



NACKA TINGSRÄTT
Mark- och miljödomstolen

DELDOM
2018-02-22
meddelad i
Nacka strand

Mål nr M 3346-11

SÖKANDE

Staten genom Trafikverket, Region Stockholm, 202100-6297
172 90 Sundbyberg

Ombud: Verksjurist Marie Borgblad
c/o Trafikverket
Avdelning Juridik
781 89 Borlänge

SAKEN

Tillstånd till grundvattenbortledning för byggande och drift av E4 Förbifart
Stockholm m.m.; nu fråga om prövotidsredovisning om kompensationsåtgärder

AnläggningsID: 37062
Avrinningsområde: 61
Koordinater (SWEREF 99 TM): N 6587749, E 663148

DOMSLUT

Kompensationsåtgärder

Mark- och miljödomstolen avslutar prövotiden enligt prövotidsförordnande U 2 och
beslutar att Trafikverket ska genomföra följande kompensationsåtgärder.

Igelbäcken

1. Trafikverket ska projektera och så snart erforderliga tillstånd erhållits genomföra
en återmeandring av Igelbäcken i Igelbäckens kulturresevat enligt Trafikverkets
redovisade alternativ 1 för Igelbäcken.

Dok.Id 505551

| Postadress | Besöksadress | Telefon | Telefax | Expeditionstid |
|---------------------------------|-------------------------|--|---------------|--------------------------------|
| Box 1104 131 26 Nacka strand | Augustendalsvägen 20 | 08-561 656 40 E-post: mmd.nacka.avdelning4@dom.se www.nackatingsratt.domstol.se | 08-561 657 99 | måndag – fredag 08:00–16:30 |

Sätraån

2. Trafikverket ska projektera tillförsel av vatten till Sätraån genom pumpning av dränvatten från tunnel enligt Trafikverkets redovisade alternativ 1 eller alternativ 3 för Sätraån. Det valda alternativet ska genomföras så snart erforderliga tillstånd och dispenser erhållits.

Rättegångskostnader

Trafikverket ska ersätta Länsstyrelsen i Stockholms län för rättegångskostnader med 6 400 kronor jämte ränta enligt 6 § räntelagen från dagen för dom tills betalning sker.

BAKGRUND

Mark- och miljödomstolen lämnade i deldom den 17 december 2014 Trafikverket tillstånd till grundvattenbortledning för byggande och drift av E4 Förbifart Stockholm m.m.

Efter att 2014 års deldom överklagats beslutade Mark- och miljööverdomstolen i dom den 4 december 2015 i mål M 11838-14 att skjuta upp frågan om slutliga villkor avseende kompensationsåtgärder under en prövotid enligt prövotidsförordnande U2. Enligt prövotidsförordnandet ska Trafikverket bl.a. utreda möjligheten att öka vattenflödet i Sättraån och Skärholmsbäcken samt att projektera och genomföra en återmeandring av en del av Igelbäcken i Igelbäckens kulturreservat.

Trafikverket har i februari 2017 gett in en prövotidsutredning om kompensationsåtgärder i Sättraån, Skärholmsbäcken och Igelbäcken och lämnat förslag till slutliga villkor i dessa delar.

TRAFIKVERKETS YRKANDEN M.M.

Igelbäcken

Trafikverket har föreslagit att Trafikverket åläggs att projektera och så snart erforderliga tillstånd erhållits genomföra en återmeandring av Igelbäcken i Igelbäckens kulturresevat enligt det av alternativ 1 eller 3 som Trafikverket i samråd med berörda tillsynsmyndigheter finner lämpligast.

Sättraån

Trafikverket har föreslagit att Trafikverket åläggs att öka förutsättningarna för att mer vatten tillförs Sättraån genom en optimering av befintlig tillförsel av dagvatten enligt alternativ 4 för Sättraån.

Skärholmsbäcken

Trafikverket har föreslagit att inga kompensationsåtgärder vidtas i Skärholmsbäcken, dvs. att inga slutliga villkor behövs i denna del.

NÄMNDENS HUVUDSAKLIGA INSTÄLLNING

Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Stockholms kommun har slutligen angett följande inställning avseende kompensationsåtgärder.

Igelbäcken

Nämnden har yrkat att följande villkor om åtgärder fastställs för Igelbäckens kulturresevat:

Trafikverket ska utföra kompensationsåtgärder i Igelbäckens kulturresevat i enlighet med alternativ 1 i utredningen. Åtgärderna ska vara genomförda senast två år efter lagakraftvunnen dom med en garantitid på ytterligare fem år.

Sätraån

Nämnden har yrkat i första hand att det för Sätraskogen fastställs villkor om att återföra dränvatten i enlighet med alternativ 1 eller 3 i utredningen. I andra hand har yrkats att mark- och miljödomstolen förlänger provotiden för fördjupad utredning av alternativ 1 och 3.

LÄNSSTYRELSENS HUVUDSAKLIGA INSTÄLLNING**Igelbäcken**

Länsstyrelsen har inte haft något att erinra mot alternativ 1.

Sätraån

Länsstyrelsen har tillstyrkt nämndens förslag.

Skärholmsbäcken

Länsstyrelsen har tillstyrkt prøvotidsutredningen.

TRAFIKVERKETS UTVECKLING AV TALAN

Trafikverket har i prøvotidsredovisningen anfört bl.a. följande.

Förutsättningar gällande villkor om kompensationsåtgärder*Samråd med tillsynsmyndigheter*

Samråd har hållits med tillsynsmyndigheterna Stockholms stad och Länsstyrelsen i Stockholms län vid tre tillfällen. Förslag på olika åtgärder för Igelbäcken och Sätraån har arbetats fram successivt där miljönytta och kostnader presenterats. Tillsynsmyndigheterna har getts tillfälle att lämna synpunkter på de olika alternativen.

Kompensationsåtgärder och Trafikverkets åtagande enligt dom

Trafikverket åtog sig frivilligt att genomföra kompensationsåtgärder som framgick av bilaga 6 till ansökan om bortledning av grundvatten.

Anläggande av en landskapspark i Hansta, benämnd Hansta Hage, och bl.a. åtgärder i Stordiket och röjningsåtgärder i Hansta Natura-2000 området har budgeterats för 27 miljoner kronor. I dagsläget har rensning av Stordiket, en första salamanderdamm och en utjämningsdamm anlagts. Utöver detta har kostnader för programhandlingen Hansta hage uppgått till 0,5 miljoner kronor.

Ytterligare kostnader som har avsatts övriga kompensationsåtgärder i t.ex. Sätraområdet uppgår i dag till 1,34 miljoner kronor. Knappt hälften av dessa medel är förbrukade. Åtgärder som genomförts är bl.a. röjning av eko-område, anläggande av veddepåer och uppsättning av informationsskyltar.

I Grimsta naturreservat kommer Trafikverket att genomföra grillplats, sittplatser och informationsskyltar till en uppskattad kostnad på 0,1 miljoner kronor. Inom Igelbäckens kulturresevat ska Trafikverket genomföra restaurering av Hästa bytomt, anlägga veddepåer och färdigställa grillplatser med sittplatser till en uppskattad kostnad på 0,6 miljoner kronor.

Kompensationer utifrån sökta dispenser utöver dom

Utöver ovan nämnda kompensationsåtgärder har Trafikverket, i samband med diverse sökta dispenser i av Förbifarten berörda reservat, ålagts/åtagit sig att utföra diverse kompensationsåtgärder. Dessa är bl.a. uppsättning av informationsskyltar, anläggande av veddepåer, bortförel av upplag av massor inom reservat. Kostnader för detta uppskattas till 1,4 miljoner kronor. Vissa av dessa har redan genomförts.

Sammanfattning studerade alternativ Igelbäcken

Alternativ 1

Åtgärd

Mitt i Igelbäckens kulturresevat, uppströms Granby, bedöms en meandring av vattendraget vara möjlig att genomföra. Den nuvarande rätade sträckan grävs om och det skapas flertalet svängar i bäcken som förlänger vattnets lopp från cirka 340 meter till cirka 440 meter.

För att på ett bra sätt ge möjlighet för vattendraget att svämma över vid behov bör det i kombination med en meandring och flackare släntlutning också anläggas en åplan. I själva fåran för den nya vattendragssträckan placeras sten/block och död

ved ut på flertalet ställen. Sten används också till att skapa lek- och livsmiljöer för grönling och andra vattenlevande organismer.

Miljönytta

Statusklassning har beräknats enligt biotopkartering. Underlag till beräkningar framgår av en bilaga till provotidsredovisningen. De faktorer som beräknas förbättras med åtgärderna i alternativ 1 är vattendragsfårans form, vattendragets planform, vattendragsfårans bottensubstrat, död ved i vattendraget, strukturer i vattendrag, vattendragsfårans kanter samt svämplanets struktur och funktion i vattendrag. I och med åtgärderna i förslaget beräknas statusen för hela Igelbäcken förbättras från 1,57 till 1,74. En statusklass på >2 indikerar en förändring av status från dålig till otillfredsställande.

Kostnad

Kostnaden för att genomföra denna meandring har uppskattats till 3,0–4,0 miljoner kronor. Kostnadsuppskattningen utgår från den projektering som Stockholms stad utfört 2006. Mängder i den mängdförteckningen har använts och prissatts. Utöver det har hänsyn tagits till vissa brister i underlaget, hjälparbeten som erfarenhetsmässigt bedöms tillkomma. Även viss omprojektering och budgetreserv har adderats kostnadskalkylen.

Alternativ 2

Åtgärd

Direkt uppströms E18, inom Igelbäckens kulturresevat, bedöms en restaurering av en cirka 300 meter lång sträcka kunna genomföras. Önskad vegetation rensas bort med en grävmaskin utmed hela sträckan och bäckens kanter släntas av till en flackare lutning där det är möjligt (lutning 1:3). Om möjligt skapas terrasser i form av en- eller tvåstegsdikning. Uppskattningsvis kan en ny släntlutning åstadkommas längs cirka 100–150 meter av sträckan, men troligtvis endast på södra sidan av vattendraget om inte gångvägen på norra sidan flyttas. Nya slänter kan sås in med

ängsfröblandning. De befintliga träden längs sträckan kompletteras med ytterligare plantering av lövträd ovanför slänten mot bäcken.

Miljönytta

Statusklassning har beräknats enligt biotopkartering. Underlag till beräkningar framgår av en bilaga till provotidsredovisningen. De faktorer som beräknas förbättras med åtgärderna i alternativ 2 är vattendragsfårans form, vattendragsfårans bottensubstrat, död ved i vattendraget, strukturer i vattendrag samt vattendragsfårans kanter. I och med åtgärderna i förslaget beräknas statusen för hela Igelbäcken förbättras från 1,57 till 1,64. En statusklass på >2 indikerar en förändring av status från dålig till otillfredsställande.

Kostnad

Kostnaden för att utföra åtgärder enligt alternativ 2 har uppskattats till 0,7–1,2 miljoner kronor. Eftersom åtgärderna i alternativ 2 liknar Igelbäckens restaurering för E18 Kymlingelänken har en rimlighetsbedömning utförts mot reerensprojektet.

Alternativ 3

Åtgärd

En möjlighet att på längre sikt ge vattendraget ett mera naturligt lopp är att upphöra med rensning så att naturliga processer med tiden skapar ett mera ursprungligt utseende. Processen kan påskyndas genom att man placerar ut strukturer i vattendraget så som död ved och sten som skyndar på meanderbildningen.

Miljönytta

Statusklassning har beräknats enligt biotopkartering. Underlag till beräkningar framgår av en bilaga till provotidsredovisningen. De faktorer som beräknas förbättras med åtgärderna i alternativ 3 är vattendragsfårans bottensubstrat, död ved i vattendraget samt strukturer i vattendrag. I och med åtgärderna i förslaget beräknas statusen för hela Igelbäcken förbättras från 1,57 till 2,22 vilket innebär en höjning av statusen från dålig till otillfredsställande.

Kostnad

Kostnaden för att utföra åtgärder längs hela den förslagna sträckan på 4 km uppskattas till 2,5–3,0 miljoner kronor.

Kostnaden påverkas direkt av mängden material som används varför åtgärder längs en kortare sträcka skulle kunna minska kostnaderna.

Förutsättningar och risker Igelbäcken

Tillstånd och dispenser

För samtliga föreslagna alternativ krävs att vissa tillstånd och dispenser beviljas för att de ska vara genomförbara. Arbetet med att ansöka om dessa är inte med i kostnadsuppskattningarna utan blir tillkommande.

Vattenverksamhet

Vissa av åtgärderna som föreslås räknas som vattenverksamhet och är belagda med tillståndsplikt. En tillståndprocess hos mark- och miljödomstolen erfordras innan åtgärden kan påbörjas.

Strandskydd

Alla vattendrag i Sverige omfattas av strandskydd, vilket innebär att det är förbjudet att inom 100 meters avstånd från stranden genomföra vissa åtgärder, t.ex. grävning. För att genomföra åtgärderna i alternativ 1 behövs därför dispens från strandskyddet. Övriga alternativ berörs inte av strandskydd.

Dispens från reservatsföreskrifter

Enligt reservatsföreskrifterna för Igelbäckens kulturresevat är det förbjudet att genomföra åtgärder såsom t.ex. grävning utan tillstånd från kommunen. Därför behöver dispens sökas innan åtgärden kan påbörjas.

Dispens från artskyddsförordningen

Fiskarten Nissöga har noterats vid utloppet av Igelbäcken, en art som finns med i artskyddsförordningen. Det är dock oklart om arten kan vandra upp i vattendraget med den nuvarande utloppslösningen. Ansökan om dispens från artskyddsförordningen och krav på åtgärder för att garantera den ekologiska kontinuiteten för fisken kan bli aktuell.

Markåtkomst och marklov

För samtliga åtgärder krävs markåtkomst från markägaren, Stockholms stad, samt tillfällig nyttjanderätt för åtgärder under byggtiden. Vid förändrade marknivåer vid t.ex. schakt kan även marklov komma att bli aktuellt.

Masshantering

Samtliga tre förslag förutsätter att inga massor behöver transporteras iväg och deponeras utan att de kan spridas ut på omkringliggande åkrar eller användas till terrängmodellering inom reservatet, vilket i sin tur kan komma att kräva tillstånd.

Skötsel

I kostnaderna ingår skötsel av entreprenören med två års garantitid på planterad växtlighet. Därefter förutsätts att Stockholm stad tar över skötseln.

Sammanfattning studerade alternativ Sätträån

Generellt om miljönytta

För att tillgodose att höga naturvärden kopplade till vattenmiljöer bibehålls är det viktigt att se till att det alltid finns ett visst grundflöde i Sätträån. För ån uppskattas detta till cirka 5–10 l/s framför allt under sommarmånaderna. Önskvärt är att få ett flöde på 20-30 l/s. Helst bör man även få till naturliga vattenfluktuationer för att skapa ett så naturligt tillstånd som möjligt. I dag är det naturliga flödet i Sätträån uppmätt till mellan 0,2–7,5 l/s. Under sommarmånaderna är stundtals åfåran uttorkad.

Alla nedanstående alternativ som utretts ger mer eller mindre ett tillskott av vatten till Sätträån vilket möjliggör ett ökat naturvärde.

Generellt om kostnadsuppskattningar

Förutsättningen för att göra detaljerade kostnadsprognoser har inte funnits då de tekniska lösningarna inte detaljprojekterats. Kostnadsuppskattningar har ändå gjorts baserade på erfarenheter.

Kostnad för eventuellt stillestånd för entreprenören till följd av tidskrävande omprojektering, ändring av bygghandlingar med följd effekter för projektet har inte heller inkluderats men kan väntas vara höga om det inträffar. Risken bedöms dock i dagsläget som liten.

Förutom ovan nämnda har nedan listade punkter inte innefattats i kostnadsuppskattningarna:

- Byggherrekostnader
- Kostnader för markförvärv och markåtkomst
- Drift (om det inte nämns specifikt)
- Framtagande av tillstånd och dispenser.

I kostnadsberäkningarna ingår ny projektering, eventuellt fältarbete och investering av t.ex. pumpar och va-ledningar. Till detta har vissa tekniska risker kostnadsuppskattats.

Alternativ 1–3, pumpning av dränvatten från tunneln

Tre alternativ beskriver lösningar kopplade till att dränvatten från Förbifart Stockholms tunnlars utnyttjas.

Åtgärder

De tre alternativen bygger på olika förändringar i redan projekterad anläggning där nya placeringar av pumpar och nya ledningar behöver anläggas antingen via befintlig arbetstunnel eller via nytt borrhål eller via ny tryckledning som ansluter till befintlig dagvattenledning.

Kostnad

För alternativ 1 och 2 anges kostnaderna för omprojektering och investering till cirka 9–11 miljoner kronor. Besparingar för att inte utföra redan projekterade ledningar och tillhörande anläggningar beräknas till cirka 6–9 miljoner kronor. Totalt uppskattas investeringskostnaderna med besparing på cirka 2–3 miljoner kronor. Till detta ska en kostnadsuppskattning på tekniska risker läggas, cirka 1–4 miljoner kronor beroende på alternativ. Slutsumman uppskattas till cirka 3–7 miljoner kronor.

I alternativ 3 uppskattas investeringskostnaden till cirka 5,5–6 miljoner kronor. Ingen besparing på befintlig anläggning kan göras. Med en uppskattad riskpeng på cirka 2,5–3 miljoner kronor hamnar detta alternativ på knappt 10 miljoner kronor.

Alternativ 1–3 är beroende av Förbifart Stockholms tidplan för genomförande. Riskerna i samband med omprojektering är betydande i synnerhet om man ska borra ett nytt hål i berget. Kostnaderna kan bli betydande vid behov av förstärkningsåtgärder. I värsta fall kan förseningar i tidplanen uppstå och framdriften av Förbifart

Stockholm äventyras. Kostnaderna för dessa risker är så pass stora att det är svårt att prissätta dem.

Det av kväve förorenade dränvattnet måste kopplas på spillvattennätet temporärt innan vattnet kan ledas till Sättraån. Påkoppling till spillvattennätet kräver i vissa fall nya pumpar och ledningar där kostnaderna kan bli i samma storleksordning som besparingen som anges ovan.

Alternativ 4, ombyggnad av befintligt system

Det fjärde alternativet innebär en ombyggnad och förbättring av det befintliga va-systemet med utnyttjande av dagvatten och, vid behov, tillsättande av dricksvatten.

Åtgärd

I dag finns två anslutningspunkter till Sättraån. Den ena leder dagvatten från en brunn i Sättragårdsvägen till en öppen ränna, parallellt med gångvägen, som till sist mynnar i Sättraån via en damm. I den anslutningen finns även en koppling till dricksvattennätet med kranar som kan skruvas på vid allt för lågt flöde eller vattenstånd i dammen. Den andra anslutningen finns längre ner i dagvattensystemet. Där avleds vatten från en större dagvattenkylvert till en ny brunn som slutligen mynnar ut via ett rör i bäcken.

Förbättringsåtgärder av befintligt system kan utföras för att optimera och få ut större mängd vatten i Sättraån. Framförallt gäller det anslutningen från den stora dagvattenkylverten som leder vatten ut i bäckfåran. Längre nedströms finns även en trumma under en gång/cykelväg där vattnet rinner under trumman och infiltrerar marken. En tätning av bäckfårans botten skulle vara gynnsamt för vattenflödet nedströms.

Kostnad

De tekniska lösningarna innefattar att projektera och bygga om befintliga dagvattensystem och anslutning mellan dricks- och dränvattensystem inklusive

fältarbete och material (utrustning, nya kammare, anslutningar mellan befintliga system). Kostnaden för det uppgår till cirka 1–1,5 miljoner kronor. Inkluderas tätning av bäckfårans botten vid g/c-vägen bedöms kostnaden understiga 2 miljoner kronor.

Alternativ 5, pumpning av vatten från Mälaren

Alternativ 5 innebär pumpning av vatten från Mälaren.

Åtgärd

Lösningen går ut på att pumpa vatten direkt från Mälaren i en trycksatt ledning upp till dammen på toppen av Sätträån. För lösningen finns tre alternativ avseende installation och mängd pumpat vatten. Antingen grävs ledningen ned, eller också läggs den grunt alternativt i Sätträåns botten.

Kostnad

Kostnadsuppskattningen för den nedgrävda lösningen är cirka 6,0 miljoner kronor, vilket är den dyraste lösningen. Den lösningen för detta alternativ är att föredra eftersom man med de andra lösningarna antingen får problem med frysning vid kalla vinterdagar med grund ledning eller påverkan på Sätträån vid läggning av ledning i botten.

Kostnadsuppskattningen för riskerna uppgår till 0,3–43,5 miljoner kronor.

Drift- och underhållskostnader för pumpning är inte medräknade. Trafikverket förutsätter att Stockholm Stad ansvarar för driften.

Förutsättningar och risker Sätträån

De tekniska lösningarna är framtagna på ett övergripande plan och kvalitetssäkrade av specialister vilket varit tillräckligt för att utreda möjligheten att öka vattenflödet. Däremot har ingen detaljprojektering genomförts vilket innebär att det finns risker

kopplade till flertalet av lösningarna vilka kan påverka byggbarheten och framför allt kostnadsuppskattningarna. Eftersom samtliga studerade alternativ innebär nya ledningsdragningar eller utnyttjande av befintligt ledningssystem måste samråd om lösningarna ske med Stockholm Vatten. I vissa av de tekniska lösningarna krävs även att ny mark tas i anspråk vilket Stockholm stad måste godkänna om lösningen ska vara genomförbar.

Viktigt är också att notera att drift och underhåll av de olika tekniska lösningarna inte har diskuterats med Stockholms stad/Stockholm Vatten. Vissa lösningar bör tas över av Stockholm stad/Stockholm Vatten efter en viss tid då det inte är rimligt att Trafikverket fortsatt sköter dem. Andra lösningar är beroende av att Trafikverket har full kontroll över systemet.

Alternativen med olika lösningar med att pumpa dränvatten från tunneln medför omprojektering och därmed oförutsedda tekniska risker vilka är svåra att kostnadsuppskatta.

Dränvatten från sprängning är dessutom vanligtvis förorenat av kväve och föroreningen uppnår i sämsta fall acceptabel nivå först flera år efter avslutad sprängning. Detta i sin tur kräver att det förorenade vattnet måste kopplas på spillvattennätet temporärt under tiden. Förutsättningarna för påkoppling till spillvattennätet av förorenat dränvatten varierar mellan de olika alternativen och kan ge kostnadsökningar vilka inte är beräknade i denna skrivelse.

Slutligen är alternativ 1–3 mer beroende av Förbifart Stockholms tidplan för genomförande. Alternativ 4 och 5 kan i princip utföras oberoende av vägprojektet.

Skärholmsbäcken

Naturvärdesbedömningen har visat att Sättraån har betydligt bättre förutsättningar att ta emot vatten än Skärholmsbäcken. I samråd med Stockholm Stad och Länsstyrelsen i Stockholms län har utredningen gällande tekniska lösningar fokuserat på

Sättraån. Inga tekniska lösningar för att tillföra vatten till Skärholmsbäcken presenteras därför i denna skrivelse.

Bakgrund till förslag på slutliga villkor

Mark- och miljööverdomstolen har funnit att det finns en viss osäkerhet kring vilken påverkan som grundvattensänkningen kommer att få på naturvärdena i Sättraskogens naturreservat. Domstolen har dock funnit att det med tillräcklig säkerhet kan bedömas att intrånget i naturvärdet i reservatet blir beaktansvärt. Domstolen har även ansett att området kommer att störas av byggtrafik under byggtiden för vilket kompensation behöver övervägas.

Det är här fråga om intrång i naturvärden som kan uppkomma såväl på lång sikt – sänkning av grundvattennivån om inte tillräckliga skyddsåtgärder vidtas – som påverkan på kort sikt – i form av byggtrafik i området under byggtiden.

Trafikverket uppfattar att Mark- och miljööverdomstolen, till skillnad från mark- och miljödomstolen, i allt väsentligt bortsett från den möjligheten till skadeförebyggande åtgärder, främst i form av kontinuerliga kontroller av grundvattennivån, behovsanpassat tätningsprogram och möjligheten till infiltration för att undvika negativ påverkan på naturvärden i området, som Trafikverket redovisat i målet.

Trots det är Trafikverket av den uppfattningen att detta förhållande i vart fall måste avspeglas i den rimlighetsbedömning som ska ske vid domstolens prövning av kravet på kompensationsåtgärder.

Vid rimlighetsbedömningen bör även beaktas samtliga kompensationsåtgärder med koppling till Igelbäcken och Sättraån/Skärholmsbäcken som Trafikverket redan åtagit sig att genomföra, såväl enligt särskilda dispens- och tillståndsbeslut fattade av reservatsförvaltaren, som enligt den redovisning som ingår i beviljat tillstånd inom ramen för det allmänna villkoret.

När det gäller frågan om kompensation för störningar från byggtrafik så bör det även beaktas att åtgärder för att öka vattenflödet i Sättraån genom omledning av dränvatten från tunneln kommer att kunna verkställas tidigast några år efter att sprängningsarbetena och därmed sammanhängande störningar från byggtrafik slutförts. Orsaken till detta är att dränvatten från sprängning är förorenat av kväve och att föroreningen uppnår acceptabel nivå först flera år efter avslutad sprängning. Det saknas således ett tidsmässigt samband mellan den övergående störningen och eventuell kompensationsåtgärd.

Trafikverkets förslag på slutliga villkor

Sättraån

Med det som sagts i kapitel 9 förordar Trafikverket att verket åläggs att öka förutsättningarna för att mer vatten tillförs Sättraån och Igelbäcken genom en optimering av befintlig tillförsel av dagvatten enligt Sättraån alternativ 4. Detta alternativ innebär i korthet följande. För att bibehålla/förbättra bäckfåran och växtligheten i dess närhet kan en optimering av befintlig tillförsel av dagvatten vara tillräcklig utan att tillsätta dricksvatten. En tätning av bäckfårans botten vid gång/cykelvägen skulle också vara gynnsamt för att koncentrera vattenflödet nedströms. Åtgärden kan påbörjas i närtid, så snart erforderliga tillstånd erhållits och innebär ingen risk för projekt Förbifart Stockholms framdrift och utgör en hanterbar kostnad för Trafikverket.

Trafikverket anser att detta alternativ, vid en avvägning av vad som är tekniskt möjligt, ekonomiskt rimligt och miljömässigt motiverat utifrån skaderisk, möjligheten att vidta skadeförebyggande åtgärder och effekt bör vara en tillräcklig åtgärd. Detta särskilt med beaktande av de kompensationsåtgärder som Trafikverket redan åtagit sig, respektive ålagts, att utföra i området. Det är dessutom det enda alternativet som, till rimlig kostnad, kan genomföras så att störningar från byggtrafiken i området kompenseras i allt väsentligt under pågående störningsperiod.

Igelbäcken alternativ 1

Detta alternativ innebär i korthet följande. Mitt i Igelbäckens kulturresevat, uppströms Granby bedöms en meandring av vattendraget vara möjlig att genomföra. Den nuvarande rätade sträckan grävs om och det skapas flertalet svängar i bäcken som förlänger vattnets lopp från cirka 340 meter till cirka 440 meter. För att på ett bra sätt ge möjlighet för vattendraget att svämma över vid behov bör det i kombination med en meandring och flackare släntlutning också anläggas en åplan. I själva fåran för den nya vattendragssträckan placeras sten/block och död ved ut på flertalet ställen. Sten används också till att skapa lek- och livsmiljöer för grönling och andra vattenlevande organismer.

Igelbäcken alternativ 3

Detta alternativ innebär i korthet följande. En möjlighet att på längre sikt ge vattendraget ett mera naturligt lopp är att upphöra med rensning så att naturliga processer med tiden skapar ett mera ursprungligt utseende. Processen kan påskyndas genom att det placeras ut strukturer i vattendraget så som död ved och sten som skyndar på meanderbildningen.

Trafikverkets förslag gällande Igelbäcken

Trafikverket anser att kostnaderna och riskerna i stort är jämförbara mellan alternativ 1 och 3. Alternativ 3 ger dock större miljönytta för hela Igelbäckens sträckning medan alternativ 1 ger en stor miljönytta koncentrerad till en sträcka på drygt 400 meter. Trafikverket anser att båda alternativen uppfyller kravet på en "återmeandring" av Igelbäcken.

Trafikverket föreslår därför att Trafikverket åläggs att projektera och så snart erforderliga tillstånd erhållits genomföra en återmeandring av Igelbäcken i Igelbäckens kulturresevat enligt det av alternativ 1 eller 3 som Trafikverket i samråd med berörda tillsynsmyndigheter finner lämpligast.

LÄNSSTYRELSENS UTVECKLING AV TALAN

Länsstyrelsen har i ett yttrande daterat den 15 maj 2017 tillstyrkt Trafikverkets prövotidsredovisning, men ansett att det är olyckligt att Trafikverket underlåtit att projektera bortledning av dränvatten på ett sådant sätt att det inte kan användas som en resurs för Sätraån.

Länsstyrelsen har därefter i ett yttrande daterat den 14 september 2017 dels inte haft något att erinra mot kompensationsåtgärder i Igelbäcken enligt alternativ 1, dels angående kompensationsåtgärder i Sätraån tillstyrkt länsstyrelsens yttrande av den 15 maj 2017.

Länsstyrelsen har yrkat ersättning för handläggning i den del av målet som rör kompensationsåtgärder med 8 timmar á 800 kronor per timme, totalt 6 400 kronor.

NÄMNDENS UTVECKLING AV TALAN

Nämnden har anfört bl.a. följande.

Åtgärder i Igelbäcken

Trafikverket har i utredningen använt sig av en biotopkartering som utförts av Länsstyrelsen i Stockholms län 2000 och en biotopkartering av Igelbäckens hela sträckning som Ekologigruppen utfört på uppdrag av Järfälla kommun 2016. Utifrån ovanstående har Trafikverket bedömt naturvårdsnyttan av de olika förslagen. Nämnden anser att den metodik och det underlag som Trafikverket har använt i utredningen är tillräckliga för att beskriva, jämföra och bedöma de olika alternativen för att kunna gå vidare med ett av alternativen.

Trafikverket förordar att alternativ 1 eller 3 genomförs i samråd med tillsynsmyndigheterna eftersom båda alternativen är jämförbara med avseende på risker och kostnader.

Nämnden förordar alternativ 1 som innebär återmeandring utmed en del av bäcken uppströms Granby. Nämnden anser att åtgärden medför en stor naturvårdsnytta och är rimlig med hänsyn till Förbifartens intrång i kulturreseptatet.

Åtgärder i Sättraån och Skärholmsbäcken

Mark- och miljööverdomstolen skriver i sin dom att intrånget i naturreservatet är kopplat till att de hydrologiska förhållandena kommer att påverkas såväl under byggtid som under driftskedet. Det kan bl.a. innebära minskad biologisk mångfald samt minskade flöden i Skärholmsbäcken och Sättraån. Buller under byggskedet kommer också att påverka naturvärden och upplevelsevärden. Mark- och miljööverdomstolen skriver därför att intrånget i naturvärdet med tillräcklig säkerhet kan bedömas bli beaktansvärt och att "ytterligare kompensationsåtgärder utöver de som Trafikverket har åtagit sig att utföra bör övervägas". Mark- och miljööverdomstolen skriver vidare att det kan vara lämpligt att utföra åtgärder som ökar vattenflödena i Sättraån och Skärholmsbäcken eftersom naturvärdena är höga och vattenflödena begränsade.

Nämnden konstaterar att tillförsel av vatten till Sättraån och Skärholmsbäcken är relativt komplicerat oavsett vilket alternativ det handlar om. Nämnden har vid tidigare tillfällen ifrågasatt den utredning som Trafikverket lät göra 2013, eftersom den endast kortfattat konstaterade att det var alltför kostsamt och komplicerat att tillföra vatten till Sättraån. Det gör det desto viktigare att den aktuella utredningen är mer omfattande, lättförståelig och transparent. Nämnden har likväl generellt svårt att utläsa och förstå Trafikverkets utredning och bedömningar. Framför allt gäller det bedömning av tekniska risker kopplade till alternativen 1–3 som rör omledning av dränvatten.

Trafikverket har haft kännedom om nämndens önskemål om kompensation i form av ökat vattenflöde i Sättraån sedan flera år tillbaka. Därmed skulle Trafikverket ha haft en teoretisk möjlighet redan 2013, eller ännu tidigare, att mer omfattande utreda de tekniska förutsättningarna för olika lösningar, t.ex. omledning av drän-

vatten. Nämnden menar att såväl tid som pengar borde ha kunnat sparas om Trafikverket tidigt hade gått med på att utreda dessa kompensationsåtgärder frivilligt. Troligen hade även de tekniska risker som Trafikverket nämner kunnat minska. Nämnden menar också att det borde finnas förutsättningar för att lösa de eventuella problem som är kopplade till behov av samråd med Stockholms stad respektive Stockholm Vatten och Avfall angående t.ex. tillgång till mark, kapacitet på ledningsnätet med mera. Nämnden anser att sådana samråd med berörda parter borde ha ingått i utredningen.

Nämnden anser att det alternativ i Sättraån som rör förbättringar av befintligt dagvattensystem, alternativ 4, inte är tillräckligt utrett. Ytterligare samråd med Stockholm Vatten och Avfall hade varit lämpligt redan i detta utredningsskede.

När det gäller Skärholmsbäcken har Trafikverket inte utrett några tekniska lösningar med motiveringen att resurser skulle fokusera på tekniska lösningar för ökat vattenflöde i Sättraån i stället. Denna prioritering av resurser gjordes i samråd med tillsynsmyndigheterna med anledning av att de tekniska lösningarna för att tillföra vatten till Sättraån kommer att vara kostsam.

Däremot nämner utredningen några av de problem som, om de skulle lösas, skulle förbättra Skärholmsbäckens ekologiska värden. Om problemen åtgärdades uppfattar nämnden att det även skulle innebära bättre förutsättningar för att hantera ett ökat vattenflöde. Problem som nämns är kulvertering, igenväxning, behov av trädplantering samt rätad stenlagd bäckfåra vid Skärholmens gård. Trots samråd om att prioritera resurser på utredning om Sättraån, anser nämnden ändå att utredningen borde ha utrett och föreslagit lämpliga lösningar på dessa problem, även om lösningarna i sig inte är tekniska.

Trafikverket förordar alternativ 4 eftersom det bl.a. inte utgör en risk för Förbifart Stockholm och utgör en hanterbar kostnad för Trafikverket.

När det gäller alternativ 1–3 som rör omledning av dränvatten har Trafikverket anfört att det saknas ett tidsmässigt samband mellan störningar från byggtrafik och åtgärder för att öka vattenflödet i Sättraån. Detta eftersom åtgärderna med omledning av dränvatten kommer att kunna verkställas tidigast några år efter att sprängningsarbetena har slutförts. Trafikverket menar att detta ska beaktas vid val av åtgärder.

Nämnden delar inte Trafikverkets uppfattning. Miljöbalken ställer inget krav på att kompensationsåtgärder ska vara genomförda och på plats under samma tidsperiod som en störning pågår. Däremot anser nämnden att det generellt är önskvärt att åtgärder kan genomföras i så nära tid som möjligt. Nämnden bedömer att de nu aktuella åtgärderna med dränvatten skulle kunna ge så pass stor naturvårdsnytta i Sättraskogens naturreservat att de är motiverade att gå vidare med, även om genomförandet kan komma att dröja.

I Naturvårdsverkets vägledning om ekologisk kompensation (2016:1 Ekologisk kompensation, En vägledning vid förlust av naturvärden) anges det att "om det tar lång tid för kompensationsåtgärderna att nå effekt men det inte anses vara rimligt att kräva att exploateringen avvaktar, kan det i stället vara motiverat att höja kraven på kompensationsåtgärdernas omfattning för att på sikt nå upp till en rimlig nivå"). Resonemanget har bäring på såväl rimlighetsavvägningen som tidpunkten för genomförandet.

Nämnden förordar därför alternativ 1 eller 3 som innebär att dränvatten leds från Förbifarten till Sättraån, när vattnet uppnått tillräckligt god kvalitet med avseende på kväve. Tillförsel av dränvatten är den mest långsiktiga lösningen jämfört med att pumpa upp Mälarvatten eller tillföra dricksvatten. Tillförsel av vatten till Sättraån ger också en så pass stor naturvårdsnytta att den bör betraktas som rimlig med hänsyn till Förbifartens intrång i reservatet, trots de kostnader och risker som Trafikverket tar upp. Det borde finnas förutsättningar för att lösa de eventuella problem som är kopplade till behov av samråd med Stockholms stad respektive Stockholm Vatten och Avfall samt att sådana samråd borde ha ingått i utredningen.

Nämnden anser att alternativ 4, som Trafikverket förordar, är ett bra förslag men inte tillräckligt utrett. Nämnden anser inte heller att alternativet utgör en tillräcklig kompensation för Förbifartens intrång. Särskilt med hänsyn till att inga åtgärder som kan öka naturvårdsnyttan har utretts eller föreslagits för Skärholmsbäcken.

Skyddsåtgärder i förhållande till kompensationsåtgärder

Trafikverket skriver att de är av den uppfattningen att skadeförebyggande åtgärder ska vägas in i rimlighetsavvägningen.

Nämnden delar inte Trafikverkets uppfattning utan anser att bedömningen ska göras i enlighet med Naturvårdsverkets vägledning om ekologisk kompensation, där det anges att kompensationsåtgärder är "... till skillnad från skadebegränsande åtgärder, inte en del av projektet utan tillkommer separat för att kompensera för oundvikliga negativa effekter som uppstår av en åtgärd eller verksamhet trots att alla rimliga skydds- och anpassningsåtgärder vidtagits". Nämnden menar alltså att i första hand vidtas skyddsåtgärder och sedan kompensationsåtgärder. Rimligheten i skyddsåtgärderna är redan prövade enligt 2 kap. 7 § miljöbalken och kostnaderna för skyddsåtgärderna har vägts mot nyttan av dem.

Frågan som domstolen har att pröva gäller endast de kompensationsåtgärder som anges i utredningsvillkoret och kostnaderna för dessa. Andra kostnader som Trafikverket haft i anledning av byggandet av Förbifarten är inte relevanta i sammanhanget.

Rimlighetsavvägning

Trafikverket har i sin utredning tagit upp att de har haft kostnader för andra åtgärder som de har åtagit sig att utföra och som redan är beslutade. Trafikverket menar att kostnaden för de redan beslutade kompensationsåtgärderna återigen ska beaktas men nu inom ramen för utredningen av aktuella kompensationsåtgärder.

Trafikverket hänvisar till att kompensationsåtgärder har genomförts eller planeras i Sätmaskogen till en kostnad av 1,34 miljoner kronor, i Grimsta naturreservat till en kostnad av 0,1 miljoner kronor, i Igelbäckens kulturresevat till en kostnad av 0,6 miljoner kronor och i Hansta naturreservat till en kostnad av 27 miljoner kronor.

De åtgärder som är kopplade till Hansta hage och Natura 2000-området i Hansta naturreservat beslutades av Kommunfullmäktige i Stockholms stad i samband med att fyra procent av naturreservatet upphävdes för intrånget av Förbifarten. Dessa åtgärder har ingen koppling till målet om grundvattenbortledning.

Nämnden delar inte Trafikverkets uppfattning. Nämnden menar att den aktuella utredningen enbart gäller rimligheten och genomförbarheten i kompensationsåtgärder utöver de som redan är beslutade tidigare i målet eller i separata dispensärenden. Det är därmed endast rimligheten av att öka vattenflödet i Sättraån och Skärholmsbäcken respektive återmeandra del av Igelbäcken som ska beaktas. Det är kostnaderna för dessa åtgärder som måste stå i rimlig proportion till naturvårdsnyttan (NV 2016:1 Ekologisk kompensation. En vägledning vid förlust av naturvärden).

TRAFIKVERKETS BEMÖTANDE

Trafikverket har sammanfattningsvis bemött inkomna synpunkter enligt följande.

Igelbäcken

Staden har yrkat att Trafikverket föreläggs att vidta kompensationsåtgärder i enlighet med alternativ 1. Trafikverket accepterar detta.

Sättraån

Alternativ 4 kompenserar mer än väl för den skada och det intrång som återstår efter att skadeförebyggande åtgärder och övriga kompensationsåtgärder vidtagits. Detta

alternativ ger dessutom miljömässig kompensation medan störningar från tunneldrivning och byggtrafik pågår, en störning som därefter upphör.

Skärholmsbäcken

Trafikverket vidhåller att det inte är möjligt att tillföra vatten till Skärholmsbäcken utan omfattande skyddsåtgärder, vilket inte är rimligt eller miljömässigt motiverat med beaktande av det begränsade intrång som kan förväntas i området. Trafikverket motsätter sig därför att vidta kompensationsåtgärder för att öka vattenflödet i Skärholmsbäcken.

Kompensationsåtgärder

Utgångspunkten för bedömningen av behovet av kompensationsåtgärder kan enligt Trafikverkets bedömning hämtas i 2 kap. 8 § miljöbalken vilken anger följande:

Alla som bedriver eller har bedrivit en verksamhet eller vidtagit en åtgärd som medfört skada eller olägenhet för miljön ansvarar till dess skadan eller olägenheten har upphört för att denna avhjälpas i den omfattning det kan anses skäligt enligt 10 kap. miljöbalken.

I 10 kap. 1 § sista stycket miljöbalken anges att följande.

Med avhjälpande avses i detta kapitel utredning, efterbehandling och andra åtgärder för att avhjälpa en föroreningsskada eller allvarlig miljöskada.

Av 10 kap. 4 § miljöbalken framgår att den ansvarige i *skälig omfattning* ska utföra och bekosta det avhjälpande som behövs för att förebygga, hindra eller motverka att skada eller olägenhet uppstår för människors hälsa eller miljön.

Av 10 kap. 5 § miljöbalken framgår vidare:

Den som är ansvarig för att avhjälpa en allvarlig miljöskada skall utföra eller bekosta det avhjälpande som behövs för att

1. omedelbart förebygga ytterligare skada på miljön och risk för människors hälsa,

2. om skadan är en sådan skada som avses i 1 § andra stycket 1, den förorenade marken inte längre skall utgöra någon betydande risk för människors hälsa, och
3. om skadan är en sådan skada som avses i 1 § andra stycket 2 eller 3,
 - a) återställa miljön till det skick som den skulle ha varit i om skadan inte hade uppstått,
 - b) kompensera för förlorade miljövärden i avvaktan på återställande, och
 - c) kompensera för förlorade miljövärden på annat sätt, om ett återställande inte är möjligt.

Att tidsaspekten har betydelse framgår av punkt 3 b, dvs. det är under den tid som en övergående störning pågår som compensation ska ske där så är möjligt.

Av punkt 3 c framgår att kompensationsåtgärder även är att betrakta som en form av avhjälpande av skador som inte kan avhjälpas genom återställande utan där skadan i stället kan uppvägas av kompensationsåtgärder på annat sätt.

Även kravet på kompensationsåtgärder ska därför, med hänvisning till 2 kap. 8 § miljöbalken, bedömas utifrån vad som är rimligt och skäligt i förhållande till den skada som återstår när skadeförebyggande och reparerande åtgärder bedöms omöjliga, orimliga eller otillräckliga.

Även skadeförebyggande åtgärder ska således tas med i bedömningen av vilka skador som ska kompenseras. Detta framgår även av Naturvårdsverket Vägledning NV2016:1 Ekologisk compensation. I sammanfattningen skriver verket att ”det är viktigt att i första hand undvika och begränsa negativ påverkan genom till exempel skyddsåtgärder, anpassningar och en lämplig lokalisering av verksamheter”.

Trafikverket har förlagt Förbifart Stockholm i allt väsentligt i tunnel för att minska det miljömässiga intrånget. Verket har även åtagit sig att vidta omfattande kontroller av grundvattenpåverkan och att vidta åtgärder för att minska risken för skador, främst genom skyddsinfiltration. Att helt bortse från detta när kravet på kompensationsåtgärder ska bedömas vore felaktigt och riskera att verka i motsatt riktning, dvs. minska viljan att vidta skyddsåtgärder.

Utgångspunkten för bedömning av kompensationsåtgärder

Såväl i Mark- och miljööverdomstolens dom som i stadens yttrande ges en mycket svepande beskrivning av vilket intrång som ska kompenseras. I domen anger domstolen angående Igelbäckens kulturresevat att "intrånget i naturvärdena är så betydande att det finns anledning att överväga ytterligare åtgärder för att kompensera för detta intrång". Angående Sättraån anger domstolen att "ytterligare kompensationsåtgärder utöver de som Trafikverket har åtagit sig att utföra bör övervägas".

Det är enligt Trafikverkets uppfattning en alltför lättvindig hantering av en fråga som kan få mycket stora samhällsekonomiska konsekvenser.

Det är Trafikverkets bedömning att det bör vara helt avgörande för prövningen att omfattningen av intrånget klargörs samt att ett eventuellt domstolsbeslut om kompensationsåtgärder ges en direkt koppling till intrånget ifråga. Avsaknaden av en sådan koppling medför en mycket besvärande rättsosäkerhet när det gäller kravet på kompensationsåtgärder.

Kravet på samband mellan skada/intrång och kravet på kompensationsåtgärd som enligt Trafikverket måste tydliggöras, ska inte förväxlas med det faktum att en kompensationsåtgärd inte nödvändigtvis behöver vidtas på samma plats som där skadan/intrånget förväntas ske, vilket Trafikverket är helt införstått med.

Mark- och miljööverdomstolens dom motsäger inte att mark- och miljödomstolen, vid den rimlighetsavvägning som ska göras mot bakgrund av prövotidsredovisningen, även bör beakta de skyddsåtgärder och övriga kompensationsåtgärder som Trafikverket åtagit sig att genomföra. Domstolen gör endast bedömningen att dessa inte är tillräckliga för att kompensera det intrång som domstolen tycker sig ha uppfattat, men underlåtit att beskriva mer än översiktligt.

Att även beakta de skyddsåtgärder och övriga kompensationsåtgärder som Trafikverket åtagit sig att genomföra är i stället helt avgörande för att en bedömning

ska kunna göras av vilken återstående skada som ska kompenseras och vad som är rimligt utifrån detta.

De tidsmässiga förutsättningarna

Det är korrekt som staden anger att miljöbalken inte ställer krav på att kompensationsåtgärder ska vara genomförda och på plats under samma tidsperiod som en störning pågår (jfr dock vad som angetts ovan).

Trots detta måste utgångspunkten för bedömningen ändå vara att den negativa påverkan som en verksamhet medför för miljön och som försämrar möjligheten till rekreation samt natur- och kulturupplevelser för dem som normalt har möjlighet att nyttja området, ska kompenseras genom åtgärder som medför att de som drabbats kan beredas möjlighet till detta på annan plats eller på annat sätt vid i huvudsak samma period som störningen pågår. Detta gäller exempelvis störningar till följd av tunneldrivning och lastbilstransporter. Att en sådan koppling görs är helt avgörande för att krav på kompensationsåtgärder inte ska bli en allmän önskelista för upprustning av natur- och kulturområden utan koppling till den faktiska skadan, särskilt i de fall skadan är övergående.

Vad ska kompenseras

Trafikverket finner med hänvisning till vad som redovisats angeläget att ytterligare klargöra vilka intrång som Förbifart Stockholm de facto förväntas medföra i landskapet i anslutning till aktuella områden och under vilken tid detta beräknas ske. Nedan följer en redovisning av de skador/intrång Förbifart Stockholm förväntas kunna medföra i aktuella områden vid utförande enligt meddelat tillstånd och övriga åtaganden samt med beaktande av de kompensationsåtgärder med koppling till detta som Trafikverket redan utfört alternativt åtagit sig att utföra och bekosta.

Intrång i Igelbäckens kulturresevat

Som Trafikverket redovisat tidigare kommer påverkan på reservatet att ske främst i form av byggande (betongtråg m.m.) strax utanför reservatsgränsen. Detta intrång kommer delvis att vara bestående även efter byggtiden. Trafikverket har därför accepterat att i samråd med staden vidare projektera och utföra kompensationsåtgärder för detta intrång enligt alternativ 1 eller 3.

Staden har nu yrkat att Trafikverket föreläggs att vidta kompensationsåtgärder i enlighet med alternativ 1. Trafikverket accepterar detta.

Intrång i Sätmaskogens naturreservat

Mark- och miljööverdomstolen konstaterade i domen att "Trafikverket har utrett projektets totala påverkan på de natur- och kulturresevat som berörs av verksamheten. I utredningen anges att grundvattenavsänkningen inte bedöms medföra några märkbara konsekvenser för Sätmaskogens ekdominerade ädellövskogar som har höga naturvärden." Trots detta grundar domstolen sitt utredningskrav på vad som angetts i Trafikverkets redovisning i målet om påverkan på Sätmaskogens naturreservat från grundvattenbortledning:

- En arbetstunnel kommer att anläggas och behållas i reservatet. (Trafikverkets kommentar: Tunneln har anlagts och kommer att användas för bergtransporter under 2017 och en del av 2018. Därefter kommer tunneln endast att användas för andra transporter fram till 2022 när tunneln stängs, bortsett från att ett brandgasschakt byggs i en begränsad del av tunneln).
- De hydrogeologiska förhållandena kommer att påverkas, även bestående under driftskedet.
- Våtare småbiotoper kommer att påverkas genom att bli torrare.
- Ett mindre bäckdrag i ädellövskogen nära arbetsområdet kan få betydligt minskat flöde på grund av vattensänkningen.
- Viss påverkan på övrig ädellövskog.

- Markfloran kan förändras mot arter som klarar torrare förhållanden.
- Flödet i Skärholmsbäcken och Sättraån riskerar att minska.
- Även i övrigt finns risk för påverkan på naturtyper med minskad variation som följd och därmed den biologiska mångfalden i reservatet i stort.
- Störningar till följd av tunneldrivning och lastbilstransporter (Trafikverkets kommentar: övergående).

Det förtjänar att åter igen göra mark- och miljödomstolen uppmärksam på att de grundvattenberoende förhållandena enligt uppräknningen riskerar att inträffa endast under förutsättning att de skadeförebyggande åtgärder som Trafikverket åtagit sig, exempelvis utökad tätning av berget och återinfiltration/skyddsinfiltration, som stadfästas i en bilaga till 2014 års deldom (Tillståndsprövning vattenverksamhet, Grundvattenbortledning Åtgärdsplan för inläckage i berganläggningar, rev E2014-10-08) trots ett omfattande kontrollprogram med kontinuerlig inventering av grundvattenberoende ekosystem, inte lyckas hålla grundvattennivåerna på en nivå där skada inte uppkommer.

Dessutom krävs i de flesta fall kraftiga grundvattensänkningar under lång tid för att skador enligt ovan ska riskera att uppkomma, vilket fångas upp genom kontinuerliga kontroller innan så blir fallet.

Den huvudsakliga störningen i Sättra under byggskedet består av luftburet buller i samband med olika arbetsmoment. Utgångspunkt är entreprenörens tidsplanering, justeringar kan ske.

- 2015 Etablering på arbetsområdet (bodars, verkstad, asfaltering, sedimentationsbassänger etc.).
- 2016 Schaktning av förskärningen samt sprängning av arbetstunneln. Detta arbete färdigställdes i januari 2017. Därefter påbörjades entreprenaden för byggandet av huvudtunnlar. Bergtransporter på väg i Sättra upphör hösten 2017, därefter påbörjas utlastning av berg via fartyg.

- Under sommaren 2018 avvecklas hamnverksamheten och bergmassor från Sätra transporteras ut via arbetstunneln i Skärholmen i stället. Bergdrivning för huvudtunnlarna i delprojektet avslutas 2020.
- Anläggande, drift och rivning av hamn (regleras dock inte i detta mål).
- Återställning av ytor på arbetsområdet sker succesivt till och med 2022.

Genomslag (farbar tunnel) mellan arbetsområdena i Skärholmen och Sätra sker cirka 6 månader tidigare än beräknat. Detta innebär att tiden för drift av hamn minskar bullerbelastningen i reservatet jämfört med tidigare redovisning. Samtidigt minskar transporter av t ex sprutbetong och övriga leveranser på Sättravägen/-Björksättravägen.

Under driftskedet upphör bullerstörningar från byggskedet helt. Det enda återstående synliga intrånget är då ett evakueringsschakt för rökgaser. Konstruktionen, cirka 6 x 4 meter och 3 meter hög, placeras i förskärningen och marken runt omkring fylls ut och återställs. Schaktet, som syns som en mindre byggnad i kanten av båtupställningsplatsen, används endast i händelse av brand.

Här hänvisas dessutom till de åtgärder utöver ålagda kompensationsåtgärder, som båtvarvet, dvs. idrottsförvaltningen, fått som ersättning för byggnader som rivits i samband med etableringen. Varvet har t ex fått nya och större byggnader vilket bekostats av Trafikverket. Detta har reglerats särskilt och ingår inte i nedan redovisade belopp.

Trafikverket redovisar i en bilaga de övriga kompensationsåtgärder som Trafikverket ålagts/åtagit sig att bekosta och i vissa fall utföra för att kompensera för intrånget i reservatet. Hittills uppgår kostnaderna för kompensationsåtgärder för intrång i Sättraskogens naturreservat till totalt 1 885 000 kr.

Skärholmsbäcken

Arbetsområdet i Skärholmen får en högre transportbelastning än beräknat, men här sker transporterna på det allmänna vägnätet, Skärholmsvägen och E4/E20 och reservatet berörs inte.

Kontinuerliga samråd har hållits mellan berörda enheter inom staden och länsstyrelsen under utredningsarbetet. Enligt Trafikverkets uppfattning har slutsatsen från dessa diskussioner varit att någon fördjupad utredning av eventuella kompensationsåtgärder i Skärholmsbäcken inte bör vidtas.

Den främsta orsaken till detta har varit att det visat sig att Skärholmsbäcken riskerar att svämma över vid vissa känsliga sträckor vid extra tillförsel av vatten. Förutsättningar avseende förändringar av naturmiljön är också sämre än vid Sättraån. Kulvertering och igenväxning bidrar till sämre förutsättningar.

För att trots det möjliggöra att tillföra vatten till ån skulle krävas omfattande skyddsåtgärder, något som av de samrådande parterna inte bedömts rimligt eller miljömässigt motiverat, särskilt med beaktande av att berört område innehåller naturvärden av mindre värden.

Trafikverket vidhåller därför inställningen att det inte är möjligt att tillföra vatten till Skärholmsbäcken utan omfattande skyddsåtgärder, vilket inte är rimligt eller miljömässigt motiverat med beaktande av det begränsade intrång som kan förväntas i området. Trafikverket motsätter sig därför att vidta kompensationsåtgärder för att öka vattenflödet i Skärholmsbäcken.

Sammanfattning

Enligt Mark- och miljööverdomstolens domskäl har det, vid bedömningen av om ett tillstånd ska förenas med skyldighet att utföra kompensationsåtgärder, betydelse hur

allvarligt intrång som verksamheten medför samt vilken nytta som åtgärderna medför.

Mark- och miljööverdomstolen uttalar vidare att det finns osäkerheter kring vilken påverkan grundvattensänkningen kommer att få på naturvärdena i naturreservatet, men att det med tillräcklig säkerhet kan bedömas att intrånget i naturvärdet blir beaktansvärt. Det är således den – enligt domstolens mening – konstaterade skadan som ska kompenseras, inte risken för skada. Det stämmer även väl överens med vad som anges i 10 kap. 5 § första stycket 3 c miljöbalken; "kompensera för förlorade miljövärden på annat sätt, om ett återställande inte är möjligt".

Det är således en bedömning av hur stor den återstående skadan är – efter att möjliga åtgärder för att undvika alternativt åtgärda skada vidtagits – som ska ligga till grund för rimlighetsbedömningen och kravet på kompensationsåtgärder.

Trafikverket har – enligt Mark- och miljööverdomstolens utredningsvillkor – när det gäller Sätmaskogens naturreservat, utrett och redovisat fem olika alternativ för att kompensera för de skador som inte kan undvikas eller återställas genom skadeförebyggande eller reparerande åtgärder. Samtliga åtgärder bedöms vara möjliga att genomföra, dock med betydande skillnader vad avser bl.a. tid och kostnad. Den fråga som domstolen ska bedöma är vilken av dessa åtgärder som på ett rimligt sätt kompenserar för det konstaterade intrånget.

Eftersom omfattningen av den faktiska skadan eller intrånget är en avgörande parameter vid bedömning av vad som ska anses rimligt i fråga om kompensationsåtgärder, är det Trafikverkets bedömning att det intrång som kan konstateras, enligt Mark- och miljööverdomstolens uttalade uppfattning, tillsammans med övriga kompensationsåtgärder som vidtagits/ska vidtas enligt tidigare beslut, ger stöd åt att Trafikverket förordar alternativ 4.

Liksom Trafikverket tidigare framhållit uppfattar Trafikverket att Mark- och miljööverdomstolen, till skillnad från mark- och miljödomstolen, i allt väsentligt bortsett

från den möjlighet till skadeförebyggande åtgärder för att undvika negativ påverkan på naturvärden i området, som Trafikverket åtagit sig i målet och även ålagts genom Mark- och miljööverdomstolens dom.

Mot bakgrund av ovan redovisade förutsättningar är det Trafikverkets uppfattning att alternativ 4 mer än väl kompenserar för den skada och det intrång som återstår efter att skadeförebyggande åtgärder och övriga kompensationsåtgärder vidtagits. Detta alternativ ger dessutom miljömässig kompensation medan störningar från tunneldrivning och byggtrafik pågår, en störning som därefter upphör.

Bemötande av nämndens slutliga inställning avseende kompensationsåtgärder

Nämndens yrkande avseende tid för genomförandet är olämpligt då flera ingående moment ligger utanför Trafikverkets kontroll. Nämndens yrkande avseende garantitid är en entreprenadsrättslig fråga som inte bör läggas fast i dom. Nämndens andrahandsyrkande om förlängd provotid bestrids då Trafikverket menar att redovisad utredning är tillräcklig för att läggas till grund för prövningen.

DOMSKÄL

Igelbäcken

Det finns en samsyn mellan parterna om att Trafikverkets alternativ 1 är lämpligt och tillräckligt som kompensationsåtgärder för intrånget inom en del av Igelbäckens kulturresevat. Alternativ 1 innebär att en meandring av vattendraget genomförs mitt i Igelbäckens kulturresevat tillsammans med vissa andra åtgärder.

Mark- och miljödomstolen instämmer i parternas bedömning och anser att det inte framkommit något hinder mot att genomföra alternativ 1. Prövotiden i den del som rör Igelbäcken ska därför avslutas och kompensationsåtgärder beslutas på det sätt som framgår av domslutet.

Nämnden har yrkat att åtgärderna ska vara genomförda senast två år efter att domen fått laga kraft och att det ska bestämmas en garantitid på ytterligare fem år. Nämnden har inte förklarat vad som menas med garantitid i detta sammanhang. Trafikverket har motsatt sig yrkandet om genomförandetid med hänvisning till att flera ingående moment ligger utanför Trafikverkets kontroll. Trafikverket har även motsatt sig yrkandet om en garantitid.

Mark- och miljödomstolen konstaterar att miljöbalken inte innehåller några bestämmelser om genomförandetid för kompensationsåtgärder. Ett grundläggande krav bör vara att kompensationsåtgärder genomförs inom skälig tid med hänsyn till de faktiska förutsättningarna för Trafikverket att utföra arbetena. I 2014 års deldom anges en arbetstid för vattenverksamhet om 10 år från dag för dom. Denna reglering ger en ram för genomförande av kompensationsåtgärderna. Domstolen anser att det är angeläget att genomförandet inte fördröjs i onödan och utgår från att Stockholms stad, i den mån det är möjligt, medverkar till att arbetena inom Igelbäckens kulturreservat underlättas. Domstolen konstaterar vidare att beslutet om kompensationsåtgärder innebär att tillståndet förenas med en bestämmelse som medför en skyldighet för Trafikverket att genomföra åtgärder. Det finns dock inte anledning anta att Trafikverket inte kommer att genomföra åtgärderna inom skälig tid. Med hänsyn till det anförda ska nämndens yrkanden om genomförandetid och garantitid inte bifallas.

Sätraån och Skärholmsbäcken

Utgångspunkter

Mark- och miljödomstolen har att utgå från Mark- och miljööverdomstolens dom, där det förklaras att ytterligare kompensationsåtgärder krävs för intrånget i Sätra-skogens naturreservat utöver de åtgärder som Trafikverket åtagit sig att utföra. Enligt domen ska utredningen, förutom de miljömässiga konsekvenserna, även avse de kostnadsmässiga konsekvenserna av åtgärderna. Med utgångspunkt från detta

ska det övervägas vilket eller vilka av de fem redovisade alternativen för kompensationsåtgärder som ska genomföras.

Parterna har olika uppfattning om vilken kompensation som är rimlig och lämplig för intrånget i Sätmaskogens naturreservat. Det finns dock en samsyn om att det är motiverat med åtgärder för att öka vattenflödet i Sättraån och att parterna under samrådsprocessen var överens om att fokus på utredningsarbetet kunde läggas på Sättraån.

Inget krav på åtgärder i Skärholmsbäcken

Mark- och miljödomstolen anser att utredningen är tillräcklig i fråga om Skärholmsbäcken. Slutsatsen i utredningen, med naturvärdesbedömningen som underlag, är att det i Skärholmsbäcken skulle krävas många ytterligare åtgärder, utöver ett högre flöde, för att bäcken ska nå god status. Domstolen bedömer att denna slutsats är rimlig och att det därför inte är motiverat att besluta om kompensationsåtgärder i Skärholmsbäcken.

För Sättraån ska inte alternativ 2, 4 eller 5 genomföras

Ingen av parterna har förordat alternativ 2 eller alternativ 5. Med hänsyn till detta bedömer mark- och miljödomstolen att kompensationsåtgärder inte ska genomföras enligt något av dessa alternativ.

Trafikverkets förslag för Sättraån är alternativ 4, som bygger på att det nuvarande dagvattensystemet byggs om och förbättras samt att vatten, i form av vatten från dricksvattennätet, tillförs under perioder när det naturliga flödet är för lågt för de naturvärden som är beroende av flödet i Sättraån. Förslaget innebär en jämförelsevis låg anläggningskostnad men en hög driftkostnad på grund av köp av dricksvatten för all framtid. För Trafikverket är möjligen den extra driftkostnaden marginell då det av utredningen inte går att utläsa vilka driftkostnader som pumpning av inläckande grundvatten ändå innebär, utan åtgärder för Sättraån. Att tillföra vatten

från dricksvattennätet kan emellertid ifrågasättas från ett hållbarhetsperspektiv. Förslaget innebär inte bara att ett livsmedel, dricksvatten, används för att säkerställa ett flöde i ån, utan även att detta sker under en del av året då det av andra orsaker kan komma att finnas restriktioner i fråga om vattennyttjande. Enligt mark- och miljödomstolens mening är därför Trafikverkets förslag till kompensationsåtgärder enligt alternativ 4 mindre lämpligt. Vad Trafikverket anfört om vad som ska kompenseras och hur skyddsåtgärder förhåller sig till andra kompensationsåtgärder som Trafikverket åtagit sig ändrar inte domstolens bedömning.

Parternas inställning till alternativ 1 och 3 för Sättraån

Därmed kvarstår alternativ 1 och alternativ 3, som båda innebär att dränvatten leds från Förbifart Stockholm till Sättraån, efter att vattnet uppnått tillräckligt god kvalitet med avseende på kväve.

Nämnden ser alternativ 1 och alternativ 3 som likvärdiga i fråga om kompensation för Sättraån. Mark- och miljödomstolen uppfattar inte att Trafikverket tydligt anser att något av alternativen är bättre än det andra.

Trots vissa brister i utredningen ska prövotiden inte förlängas

Mark- och miljödomstolen har att bedöma om prövotidsutredningen är tillräcklig för att slutligt avgöra vilka kompensationsåtgärder som behövs för Sättraån, eller om det på grund av brister i utredningen finns skäl att förlänga prövotiden. Nämnden har i andra hand yrkat att prövotiden förlängs, vilket Trafikverket har motsatt sig.

Av prövotidsutredningen framgår inte klart om Sättraån har möjlighet att under alla tidpunkter ta emot det tillkommande flöde som en pumpning av dränvatten innebär. Om det finns flödesbegränsningar i Sättraån kan Trafikverket tvingas att projektera ett pumpsystem som innefattar en avbördning till alternativ mottagare (recipient eller dagvatten). Det är en brist i utredningen att detta inte har övervägts närmare.

Sammantaget anser dock mark- och miljödomstolen att provotidsutredningen är tillräcklig för att avgöra frågan om kompensationsåtgärder. Vid den bedömningen beaktas att nämnden genom sitt förstahandsyrkande har godtagit att utredningen läggs till grund för ett beslut. Domstolen beaktar också de ytterligare kostnader som en förlängd provotid skulle innebära för Trafikverket och att beslutet om kompensationsåtgärder skulle fördröjas ungefär ett år. Trafikverket får dock stå risken för eventuella kostnader med anledning av det som anförts om flödesbegränsningar i Sättraån.

Kostnader och miljökonsekvenser för alternativ 1 och 3 för Sättraån

Av provotidsutredningen framgår följande om kostnader för de båda alternativen.

Förutsättningen för att göra detaljerade kostnadsprognoser har inte funnits då de tekniska lösningarna inte detaljprojekterats. Kostnadsuppskattningar har gjorts baserade på erfarenheter.

För alternativ 1 anges kostnader om cirka 9–11 miljoner kronor för omprojektering och investering. Det beräknas att besparingar om cirka 6–9 miljoner kronor kan göras för att inte utföra redan projekterade ledningar och tillhörande anläggningar. Investeringskostnaderna med besparingarna uppskattas till totalt cirka 2–3 miljoner kronor. Till detta kommer uppskattade kostnader om cirka 1–4 miljoner kr för tekniska risker. Slutsumman uppskattas till cirka 3–7 miljoner kr.

För alternativ 3 uppskattas investeringskostnaden till cirka 5,5–6 miljoner kronor. Ingen besparing på befintlig anläggning kan göras. Med en uppskattad riskpeng på cirka 2,5–3 miljoner kronor uppskattas slutsumman till knappt 10 miljoner kronor.

Mark- och miljödomstolen konstaterar att beräknade kostnader är lägre för alternativ 1 än alternativ 3.

Att leda dränvatten från Förbifart Stockholm till Sättraån, efter att vattnet uppnått tillräckligt god kvalitet med avseende på kväve, innebär att det vatten som tillförs vattendraget är ett grundvatten som måste dräneras bort från tunnelanläggningen oavsett kompensationsåtgärden i sig. Enligt mark- och miljödomstolens mening är detta en långsiktigt hållbar åtgärd.

Beräknade kostnader innebär som sagt en fördel för alternativ 1. Nämnden och länsstyrelsen har dock bedömt att alternativ 1 och 3 är likvärdiga som kompensationsåtgärder för Sättraån. Trafikverket har inte heller angett någon tydlig inställning i fråga om valet mellan dessa alternativ. Mark- och miljödomstolen anser därför att Trafikverket kan ges möjlighet att välja det alternativ som i ett längre perspektiv är mest fördelaktigt. Trafikverket kan därmed göra en närmare projektering och vid valet mellan alternativ 1 och 3 värdera olika parametrar tillsammans med de direkta anläggningskostnaderna.

Mark- och miljödomstolen kommer därför fram till att prövotiden i den del som rör kompensationsåtgärder för intrång i Sättraskogens naturreservat ska avslutas och att kompensationsåtgärder ska beslutas på det sätt som framgår av domslutet.

Rättegångskostnader

Länsstyrelsens yrkande om ersättning har godtagits av Trafikverket och ska bifallas.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga (DV 425)

Överklagande senast den 15 mars 2018.

Anders Lillienau

Ola Lindstrand

I domstolens avgörande har deltagit rådmannen Anders Lillienau, tekniska rådet Ola Lindstrand samt de särskilda ledamöterna Ronald Bergman och Harold Nilsson.



SVERIGES DOMSTOLAR

ANVISNING FÖR HUR MAN ÖVERKLAGAR - DOM I MÅL DÄR MARK- OCH MILJÖDOMSTOLEN ÄR FÖRSTA INSTANS

Den som vill överklaga mark- och miljödomstolens dom ska göra detta skriftligen. **Skrivelsen ska skickas eller lämnas till mark- och miljödomstolen.** Överklagandet prövas av Mark- och miljööverdomstolen vid Svea hovrätt.

Överklagandet ska ha kommit in till mark- och miljödomstolen **inom tre veckor** från domens datum. Sista dagen för överklagande finns angiven på sista sidan i domen.

Har ena parten överklagat domen i rätt tid, får också motparten överklaga domen (s.k. **anslutningsöverklagande**) även om den vanliga tiden för överklagande har gått ut. Överklagandet ska också i detta fall skickas eller lämnas till mark- och miljödomstolen och det måste ha kommit in till mark- och miljödomstolen **inom en vecka** från den i domen angivna sista dagen för överklagande. Om det första överklagandet återkallas eller förfaller kan inte heller anslutningsöverklagandet prövas.

För att ett överklagande ska kunna tas upp krävs att Mark- och miljööverdomstolen lämnar **prövningstillstånd**. Det görs om:

1. det finns anledning att betvivla riktigheten av det slut som mark- och miljödomstolen har kommit till,
2. det inte utan att sådant tillstånd meddelas går att bedöma riktigheten av det slut som mark- och miljödomstolen har kommit till,
3. det är av vikt för ledning av rättstillämpningen att överklagandet prövas av högre rätt, eller
4. det annars finns synnerliga skäl att pröva överklagandet.

Om prövningstillstånd inte meddelas står mark- och miljödomstolens avgörande fast. Det är därför viktigt att det klart och tydligt framgår av överklagandet till Mark- och miljööverdomstolen varför klaganden anser att prövningstillstånd bör meddelas.

Skrivelsen med överklagande ska innehålla uppgifter om:

1. den dom som överklagas med angivande av mark- och miljödomstolens namn samt datum för domen och målnummer,
2. den ändring av mark- och miljödomstolens dom som klaganden vill få till stånd,
3. grunderna (skälen) för överklagandet och i vilket avseende mark- och miljödomstolens domskäl enligt klagandens mening är oriktiga,
4. de omständigheter som åberopas till stöd för att prövningstillstånd ska meddelas, samt
5. de bevis som åberopas och vad som ska styrkas med varje bevis.

Har en omständighet eller ett bevis som åberopas i Mark- och miljööverdomstolen inte lagts fram tidigare, ska klaganden förklara anledningen till omständigheten eller beviset inte åberopats i mark- och miljödomstolen. **Skriftliga bevis** som inte lagts fram tidigare ska ges in samtidigt med överklagandet. Vill klaganden att det ska hållas ett förnyat förhör eller en förnyad syn på stället, ska han eller hon ange det och skälen till detta. Klaganden ska också ange om han eller hon vill att motparten ska infinna sig personligen vid huvudförhandling i Mark- och miljööverdomstolen.

Skrivelsen ska vara undertecknad av klaganden eller hans/hennes ombud.

Om ni tidigare informerats om att **förenklad delgivning** kan komma att användas med er i målet/ärendet, kan sådant delgivningssätt också komma att användas med er i högre instanser om någon överklagar avgörandet dit.

Ytterligare upplysningar lämnas av mark- och miljödomstolen. Adress och telefonnummer finns på första sidan av domen.