

Till

Mark- och miljööverdomstolen  
Svea hovrätt

svea.avd6@dom.se

SVEA HOVRÄTT  
060106

INKOM: 2018-04-25  
MÅLNR: M 1808-18  
AKTBIL: 121

## Mål nr M 1808-18

Med anledning av Mark- och miljööverdomstolens föreläggande aktbilaga (ab.) 117 inkommer Trafikverket härmed med yttrande i målet. Yttrandet är uppdelat i de sakfrågor som framförts.

### 1 Invändningar hänförliga till tillåtligheten av projektet

Trafikverket noterar att en stor del av de invändningar som framförts<sup>1</sup> mot att Trafikverket ska meddelas omedelbar verkställighet är hänförliga till verksamhetens tillåtlighet, regeringens tillåtlighetsbeslut samt olika skäl till varför detta tillåtlighetsbeslut är felaktigt. Även de invändningar som framförts i ab. 110 angående den praxis som Trafikverket redovisat i sitt överklagande har i hög grad sin utgångspunkt i ett ifrågasättande av projektets samhällsnytta och utgör därmed frågor som faller inom ramen för tillåtlighetsbeslutet.

Med anledning av detta vill Trafikverket påpeka att regeringen bedömde att verksamheten var tillåtlig vid prövning enligt 17 kap. 3 § miljöbalken i beslut den 26 juni 2014. Vid tidpunkten för regeringens beslut ingick det nuvarande projektet Olskroken planskildhet som en del av projekt Västlänken. Regeringens tillåtlighetsbeslut har vunnit laga kraft. Beslutet har även kunnat prövas enligt lagen (2006:304) om rättsprövning av vissa regeringsbeslut. Någon ansökan om rättsprövning har inte inkommit inom den föreskrivna tiden.

Vidare har Trafikverkets planprövningsenhet fastställt järnvägsplaner för Västlänken och Olskroken planskildhet genom beslut den 28 april 2016 respektive den 16 juni 2016. Regeringen avslag överklaganden över fastställandebesluten i beslut den 22 juni 2017. Järnvägsplanen för Västlänken har överklagats till Högsta förvaltningsdomstolen, som inte har meddelat inhibition av fastställandebeslutet. Järnvägsplanerna för projektet har således vunnit laga kraft.

En övervägande del av de invändningar som nu åter görs gällande avser projektets samhälls-ekonomiska nytta samt behovet av Västlänken och att regeringen har gjort en felaktig bedömning i dessa frågor. Denna typ av samhälls-ekonomiska beslut lämpar sig väldigt väl att avgöras av regeringen eftersom de innefattar ett stort mått av samhällspolitiska ställningstaganden.

---

<sup>1</sup> Ab. 90, 110, 114.

Motsvarande invändningar har också redan framförts och bedömts i regeringens tillåtlig-  
hetsärende och i ärendena om fastställande av järnvägsplanerna.

Sammanfattningsvis kan det konstateras att projektets tillåtlighet har bedömts två gånger  
samt att dessa beslut har vunnit laga kraft. Trafikverket måste kunna utgå från att dessa la-  
gakraftvunna beslut nu gäller för tillåtligheten av projektet.

## 2 Projektets förenlighet med NJA 2013 s. 613 respektive NJA 2012 s. 623

Ab. 100, 106, 107, 108 och 110 har hävdad att utgången i Bunge-målet (NJA 2013 s. 613)  
skulle utgöra hinder för att meddela omedelbar verkställighet.<sup>2</sup> I Bunge-målet hade tillåtlig-  
hetsfrågan avgjorts *innan* prövningen av Natura 2000-frågan var avslutad. En fullständig,  
exakt och slutlig bedömning av påverkan på Natura 2000-områden hade därmed inte skett  
eftersom domstolen vid prövningen av Natura 2000-frågan ansåg sig bundna av det tidigare  
tillåtlighetsbeslutet. Ett tillåtlighetsbeslut kan inte binda en senare tillståndsprövning enligt  
7 kap. 28 § miljöbalken, om inte villkoren som reglerar påverkan på Natura 2000-området  
har bedömts i tillåtlighetsbeslutet (jfr artikel 6.3 i direktiv (92/43/EEG) om bevarande av  
livsmiljöer samt vilda djur och växter).

I förevarande mål har Trafikverket redan från början (se t.ex. avsnitt 3.5 i tillståndsansökan  
samt avsnitt 3.1.4.1 i yttrande den 15 maj 2017) förklarat att regeringens tillåtlighetsbeslut  
inte på något sätt bundit upp mark- och miljödomstolens bedömning av påverkan på Natura  
2000-området. Detta är inte i strid med utgången i Bunge-målet utan utgör en direkt conse-  
kvens och anpassning till de slutsatser som följer av Högsta domstolens dom. Mark- och mil-  
jödomstolen har även gjort en bedömning av projektets påverkan på Natura 2000-området  
enligt 7 kap. miljöbalken och verksamheten har inte bedömts tillståndspliktig enligt 7 kap. 28  
a § miljöbalken, vilket inte har ifrågasatts av någon part. Det föreligger således inget hinder  
att utifrån de slutsatser som följer av Bunge-målet meddela omedelbar verkställighet i enlig-  
het med Trafikverkets yrkande.

## 3 Detaljplaner som omfattas av anläggandet

Ab. 99, 100 och 110 har anfört att eftersom detaljplanerna inte har vunnit laga kraft förelig-  
ger det hinder för att meddela omedelbar verkställighet.

Trafikverket hänvisar till de skäl som angivits i avsnitt 3.4.3 i överklagandet 2018-02-20  
samt vill informera om följande angående antagandet av detaljplanerna.

Kommunfullmäktige i Göteborgs kommun beslutade den 28 januari 2016 att anta detaljpla-  
nen för järnvägstunneln Västlänken. Den 23 februari 2018 beslutade Mark- och miljööver-  
domstolen att inte meddela prövningstillstånd, varför planen har vunnit laga kraft.

Detaljplanen för Olskroken planskildhet godkändes av byggnadsnämnden den 20 mars 2018.  
Planen förväntas antas av kommunfullmäktige den 28 april 2018. Kretsen av de som berörs  
av detaljplanen (sakägare) är begränsad och ett lagakraftvunnet beslut kan finnas inom kort.

I sammanhanget kan det informeras att projekt Västlänken och projekt Olskroken planskild-  
het kan genomföras var för sig.

---

<sup>2</sup> Parter har även refererat till Högsta domstolens beslut 2012-10-17 (NJA 2012 s. 623) i  
samma mål.

#### 4 Miljöpåverkan till följd av anläggandet

Ab. 89, 99, 100, 109, 110 har i huvudsak framfört att projektet kommer att medföra stora och irreversibla skador varför det inte bör meddelas ett verkställighetsförordnande innan Mark- och miljööverdomstolen slutligt har prövat projektets miljöpåverkan.

För verksamheten har det föreskrivits 33 tillståndsvillkor och tre prövotidsvillkor. Verksamheten är således underkastad en omfattande reglering och dessa försiktighetsmått i kombination med den omfattande kontroll som Trafikverket kommer att genomföra inom ramen för kontrollprogrammen innebär att risken för skador till följd av anläggandet är mycket begränsad. Villkoren är i enlighet med praxis eller strängare.

I de begränsade delar som överklagandena rör villkorsfrågor kan de, för det fall Mark- och miljööverdomstolen anser att prövningstillstånd ska meddelas, prövas även för det fall Trafikverket skulle meddelas omedelbar verkställighet. Trafikverket ska bedriva verksamheten i enlighet med angivna villkor och kommer att ha ett fullständigt ansvar för de eventuella skador som inträffar. Några skador av betydelse kan med föreskrivna villkor inte förutses.

Trafikverket har stor erfarenhet av att anlägga underjordanläggningar, såsom Götatunneln, Lundbytunneln, Citybanan, Citytunneln och Förbifart Stockholm. Västlänken är ett omfattande anläggningsprojekt men utgör inte på något sätt en unik anläggning i förhållande till ovanstående anläggningar. Västlänken har planerats och projekterats i snart tio år och dess effekter på omgivningen är mycket väl utredda.

Göteborg den 24 april 2018

Ulf Edling  
Verksjurist

Magnus Fröberg  
Advokat