



NACKA TINGSRÄTT
Mark- och miljödomstolen

DOM
2014-12-17
meddelad i
Nacka Strand

Mål nr M 1206-12

SÖKANDE

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

Ombud: Verksjuristerna Anders Bengtsson och Marie Borgblad
Trafikverket, Juridiska avdelningen
781 89 Borlänge

SAKEN

Tillstånd enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken avseende Edeby Ekhage

AnläggningsID: 37062
Avrinningsområde: 61
Koordinater: N:6577225 E:662857

DOMSLUT

Tillstånd

Mark- och miljödomstolen lämnar Trafikverket tillstånd enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken till byggande och drift av vägprojekt E4 Förbifart Stockholm, inklusive verksamheter och åtgärder för byggande och drift av tunnel och övriga anläggningar vid Natura 2000-området Edeby ekhage.

Villkor

Trafikverket ska i bygg- och driftskedet säkerställa att påverkan från Trafikverkets anläggningar inte medför att grundvattennivån i morän nordost om Edeby ekhage (vid grundvattenrör 08F854RU) understiger nivån +0,6 som månadsmedelvärde och begränsningsvärde.

Miljökonsekvensbeskrivning

Mark- och miljödomstolen godkänner miljökonsekvensbeskrivningen.

Övrigt yrkande

Mark- och miljödomstolen avslår Föreningen Rädda Lovös yrkande att förhandsavgörande ska inhämtas från Europeiska unionens domstol och övriga yrkanden.

Dok.Id 380845

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

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

BAKGRUND	4
ANSÖKNINGAR OM PRÖVNING ENLIGT MILJÖBALKEN AV VERKSAMHET FÖR FÖRBIFART STOCKHOLM	4
MARK- OCH MILJÖDOMSTOLENS HANDLÄGGNING	5
TRAFIKVERKETS YRKANDEN	6
REMISSMYNDIGHETERS INSTÄLLNING OCH YRKANDEN	6
Naturvårdsverket	6
Länsstyrelsen i Stockholms län	6
FÖRENINGARS INSTÄLLNING OCH YRKANDEN	7
Föreningen Rädda Lovö	7
Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen, ARG	7
Mälaröarnas Naturskyddsförening	7
Naturskyddsföreningen i Stockholms län (ombud advokat Johan Öberg).....	7
ÖVRIGA SOM YTTRAT SIG I MÅLET	8
Statens Fastighetsverk, SFV	8
TRAFIKVERKETS UTVECKLING AV TALAN	8
Redovisat underlag	8
Uppgifter om Natura 2000-området m.m.....	8
Naturvärden	9
Förbifart Stockholms påverkan	10
Åtaganden.....	11
REMISSMYNDIGHETERS UTVECKLING AV TALAN	11
Naturvårdsverket	11
Länsstyrelsen i Stockholms län	12
FÖRENINGARS UTVECKLING AV TALAN	13
Föreningen Rädda Lovö	13
Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen, ARG	14
Mälaröarnas Naturskyddsförening	14
Naturskyddsföreningen i Stockholms län.....	15
ÖVRIGA PARTERS UTVECKLING AV TALAN	16
Statens Fastighetsverk, SFV	16
TRAFIKVERKETS BEMÖTANDE	16
DOMSKÄL	18
Förhandsavgörande	18

Utredningen inklusive miljökonsekvensbeskrivning	19
Tillstånd enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken	19

BAKGRUND

Regeringen beslutade den 3 september 2009 om tillåtlighet enligt 17 kap. miljöbalken av byggande av en motorväg mellan E4/E20 söder om Kungens kurva i Huddinge kommun och E4 norr om Häggvik i Sollentuna kommun. Enligt beslutet ska utbyggnaden ske inom den vägkorridor som benämns Förbifart Stockholm och med de tunnellägen som närmare redovisas i beslutet.

Trafikverket beslutade den 25 oktober 2013 om fastställelse av arbetsplan enligt väglagen (1971:948). Regeringen avtog i beslut den 15 maj 2014 överklaganden av arbetsplanen, som därmed fått laga kraft.

Trafikverket ansökte den 1 december 2008 hos Länsstyrelsen i Stockholms län om tillstånd enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken avseende Natura 2000-området Edeby ekhage för vägprojekt Förbifart Stockholm. Länsstyrelsen beslutade den 22 februari 2012 att överlämna ansökan till Nacka tingsrätt, mark- och miljödomstolen, som upptagit ansökan till prövning i detta mål.

ANSÖKNINGAR OM PRÖVNING ENLIGT MILJÖBALKEN AV VERKSAMHET FÖR FÖRBIFART STOCKHOLM

I denna dom och fyra andra domar som meddelas samma dag behandlar mark- och miljödomstolen Trafikverkets ansökningar om tillstånd och dispens enligt miljöbalken för verksamheter och åtgärder som behövs för byggande och drift av Förbifart Stockholm.

I detta mål ansöker Trafikverket om

- tillstånd enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken avseende Natura 2000-området Edeby ekhage.

I mål M 3346-11 ansöker Trafikverket om

- tillstånd till grundvattenbortledning och viss annan vattenverksamhet
- tillstånd avseende Natura 2000-området Hansta
- tillstånd avseende Sätmaskogens naturreservat
- dispens avseende Hansta naturreservat
- dispens enligt artskyddsförordningen (2007:845) avseende större vattensalamander och snok.

I mål M 3342-11 ansöker Trafikverket om

- tillstånd till hamnverksamhet på norra Lovö i Ekerö kommun
- tillstånd till vattenverksamhet avseende
 - en berglastningskaj och en färjeramp
 - en vattenledning förlagd på sjöbotten i Lambarfjärden
 - bortledning av ytvatten från Mälaren
 - borttagande av anläggningar.

I mål M 3343-11 ansöker Trafikverket om

- tillstånd till hamnverksamhet vid Malmviken (södra Lovö) i Ekerö kommun
- tillstånd till vattenverksamhet avseende
 - en berglastningskaj
 - bortledning av ytvatten från Mälaren
 - borttagande av anläggningar.

I mål M 3345-11 ansöker Trafikverket om

- tillstånd till hamnverksamhet vid Sättra varv i Stockholms kommun
- tillstånd till vattenverksamhet avseende
 - en berglastningskaj och en färjeramp
 - bortledning av ytvatten från Mälaren
 - borttagande av anläggningar
- tillstånd avseende Sättraskogens naturreservat.

MARK- OCH MILJÖDOMSTOLENS HANDLÄGGNING

Trafikverkets ansökningar i målet om grundvattenbortledning m.m. och de tre målen om tillfälliga hamnar inkom till mark- och miljödomstolen den 22 juni 2011. Ansökningar med miljökonsekvensbeskrivningar i dessa mål kungjordes enligt 22 kap. miljöbalken i november 2011. Ansökan med miljökonsekvensbeskrivning i detta mål kungjordes i oktober 2012.

Ansökningarna i de fem målen har varit föremål för omfattande skriftlig handläggning med Trafikverket, myndigheter, sakägare, föreningar och övriga parter.

Mark- och miljödomstolen höll muntlig förberedelse i hamnmålen den 25 och 26 september 2012 samt i detta mål och målet om grundvattenbortledning m.m. den 17 och 18 oktober 2012.

Mark- och miljödomstolen beslutade den 30 oktober 2012 att de fem målen om Förbifart Stockholm tills vidare ska handläggas gemensamt.

Mark- och miljödomstolen gav i protokoll den 30 oktober 2012 Trafikverket tillfälle att komplettera ansökningarna i hamnmålen. Domstolen gav i protokoll den 20 november 2012 Trafikverket tillfälle att komplettera ansökan i målet om grundvattenbortledning m.m. Trafikverket gav i april 2013 in ett yttrande med komplettering av ansökningarna. Trafikverket har gjort ytterligare kompletteringar.

Mark- och miljödomstolen höll huvudförhandling med syn i de fem målen

- den 2–5 och 9–12 september 2014 (huvudsakligen detta mål och målet om grundvattenbortledning m.m.)
- den 16, 17, 22–24 och 27 oktober 2014 (huvudsakligen hamnmålen)
- den 1 december 2014 (huvudsakligen för tillkommande sakägare i målet om grundvattenbortledning m.m.).

TRAFIKVERKETS YRKANDEN

Trafikverket yrkar att tillstånd lämnas enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken till byggande och drift av vägprojekt E4 Förbifart Stockholm i anslutning till Natura 2000 Edeby ekhage, inklusive verksamheter och åtgärder för byggande och drift av tunnel och övriga anläggningar.

Det antecknas att Trafikverket i mål M 3346-11, som rör tillstånd till grundvattenbortledning för byggande och drift av Förbifart Stockholm, yrkar följande villkor.

Trafikverket ska under såväl bygg- som driftskedet säkerställa att grundvattennivån i morän nordost om Edeby ekhage (vid grundvattenrör 08F854RU) inte understiger nivån +0,6 som månadsmedelvärde och begränsningsvärde.

Trafikverket har ingen erinran mot att det tillstånd som ansökan i detta mål gäller förenas med det villkor som yrkas i mål M 3346-11.

REMISSMYNDIGHETERS INSTÄLLNING OCH YRKANDEN

Remissmyndigheterna har följande inställning och yrkanden.

Naturvårdsverket

Ansökan och miljökonsekvensbeskrivning innehåller de uppgifter som behövs för prövningen enligt 7 kap. 28 a och b §§ miljöbalken. Tillstånd kan lämnas men mer omfattande tätning av tunneln bör genomföras för att minska risken för påverkan.

Länsstyrelsen i Stockholms län

Länsstyrelsen yrkar att tillståndet förenas med ett villkor om lägsta tryckvattennivå i grundvattenröret 08F854RU på +0,6.

Trafikverket har visat att byggande och drift av Förbifart Stockholm med trafikplats på Lovö enligt alternativ 1 i ansökan, bortsett från eventuell påverkan från grundvattenbortledning, inte innebär sådan påverkan som avses i 7 kap. 28 b § miljöbalken. Med lämpliga villkor och försiktighetsmått i tillstånd enligt 11 kap. för grundvattenbortledning bör därför tillstånd kunna lämnas. Ytterligare tätningsåtgärder bör vidtas för sträckan 14/900–15/800 för att minska risken för grundvattenpåverkan på Edeby ekhage. Länsstyrelsen har i övrigt ingen erinran mot Trafikverkets yrkanden.

Följande remissinstanser har avstått från att yttra sig i målet: Kammarkollegiet, Ekerö kommun och Miljönämnden i Ekerö kommun.

FÖRENINGARS INSTÄLLNING OCH YRKANDEN

Föreningen Rädda Lovö

Föreningen yrkar, som den slutligen bestämt sin talan vid huvudförhandlingen, i första hand att sökanden inte medges tillstånd enligt 7 kap. 28 b § miljöbalken, i andra hand att förhandsbesked inhämtas från EU-domstolen i frågan om hur kraven i artikel 6.3 i Europeiska rådets direktiv 92/43 EEG, art- och habitatdirektivet, ska tillämpas. I tredje hand yrkas att miljökonsekvensbeskrivningen inte godkänns. Föreningen yrkar även att verkställighetsförordnande inte medges samt att mark- och miljödomstolen inhämtar synpunkter och bedömningar av oberoende experter avseende grundvattenpåverkan på ekar under torrperioder. Föreningen yrkar också, som det får förstås, att Trafikverket föreläggs att i en komplettering till ansökan belägga sina antaganden och beräkningar avseende utsläpp av kväveföreningar. Föreningen yrkar vidare att Trafikverket föreläggs att dokumentera vetenskapligt stöd för redovisad beräkning att kvävedepositionen vid Edeby ekhage i medelvärde kommer att vara 5,7 kg per hektar och år med en utbyggd Förbifart Stockholm samt att dokumentera vetenskapligt stöd för sin bedömning att en fortsatt kvävebelastning som överskrider länsstyrelsens och Naturvårdsverkets bedömningar av kritisk belastningsgräns för naturtyper i Stockholmsområdet inte skulle försämra nuvarande bevarandestatus för området.

Föreningen yrkar att mark- och miljödomstolen vid prövningen tar hänsyn till att kvävebelastningen i Edeby ekhage sannolikt under en överblickbar tid blir högre än vad man tidigare har räknat med på grund av kvävedioxidutsläppen från diesel-drivna fordon.

Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen, ARG

ARG yrkar att tillstånd avseende Natura 2000-området Edeby ekhage inte ska lämnas eftersom det inte är visat utom allt tvivel att projektet Förbifart Stockholm inte kommer att skada området. De ansluter sig till vad som anförs av Föreningen Rädda Lovö.

De yrkar att konsekvenser avseende nya dieselbilars utsläpp av kväveoxider och utvecklingen av bilparkens sammansättning utreds innan målet avgörs.

Mälaröarnas Naturskyddsförening

Föreningen yrkar, på samma sätt som Föreningen Rädda Lovö yrkat tidigare under målets handläggning, att trafikplatsen med av- och påfarter till huvudtunneln flyttas från Edeby ekhage till Lindö.

Naturskyddsföreningen i Stockholms län (ombud advokat Johan Öberg)

Föreningen yrkar att ansökan om tillstånd enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken avslås och i vart fall att verkställighetsförordnande inte meddelas.

Föreningen yrkar också, som det får förstås, att mark- och miljödomstolen dels förelägger Trafikverket att flytta den cirkulationsplats som ligger närmast Edeby ekhage, förslagsvis till andra sidan av Lindötunneln, dels förelägger Trafikverket att visa att det inte finns någon rödlistad art i Edeby ekhage som kan påverkas påtagligt negativt om en av cirkulationsplatserna i Trafikplats Lovö placeras nära Edeby ekhage.

ÖVRIGA SOM YTTRAT SIG I MÅLET

Statens Fastighetsverk, SFV

SFV anför bl.a. följande. Den påverkan på Natura 2000-området som bedöms uppstå och som redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen utgår från att den grundvattenavsänkning som kommer att ske inte överskrider det förslag till villkor som Trafikverket angett. SFV förutsätter att grundvattennivån noga följs upp och att ytterligare grundvattenrör installeras för att utvärdera påverkan på Natura 2000-området om det under byggtiden konstateras att förhållanden avviker från det som antagits i grundvattenmodelleringen. Om större förändringar uppstår i Natura 2000-området borde Trafikverket ge utfästelser om kompensationsåtgärder.

TRAFIKVERKETS UTVECKLING AV TALAN

Redovisat underlag

Ansökan med kompletteringar, tillsammans med underlag i målet om grundvattenbortledning (M 3346-11), innehåller bl.a. följande.

- En miljökonsekvensbeskrivning för Natura 2000-området Edeby ekhage.
- En samrådsredogörelse för Natura 2000-området.
- En miljökonsekvensbeskrivning avseende den tillståndssökta vattenverksamheten i M 3346-11.
- En PM hydrogeologi, en teknisk beskrivning och kartor över påverkansområde.
- En arbetsplan enligt väglagen (1971:948) för Förbifart Stockholm.
- En åtgärdsplan för inläckage i berganläggningar.
- Ett utkast till kontrollprogram.

Trafikverket har efter kungörelse i oktober 2012 bl.a. gett in bemötande av inkomna synpunkter och kompletteringar till ansökan i april 2013 och juni 2014.

Uppgifter om Natura 2000-området m.m.

Edeby ekhage (SE0110188) är ett Natura 2000-område enligt EU:s art- och habitatdirektiv. Naturvärdena anses därmed även vara av riksintresse. Området ligger inom vägkorridoren för Förbifart Stockholm, en motorled mellan Kungens kurva och Häggvik. För Natura 2000-området finns en bevarandeplan daterad 2007-02-05. I bevarandeplanen anges den skyddsvärda naturtypen vara 9070, trädklädda betesmarker av fennoskandisk typ. Inga Natura 2000-arter finns rapporterade från området.

Trafikverket (dåvarande Vägverket) har under genomförandet av vägutredningen samrått med allmänheten och en rad organisationer, länsstyrelsen samt berörda kommuner och myndigheter. Kompletterande samråd har hållits med länsstyrelsen den 21 april 2008 och med boende och övriga den 9 september 2008.

Berörd fastighet, Ekerö Lovö-Edeby 4:1, ägs av staten genom Statens Fastighetsverk.

Naturvärden

Edeby ekhage är cirka 7,1 hektar stort och beläget på södra Lovön, cirka 100 meter öster om väg 261, Ekerövägen. Det skyddsvärda habitatet är definierat som trädklädd betesmark av fennoskandisk typ. Denna naturtyp har följande beskrivning: "Betesmarker bevuxna med träd och buskar med en krontäckning av minst 25 %. Naturtyperna utgörs av beteshagar med ett glest trädskikt, öppna betesmarker med skogsdungar eller betade skogar. Hagmarker med grova lövträd är speciellt värdefulla eftersom träden i regel är artrika vad gäller lavar, svampar och evebrater med ofta flera rödlistade arter".

Edeby ekhages naturvärden är främst kopplade till ett tiotal gamla ekar. Ekshagen hyser många rödlistade insektsarter knutna till de gamla ekarna. Variationen med omväxlande solöppna och slutna partier, blockmarker, ädellövskog och strandskog ger förutsättningar för en rik biologisk mångfald. Ekshagen har dock vuxit igen under en lång period på grund av otillräcklig beteshävd. Endast fläckvisa områden med hagmarksflora finns kvar. Inga riktigt krävande hagmarksarter har hittats, i stället dominerar lundarter.

Ett flertal inventeringar har gjorts för att kartlägga den biologiska mångfalden i området. De redovisar sammanfattningsvis följande:

- Edeby ekhage har en intressant fauna av vedskalbaggar varav nio arter är rödlistade.
- Två rödlistade fågelarter finns i området; mindre hackspett och skogsduva. Även spillkråka, som är listad i fågeldirektivet, finns i området. Spillkråkan är relativt vanlig i Sverige och därför inte rödlistad.
- Området har förutsättningar för en exklusiv lavflora på de gamla hagmarks-ekarna. Vid inventeringen hittades ett antal rödlistade lavar.
- Fladdermusinventeringen visar på att endast dvärgfladdermus uppehåller sig i området. Arten är mycket vanlig i Mälardalsområdet och Edeby ekhage bedöms ha ett begränsat värde för fladdermusfaunan.
- En mycket sällsynt underjordisk marksvamp, slätsporig buktryffel, hittades på 1970-talet.

Bevarandestatusen för Edeby ekhage bedöms av länsstyrelsen i dag som ej gynnsam. Möjligheten att uppnå gynnsam bevarandestatus är främst beroende av om beteshävden kan utvecklas. Gallring och röjning har gjorts men åtgärden måste kombineras med betning för att ge resultat.

Kvävebelastningen genom luftburet nedfall överskrider i dag den av Länsstyrelsen angivna kritiska belastningsgränsen. Tidigare har belastningen varit ännu högre. Enligt länsstyrelsens bevarandeplan består hotbilden bl.a. av otillräcklig hävd, igenväxning och gödning genom näringstillförsel från omgivande åkermark samt från luftföroreningar från trafiken.

Förbifart Stockholms påverkan

Edeby ekhage berörs inte fysiskt av vägprojektet, det vill säga inget markinfrång görs och ingen förändring av arealen sker. Vid bedömningen av Förbifart Stockholms påverkan är det främst förändringar i kvävenedfall under byggskedet och driftskedet samt risk för skadlig grundvattensänkning och andra störningar under byggskedet som utretts.

Luftföroreningar

Trots att utsläppen av kväve beräknas minska framöver beräknas kvävenedfallet i Edeby ekhage år 2020 överskrida de kritiska belastningsgränserna både i nollalternativet och med Förbifart Stockholm. Jämfört med nollalternativet beräknas nedfallet bli 1–2 procent större med Förbifart Stockholm.

Lavar och annan växtlighet har överlevt en lång period med höga kvävehalter. Halterna sjunker nu i takt med att bilar får bättre avgasrening. I både nollalternativet och utbyggnadsalternativet kommer alltså luftmiljön att vara mer gynnsam för känsliga lavar. Skillnaden mellan nollalternativet och utbyggnadsalternativet är marginell i detta avseende.

Påverkan på grundvatten

En viss grundvattensänkning kan eventuellt bli följderna av tunneldrivningen. Främst berörs nivån i bergets grundvattenmagasin. Den övervägande delen av växtligheten i Edeby ekhage ligger på en bergknalle och är inte grundvattenberoende för sin vattenförsörjning. Denna vegetation vattenförsörjs genom det markvatten som finns i jordlager och som fylls på vid nederbörd och snösmältning. En sänkning av grundvattennivån i berget kommer inte att påverka denna vegetation negativt, då ingen märkbar förändring av tillgängligt vatten sker.

Bortledning av grundvatten kan medföra sänkta grundvattennivåer i moränen i den nordöstra delen. Ett antal ekar, varav några stora, växer i denna randzon där grundvattennivån kan fluktuera 2–3 meter. Den lägsta grundvattennivån ligger långt under den nivå dit ekens rötter når. En förändring av medelvattennivån kan eventuellt förändra vattentillgången i jorden under vissa perioder men eftersom eken är van vid perioder med lite vatten bedöms dessa förändringar inte påverka ekarna i randzonen.

Den bestämning som gjorts av påverkansområdets läge vid Edeby ekhages nordöstra gräns ligger inom marginalen plus minus fem meter.

Sammanfattningsvis bedöms en grundvattensänkning förorsakad av Förbifart Stockholms tunnlar inte påverka växtligheten inom Edeby ekhages habitat nämnvärt.

Byggskedet

Förutom påverkan på grundvatten som beskrivs ovan påverkar byggskedet luftkvaliteten och ljudmiljön. Nedfall av kväve, till följd av sprängning, har beräknats ge en ökning av det totala nedfallet i Edeby hage med som mest 0,014 kg kväve per hektar och år, vilket utgör cirka 0,2 procent av det totala kvävenedfallet under byggåren. Den marginella ökningen bedöms inte påverka Edeby ekhages möjlighet att uppnå en gynnsam bevarandestatus.

Eftersom massorna spolats av i tunnel är de blöta vid uttransport vilket medför liten risk för damning.

Byggbuller bedöms inte medföra någon väsentlig påverkan på Edeby ekhages bevarandestatus.

Sammanfattande bedömning (reviderad version 2011-12-22)

Bedömningen är att Förbifart Stockholm, inklusive byggskedet och tillsammans med miljöpåverkan från Ekerövägen, väg 261, inte kommer att påverka miljön i Edeby ekhage på ett betydande sätt. Förbifart Stockholm gör inte intrång i Natura-2000 området och projektet bedöms inte skada det skyddsvärda habitatet. Därmed påverkar inte Förbifart Stockholm möjligheten att uppnå gynnsam bevarandestatus i Natura 2000-området.

Åtaganden

Trafikverket gör, utöver vad som i övrigt ingår i kontrollprogram och föreslagna villkor, följande åtaganden för att begränsa konsekvenserna av planerad verksamhet.

Trafikverket åtar sig att

- för kontroll utföra vegetationsuppföljning inom området Edeby ekhage
- informera tillsynsmyndigheten då vattenverksamhet påbörjas
- informera tillsynsmyndigheten när arbetstiden för byggnation avslutas.

REMISSMYNDIGHETERS UTVECKLING AV TALAN

Remissmyndigheterna anför bl.a. följande till utveckling av talan.

Naturvårdsverket

Prövningsmyndigheten ska meddela tillstånd enligt 7 kap. 28 b § miljöbalken först när den har försäkrat sig om att projektet inte kommer att ha en skadlig inverkan på det berörda området. Råder det osäkerhet, och det alltså inte kan säkerställas om

projektet kommer att ha en skadlig inverkan eller inte, ska tillstånd inte ges. Tillräcklig säkerhet kan anses föreligga när det ur ett vetenskapligt perspektiv inte föreligger några rimliga tvivel om att verksamheten inte kan ha en skadlig inverkan.

Mot bakgrund av de osäkerheter som finns när det gäller grundvattensänkningens omfattning och kravet på att undanröja alla ur ett vetenskapligt perspektiv rimliga tvivel när det gäller påverkan på Natura 2000-området, kan det vara motiverat att välja den högre tätningsklassen (tätningsklass 2) för den del av tunneln som riskerar att dränera Edeby ekhage.

Naturvårdsverket har i övrigt inget att erinra mot att tillstånd lämnas enligt 7 kap. 28 a och b §§ miljöbalken för planerad grundvattensänkning i anslutning till Natura 2000-området Edeby ekhage.

Länsstyrelsen i Stockholms län

Länsstyrelsen yrkar ett villkor om lägsta tryckvattennivå i grundvattenröret 08F854RU på +0,6. Det finns då tillräcklig marginal för att ekarna, trots att de växer längre upp i slutningen där leran vid denna grundvattennivå inte står i kontakt med grundvattnet, ändå med sina rötter ska kunna nå markvatten i lera. Att gränsen mellan lera och morän längre ut i åkern ligger på större djup och ger kapillär stigning av grundvatten i leran saknar sannolikt betydelse. Ekarna investerar knappast i rötter i lera under plogdjupet i åkern tiotals meter bort från stammen.

Inströmningsområdet för det aktuella grundvattenmagasinet finns framför allt i moränslutningar på södra sidan av den höjd där Edeby trafikplats ska ligga. Tätningen av anslutningstunnlarna till Edeby trafikplats kan därför antas ha betydelse för möjligheterna att fylla på det grundvattenmagasin som styr grundvattennivån i Edeby ekhages nordöstra randzon.

Det finns en orsak till att villkoret är knutet till rör 08F854RU. De största ekarna står där och de har tillgång kapillärt till markvatten genom leran. Det är ekarna som står i kanten som är känsliga för grundvattensänkning. Därför är den delen i området intressant att följa. Det räcker med ett villkor kopplat till det röret. Ett annat rör i närheten ligger nära Mälarens nivå och är inte lika intressant att följa.

Av villkor 1 i tillåtighetsbeslutet framgår att Trafikverket ska vidta åtgärder som begränsar påverkan på skyddsintressena i Natura 2000-området Edeby ekhage och värdena i övriga berörda områden som är av riksintresse enligt 3 och 4 kap. miljöbalken. En sådan åtgärd är att utföra ambitiös injektering för att minimera grundvattenbortledningen. Länsstyrelsen har tidigare efterfrågat en bedömning av hur mycket dyrare det blir att utföra injektering enligt täthetsklass 2 på Lovö. Trafikverket har dock valt att svara för kostnaden för hela Förbifartens sträckning vilket inte bidrar till bedömningen av rimligheten att vidta ytterligare tätning i just detta område. Länsstyrelsen vidhåller därför att ytterligare tätningsåtgärder bör vidtas för sträckan 14/900–15/800 för att minska risken för grundvattenpåverkan på Edeby ekhage.

Länsstyrelsen noterar även att skrivningen inom parentes (vid grundvattenrör 08F854RU) möjliggör att mätning sker i annat rör placerat i närheten av 08F854RU, eftersom det inte kan förväntas att det aktuella röret har lika lång livslängd som bergtunneln.

FÖRENINGARS UTVECKLING AV TALAN

Föreningarna anför bl.a. följande till utveckling av talan.

Föreningen Rädda Lovö

Det finns risker för påtaglig skada på och försämrad bevarandestatus för Natura 2000-området orsakad av bl.a. bristande vattenförsörjning av den skyddsvärda vegetationen i området och därmed för livsbetingelserna för de rödlistade arterna i området. Riskerna för påtaglig skada på och försämrad bevarandestatus ökar markant av dels utsläpp under byggskedet av spränggaser, (andra) kväveföreningar, stendamm och mycket små partiklar (mikropartiklar) bl.a. i storleksklasserna PM 10 och PM 2,5 från arbetsmaskiner och arbetsmoment som utför de arbeten som ger grundvattensänkningarna, dels ökade utsläpp av avgaser och mikropartiklar från fordonsbromsar, fordonsdäck och vägbanor orsakade av den ökande fordonstrafik som Förbifarten kommer att leda till. Dessa ökade utsläpp av gaser och partiklar både under bygg- och driftskedet påverkar i sig själva bevarandestatusen negativt och kan också överlagra och därigenom förstärka varandra.

Det finns alternativa lösningar avseende läge för trafikplatsen, t.ex. skulle ett alternativ på Ekerösidan av Lindötunneln ge mindre påverkan på Natura 2000-området, mindre trafik på väg 261 öster om trafikplatsen och mindre intrång i världsarvet Drottningholm.

Trafikverket har inte visat och kunnat skingra varje rimligt vetenskapligt tvivel i fråga om att de planerade arbetena och kumulativa påverkans effekterna inte kan ha en skadlig påverkan på Natura 2000-området. Under flera år av tunnelbygget skulle området påverkas negativt av fortsatt alltför hög belastning av luftburet kvävenedfall. Både under byggtiden och om Förbifarten skulle trafikeras riskerar området att bli negativt påverkad av sänkt och fluktuerande grundvattennivå. Om Förbifarten skulle trafikeras i den omfattning Trafikverkets prognoser anger skulle området och dess bevarandestatus utsättas för fortsatt betydande påverkan av alltför hög kvävebelastning främst från trafik på väg 261 och cirkulationsplatsen när Tillflykten. Förbifarten skulle kraftigt öka trafiken på väg 261 förbi området. Trafikverket måste med vetenskaplig tyngd belägga påstående att bevarandestatusen i området och de skyddsvärda ekarna och de rödlistade vedskalbaggsarterna och lavaran inte skulle skadas av fortsatt kvävebelastning över den kritiska belastningsgräns som länsstyrelsen angett.

Föreningen framhåller nya forskaruppgifter om sannolika höga utsläpp av kväveoxider och partiklar från dieseldrivna fordon under ett antal år. Den alltför höga kvävebelastningen kommer att pågå under fler år än vad Trafikverket räknat med och kan befaras försämra bevarandestatusen i Edeby ekhage ytterligare och öka

riskerna för att de skyddsvärda ekarna och de rödlistade vedskalbaggsarterna och lavarna skadas av den höga kvävebelastningen. I målet ska gälla den rättstillämpning som Högsta domstolen formulerat i dom i mål T 3158-12.

Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen, ARG

ARG har studerat alternativen för ned- och uppfarter på Lindö och är övertygade om att en lösning går att finna som eliminerar risken för röksmitta och som i övrigt är lämpad för trafiken till och från Mäläröarna. Enligt Trafikverkets egna uppgifter beräknas trafiken förbi Lovö/Edeby ekhage/Drottningholms slott bli mindre om upp- och nedfarter läggs på Lindö än om de läggs på Lovö, vilket är gynnsamt för såväl Lovö, Natura 2000-området och världsarvet Drottningholm. Än mer gynnsamt för en sund utveckling av Mäläröarna vore en spårbunden förbindelse till fastlandet i stället för Förbifart Stockholm, kanske via tunnel mot Brommaplan eller söderut.

Det har kommit nya fakta om nya dieselbilars utsläpp av kväveoxider och utvecklingen av bilparkens sammansättning. Uppgifterna har betydelse för konsekvenserna av Förbifart Stockholm. Halten av kväveoxider blir ännu högre än beräknat i tunnarna. Kvävenedfallet över Edeby ekhage blir högre än beräknat.

Mäläröarnas Naturskyddsförening

De är starkt kritiska till projektet i sin helhet. Förbifart Stockholm innebär en enögd satsning på massbilism och ett dråpslag mot alla de miljövänliga, kollektiva alternativ som vårt samhälle i dag så väl behöver och i framtiden än mer kommer att behöva. Hur har regeringen, riksdagen och Trafikverket tänkt sig att kollektivtrafiken någonsin ska kunna konkurrera med bilismen, när man med dagens hos allmänheten väl förankrade miljömedvetenhet, mot allt sunt förnuft envist framhärdat i en satsning på detta gigantiska och miljöfientliga bilprojekt.

Edeby ekhage är ett viktigt problemområde. Det hot som den planerade trafikplatsen strax intill utgör strider mot EU:s art- och habitatdirektiv. Ekhagen är en av de fåtaliga, kvarvarande orörda och under lång tid mulbetade biotoperna i sitt slag på Mäläröarna i synnerhet och i regionen i allmänhet. Även om betesgången för närvarande kan betraktas som otillräcklig, är området lätt att återställa till sina tidigare naturvårdskvaliteter och sin forna fågring. Eventuella rödlistade arter kan i enskilda fall bidra till ett biotopskydd. Men här är det först och främst biotopen i sig som motiverat klassningen som Natura 2000-område. Störningarna från den planerade trafikplatsen i kombination med trafiken på väg 261 kommer sannolikt att bli förödande för ekhagen och upplevelsen av densamma. Här föreligger ytterligare ett starkt skäl att flytta Förbifartens av- och påfarter till Lindö. Trafikverket har dock motsatt sig denna logiska förflyttning av säkerhetsskäl. Vi är förvånade att Trafikverket inte kan lösa detta problem.

Naturskyddsföreningen i Stockholms län

Föreningen har vid huvudförhandlingen ställt frågor till Bengt Nihlgård (professor emeritus i växtekologi, Lunds universitet) angående påverkan på Natura 2000-området Edeby ekhage.

De vänder sig mot Trafikverkets beräkningar om påverkan av ekarna och hanteringen av risken och menar, som det får förstås, att Trafikverket fokuserar bara på ett grundvattenrör och omständigheterna på den platsen.

Bengt Nihlgård har uppgett bl.a. följande. Ekarna på platån får sitt huvudsakliga vatten via nederbörd, ekarna nedanför platån är även beroende av lerskikt, de måste ha kontakt med lerskiktet för att kunna suga upp grundvattnet. Han vet inte lika mycket om de ekar som står i slutningen. Lerskiktet följer med en bit upp, sedan kommer moränen vilket innebär att lerskiktet så småningom tunnas ut. Även dessa ekar får sitt vatten i huvudsak underifrån. Ekars rötter i lerskikt kan inte gå ner så långt att de dränks av grundvattnet. Det måste finnas syrgas i marken för ekarna. Risken för ekarna är att grundvattennivån tappar kopplingen till leran och då riskerar ekarna att torka ut. För ekarna i slutningen innebär detta att deras rotsystem lättare utsätts för uttorkning även vid korta nivåskillnader i grundvattensänkning. En grundvattensänkning på 0,3 meter på den platsen kan ge stora effekter. Ekarna har inte den kapaciteten att tränga igenom leran, framför allt inte de gamla ekarna. Trafikverket påstår att ekarna kan anpassa sig, men han håller inte med om det. Det är möjligt att ekarna uppe på platån kan anpassa sig. Ett gammalt träd har ytterst svårt att anpassa sig och kan inte tränga igenom ett lerskikt. Om lerlagret inte har kontakt med grundvattnet kan detta innebära uttorkning och sekundäreffekter som svamp och insekter vilka angriper via rotsystemet och det kan ta upp till tre år innan trädet dör. En torka på fjorton dagar kan ge negativa effekter på den här typen av lerjord. Han håller inte med om Trafikverkets syn att lägre grundvatten kan medföra konkurrensfördel för ekarna. Det är tvärtom, träden får svårare eftersom de inte kan dra sig nedåt som andra växter kan göra. Han är inte positiv till hur Trafikverket har tänkt hantera en grundvattensänkning på mer än beräknade 0,3 meter. Det finns risk att det inträffar och Trafikverket har en kontrollplan som också visar att risken finns. Trafikverket har tänkt ordna med löpande kontroller och kommer kunna infiltrera. Den här kontrollen är inte effektiv, då de inte kommer upptäcka en plötslig minskning av vatten. Det är först vid gränsen mellan morän och lera på nivån +0,6 eller +0,7 som åtgärderna kommer att slå till, vilket är för sent då det tar lång tid att återinfiltrera markerna.

Han anser följande om Trafikverkets förslag till åtgärder. Nere vid nivån +0,6 har hela lerskiktet torkat ut och då tar det lång tid att räta upp det, det är svårt att få igång ett uttorkat lerskikt. Det går att använda injektionssprutor på tillräckligt djup men det kräver en teknisk lösning som är besvärlig. Sammanfattningsvis krävs det att Trafikverket kan visa att det inte föreligger någon som helst risk för ekarna, det är mycket hög standard för de beviskrav som krävs för ett Natura 2000-område. I randzonen där rören står finns det ett tiotal gamla ekar och många yngre ekar och det är dessa som blir utsatta vid ett tunnelbygge. Trafikverket har inte visat att ekarna inte riskerar skada. Tillstånd ska därför inte meddelas.

Kvävenedfallet ligger på cirka 5 kilo per hektar och år, varje kilo som kommer ner på vegetationen styr hela vegetationens utveckling och den förändras på ett dramatiskt sätt. Ju mer kväve desto mer förändras vegetationssammansättningen. Varje kilo betyder förändring i vegetationen. Normalt ska det ligga på ett kilo, nu förändras det och ligger flera kilo över. I Skåne är det upp till 10–15 kg per hektar och år.

Bengt Nihlgård har gett in ett skriftligt yttrande.

ÖVRIGA PARTERS UTVECKLING AV TALAN

Statens Fastighetsverk, SFV

Två riksintressen, natur- och kulturmiljö och trafik, kommer att mötas på Lovö. För att hindra kollision mellan dessa intressen ska det som det nämns i arbetsplanen ställas höga krav på särskilt hänsynstagande vid vägarbete på Lovö. Viktigt är att de kontrollprogram som presenteras genomförs på ett ytterst noggrant sätt för att minimera sättningskador och skador på brunnar och energibrunnar. Utöver detta måste kontroll ske av skördenivåer och hur de påverkas. Inom givna gränsvärden för tillåten grundvattenskada kan skördeskada uppkomma. Detsamma vad avser kontrollprogram för jord ska även gälla för skog. Produktionsstörningar på grund av grundvattensänkning måste identifieras. Påverkan på Edeby ekhage inte minst.

Den påverkan på Natura 2000-området som bedöms uppstå och som redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen utgår från att den grundvattensänkning som kommer att ske inte överskrider det förslag till villkor som Trafikverket angett. SFV förutsätter att grundvattennivån noga följs upp och att ytterligare grundvattenrör installeras för att utvärdera påverkan på Natura 2000-området om det under byggtiden konstateras att förhållanden avviker från de som antagits i grundvattenmodelleringen. Det är helt nödvändigt att detaljerade kontrollprogram finns för bl.a. grundvattennivåer för att definiera förändringar samt förhindra skador. Viktigt är att kontrollprogrammen identifierar nuläge för att kunna konstatera förändringarna. Definiering av nuläge måste snarast fastställas. Förslag till kontrollprogram inklusive åtgärdsplan och åtgärdsrutiner ska redovisas för SFV i god tid före arbetenas igångsättning. Kontrollprogram ska enligt arbetsplan vara upprättade innan byggstart. Om större förändringar uppstår i Natura 2000-området borde Trafikverket ge utfästelser om kompensationsåtgärder. Mindre etableringsytor i anslutning till Natura 2000-området får ej placeras närmare än 200 meter från områdets gräns och större etableringsytor får ej placeras närmare än 1 000 meter. Verksamheter och material inom etableringsytorna måste beskrivas. Återställningsplan för arbetsområden och etableringsytor ska vara upprättad före byggstart. Arbetsplanens krav på att ställa höga krav på särskilt hänsynstagande vid vägarbete som ska ske på Lovö måste infrias. Artskyddsförordningens regler för berörda arter på Lovö måste efterföljas.

TRAFIKVERKETS BEMÖTANDE

Trafikverket bemöter inkomna synpunkter enligt bl.a. följande.

Länsstyrelsen

Trafikverket godtar länsstyrelsens förslag till reviderat villkor avseende grundvattennivån vid Edeby ekhage och reviderar sitt villkorsförslag i enlighet med detta.

Avseende ytterligare tätningsåtgärder för att minska risken för grundvattenpåverkan på Edeby ekhage har Trafikverket planerat för ytterligare tätningsåtgärder på södra Lovö vilket överensstämmer med länsstyrelsens och Naturvårdsverkets yttrande.

Statens Fastighetsverk

Uppföljningen av grundvattennivåerna vid Edeby ekhage ingår som en viktig del i det kontrollprogram som Trafikverket utarbetar. Trafikverket kommer att se till att grundvattenrör finns och kontrolleras i tillräcklig omfattning för att eventuell påverkan ska kunna upptäckas och så att Trafikverket kan visa att föreslaget villkor om grundvattennivå innehålls. För det fall risk för skada till följd av negativ påverkan på grundvattennivån trots det skulle uppkomma, kommer Trafikverket i första hand att vidta åtgärder för att förhindra att skada uppkommer. Först om detta inte skulle vara möjligt kommer kompensande åtgärder att kunna bli aktuellt.

Föreningen Rädda Lovö

För byggnation av Förbifart Stockholms trafikplatser och tunnlar krävs utöver detta Natura 2000-tillstånd även tillstånd för bortledning av grundvatten. Ett tillstånd kommer att vara förenat med villkor för verksamheten. Projekt Förbifart Stockholm bedöms medföra en avsänkning av grundvattnet som kan komma att innebära en viss förändring av nivåerna även inom delar av Natura 2000-området. Rådande förhållanden avseende grundvattennivåer inom Edeby ekhage har kartlagts sedan 2008 för att definiera naturliga nivåer och variationer och kommer även kontinuerligt att kontrolleras under hela byggskedet samt efter färdigställandet. Vid behov kommer åtgärder att kunna vidtas såsom infiltration så att skador inte uppkommer på det skyddade området.

Påverkan av kväve under byggskedet, till följd av sprängning för huvudtunneln, har beräknats som mest generera en ökning i Edeby ekhage om 0,014 kg kväve per hektar och år, vilket motsvarar cirka 0,2 procent av det totala kvävenedfallet under byggåren. Beräkningen är baserad på en tunnelmykning vid Tillflykten, som är närmast tänkbara läge. Eftersom arbetstunnelns mykning kommer att ligga norr om Edeby, cirka en km längre bort blir tillskottet betydligt mindre än vad beräkningen visar.

Bergarbeten för Lindötunneln beräknas pågå under omkring ett halvårs tid. Lindötunnelns mykning är belägen på ett avstånd av cirka 380 meter till Edeby ekhage. Det kommer att krävas sprängning från båda håll men huvuddelen av tunneln planeras att drivas från Lindösidan, vilket medför att aktuell mykning för sprängning är belägen på ett längre avstånd. Lindötunnelns kompletterande tunnelrör är 155 meter och volymen sprängstensmassor begränsas till cirka 16 000 m³ vilket är lite i relation till Förbifartens huvudtunnel (som medför sprängstensmassor om cirka

1 300 000 m³ i området). Detta innebär att kvävetillskottet från utsprängningarna av nytt tunnelrör för Lindötunneln till totala kvävenedfallet är försumbart.

Eftersom bergmassorna spolats av i tunneln medför det att risken för damning minskar.

När det gäller ökade avgasutsläpp är Trafikverkets beräkningar konservativa då de utgår från 2020 års emissionsfaktorer men med 2035 års trafikmängder. Bedömning av effekter grundas på dessa beräkningar som påvisar att det blir mindre kvävenedfall än i dag. Skillnaden mellan nollalternativet och utbyggnadsalternativet bedöms vara försumbar gällande kväveutsläpp

I miljökonsekvensbeskrivningen redovisas totalt 6 stycken trafikplatsalternativ. Den samlade bedömningen är att möjligheten att uppnå och bibehålla gynnsam bevarandestatus i Natura 2000-området inte påverkas av Förbifart Stockholm oavsett alternativ av trafikplatslokalisering.

Alternativet med trafikplats på Lindö, ett yrkande som framförts av Mälarearnas Naturskyddsförening och Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen samt tidigare även Föreningen Rädda Lovö, har valts bort bl.a. för att den inte uppfyller grundläggande säkerhetskrav för skydd av trafikanter avseende röksmitta. Om rök kan komma från ett tunnelrör till ett annat fungerar inte säkerhetskonceptet och evakueringen.

Naturskyddsföreningen i Stockholms län och Bengt Nihlgård

Föreningens synpunkter föranleder inte Trafikverket att ändra sin inställning.

Bengt Nihlgårds beskrivning av förhållandena är en förenklad bild och den hotbild som beskrivs finns inte, vilket innebär att Trafikverket inte håller med om beskrivningen av de hydrogeologiska förhållandena. Ekmiljöer är inte speciellt känsliga för grundvattensänkning och de klarar en torka. Uppgiften om kapillära stighöjden i Mälardalens moräner är avsevärt större än vad Bengt Nihlgård menar. I fråga om kvävenedfall vidhåller Trafikverket sina beräkningar och undersökningar. Jämfört med nollalternativet är det marginell skillnad och i avtagande.

Trafikverket yrkar inte att ett verkställighetsförordnande meddelas i detta mål.

DOMSKÄL

Förhandsavgörande

Mark- och miljödomstolen finner inte att det har framkommit omständigheter i målet som motiverar att förhandsavgörande inhämtas från EU-domstolen. Föreningen Rädda Lovös yrkande om detta ska därför avslås.

Utredningen inklusive miljökonsekvensbeskrivning

I målet yrkas att kompletterande utredningar ska göras i vissa delar och att den i målet upprättade miljökonsekvensbeskrivningen inte ska godkännas. Som skäl för yrkandena görs sammanfattningsvis gällande att miljökonsekvensbeskrivningen i vissa delar uppvisar sådana brister i undersökningar och utredningar att den inte kan utgöra underlag för en bedömning av ansökan.

Mark- och miljödomstolen bedömer att Trafikverket genomfört samråd och i övrigt uppfyllt de krav på förfarandet som följer av 6 kap. miljöbalken. Av 6 kap. 7 § miljöbalken framgår vilka krav som ställs på miljökonsekvensbeskrivningens innehåll. Domstolen finner att Trafikverkets miljökonsekvensbeskrivning, med de kompletteringar som gjorts under handläggningen, uppfyller kraven i 6 kap. miljöbalken. Underlaget har även i övrigt en sådan omfattning och kvalitet som behövs för prövningen.

Miljökonsekvensbeskrivningen ska därför godkännas. I mål M 3346-11 tar mark- och miljödomstolen ställning till miljökonsekvensbeskrivningen för den ansökta vattenverksamheten i det målet.

Samtliga yrkanden om komplettering av utredningen i målet ska därmed avslås.

Tillstånd enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken

Tillämpliga regler och rättspraxis

Tillstånd krävs enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken för att bedriva verksamheter eller vidta åtgärder som på ett betydande sätt kan påverka miljön i ett naturområde som har förtecknats enligt 27 § första stycket 1 eller 2.

Högsta domstolen har i rättsfallet NJA 2013 s. 613 konstaterat att det ställs särskilda krav på tillståndsprövningen när en verksamhet på ett betydande sätt kan påverka miljön i ett Natura 2000-område. I avgörandet redovisas att bl.a. dessa krav följer av 7 kap. 28 b § miljöbalken och det unionsrättsliga art- och habitatdirektivet, dvs. rådets direktiv 92/43/EEG om bevarande av livsmiljöer samt vilda djur och växter.

Tillstånd att bedriva en verksamhet som på ett betydande sätt kan påverka miljön i ett Natura 2000-område får lämnas bara om verksamheten – ensam eller tillsammans med andra pågående eller planerade verksamheter eller åtgärder – inte kan skada den livsmiljö eller de livsmiljöer i området som ska skyddas. Verksamheten får inte heller medföra att den art eller de arter som ska skyddas inom området utsätts för en störning som på ett betydande sätt kan försvåra bevarandet i området av arten eller arterna. Ett projekt får godkännas endast om prövningsmyndigheten först försäkrat sig om att det berörda området inte kommer att ta skada.

En plan eller ett projekt får godkännas bara om en myndighet har försäkrat sig om att det berörda området inte kommer att ta skada. Myndigheten ska ur ett vetenskapligt perspektiv bedöma planens eller projektets konsekvenser för området. Ett

godkännande förutsätter att det "inte föreligger några rimliga tvivel om att verksamheten inte kan ha en skadlig inverkan" på området. Det ska alltså stå klart att verksamheten inte är skadlig. Tillståndsprövningen ska omfatta alla de effekter som den sökta verksamheten kan få på Natura 2000-området. Detta måste i sin tur anses innebära att en samlad bedömning ska göras i något skede av prövningen, och att denna bedömning ska vara fullständig, exakt och slutlig. Ett tillstånd förutsätter att myndigheten kan väga in verksamhetens alla aspekter och samlat pröva återverkningarna på det skyddade området.

Mark- och miljödomstolens bedömning

Trafikverkets ansökan om tillstånd enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken avser vägprojektet Förbifart Stockholm, med de verksamheter och åtgärder som kan påverka Natura 2000-området Edeby ekhage. Av den miljökonsekvensbeskrivning som bifogats ansökan hos länsstyrelsen framgår att denna påverkan i allt väsentligt utgörs av dels påverkan från grundvattenbortledning i tunnlar i närheten av Edeby ekhage, dels påverkan från kvävenedfall från främst den trafik som kan väntas i närheten av Edeby ekhage till följd av byggande och drift av Förbifart Stockholm. Ansökan och underlaget i målet omfattar verksamheter och åtgärder som kan påverka Edeby ekhage under både byggande och drift av vägen. Ansökan har därmed fått en lämplig avgränsning med hänsyn till 7 kap. 28 a och b §§ miljöbalken.

Trafikverket har genom utförda utredningar och fältundersökningar avseende hydrologi och hydrogeologi kunnat visa en god förståelse av de hydrogeologiska förutsättningarna för området. Vad som anförs av Naturskyddsföreningen i Stockholms län genom Bengt Nihlgård ändrar inte denna bedömning. Enligt mark- och miljödomstolens mening uppfyller Trafikverkets samlade utredningar, inklusive utredningar i mål M 3346-11, de krav som följer av miljöbalken och den bakomliggande unionsrätten. Underlaget kan därmed utgöra grund för bedömning och värdering av långsiktiga effekter på Natura 2000-området Edeby ekhage.

Mark- och miljödomstolen anser, liksom länsstyrelsen, att verksamheten med grundvattenbortledning bör förenas med ett tydligt krav på begränsning av verksamhetens effekt vid Edeby ekhage. Ett sådant krav bör framgå av ett tillstånd enligt Natura 2000-bestämmelserna. Det bör därför införas ett villkor om att Trafikverket i bygg- och driftskedet ska säkerställa att påverkan från Trafikverkets anläggningar inte medför att grundvattennivån i morän nordost om Edeby ekhage (vid grundvattenrör 08F854RU) understiger nivån +0,6 som månadsmedelvärde och begränsningsvärde. Vid kontroll, tillsyn m.m. är allt underlag i mål M 3346-11 som rör grundvattenbortledning i Natura 2000-områdets närhet relevant för villkorets tillämpning. Utöver detta villkor framgår det av handlingarna att Trafikverket som skyddsåtgärd ska lägga fram en plan för infiltration av grundvatten i samband med bygghandling.

Trafikverket har även utrett risken för påverkan på Edeby ekhage från kvävenedfall från ökad trafik. Miljökonsekvensbeskrivningen omfattar frågan om en ökning av luftburet kvävenedfall skulle kunna förändra artsammansättningen inom området. Utredningen avser ett nollalternativ och ett alternativ med Förbifart Stockholm.

Kvävenedfallet beräknas öka 1–2 procent med Förbifart Stockholm jämfört med nollalternativet. Enligt mark- och miljödomstolens mening kan underlaget utgöra grund för en bedömning av långsiktiga effekter på Natura 2000-området. De invändningar som gjorts av bl.a. Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen ändrar inte denna bedömning.

Mark- och miljödomstolens bedömning av den samlade påverkan från byggande och drift av Förbifart Stockholm, inklusive grundvattenbortledning, är att planerade skydds- och kontrollåtgärder medför att effekterna av verksamheten inte påverkar den skyddade livsmiljön i området som helhet. Domstolen bedömer att den påverkan som verksamheten innebär i form av en eventuell grundvattensänkning och kvävenedfall inte medför någon skada, utan den utpekade livsmiljön kan som helhet bibehålla sin funktion.

Mark- och miljödomstolen kommer därför fram till att tillstånd enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken ska lämnas till byggande och drift av vägprojekt E4 Förbifart Stockholm, inklusive verksamheter och åtgärder för byggande och drift av tunnlar och ramptunnlar vid Natura 2000-området Edeby ekhage. Till följd av domstolens bedömningar ska övriga yrkanden som framställts i målet avslås.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga (DV425)

Överklagande senast den 7 januari 2015.

Anders Lillienau

Ola Lindstrand

I avgörandet 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.