

Ärendenummer
TRV 2025/56404
Motpartens ärendenummer
Mål nr M 5402-25

Dokumentdatum
2025-10-29

Konfidentialitetsnivå
1 Ej känslig

Mottagare
Mark- och miljödomstolen
Nacka tingsrätt

Kopia till
Diariet

Denna handling bifogas endast
med e-post till mmd.nacka@dom.se

Mål nr M 5402-25

Yttrande

Trafikverket har i enlighet med mark- och miljödomstolens underrättelser daterade 2025-09-23 och 2025-09-30 beretts tillfälle att inkomma med yttrande i ovan anført mål. Trafikverket har även beretts möjlighet att inkomma med ett andrahandsyrkande. För Trafikverkets räkning får jag härmed anföra följande.

Bemötande av inkomna yttranden

Aktbilagor 3, 13 – 21, 23 – 27, 29 – 31, 33 – 35, 39 – 41, 43 – 46, 48 – 51, 53, 55 – 58 (fastighetsägare på Tavastehusgatan och Torneågatan)

Ett flertal yttranden har inkommit från fastighetsägare på Tavastehusgatan och Torneågatan. Yttrandena handlar om de boendes oro för bostadens grundläggning, risk för sättningar och skador. Av yttrandena framgår även yrkanden om rätt till skydd för skador samt rätt till ersättning för det fall att skador eller olägenheter upptäcks i framtiden. Då yttrandena är likartade

Ärendenummer
TRV 2025/56404
Motpartens ärendenummer
Mål nr M 5402-25

Dokumentdatum
2025-10-29

väljer Trafikverket att i ett samlat yttrande enligt nedan bemöta fastighetsägarnas yttranden och yrkanden.

Trafikverkets ansvar för eventuella skador regleras i befintligt tillstånd

Inom ramen för befintligt tillstånd (M 3346-11) omhändertas sådan påverkan på omgivningen och sådana eventuella skador som uppkommer till följd av Trafikverkets verksamhet. Den villkorsändring som Trafikverket ansökt om förändrar inte denna skyldighet.

Trafikverket har i enlighet med tillståndets provotidsvillkor U1 en skyldighet att, under en provotid av 10 år räknat från det att grundvattenbortledningen påbörjades, följa effekterna av verksamheten i syfte att vinna erfarenhet av verksamheten samt utreda om skada uppkommer på byggnader eller annan egendom och, om så är fallet, skadans storlek.

För det fall någon skada ändå skulle uppkomma regleras Trafikverkets ansvar enligt tillståndet genom regleringen om oförutsedda skador. D.v.s. ett ansvar för skador som inte kan förutses eller förutsedd skada som framträder först efter provotidens utgång. Eventuella anspråk med anledning av en oförutsedd skada ska framställas senast 20 år från arbetstidens utgång.

Om någon oväntad förändring skulle inträffa i framtiden reglerar dessutom villkor 6 i befintligt tillstånd Trafikverkets skyldighet att i driftskedet vidta åtgärder för att förhindra att grundvattennivåerna påverkas på ett sådant sätt att skada uppkommer i omgivningen. Villkoret möjliggör för olika åtgärder såsom skyddsinfiltration, åtgärder vid skyddsobjekt samt eventuell ekonomisk ersättning.

Därtill ställer tillståndet krav på att verksamheten kontrolleras genom ett aktuellt kontrollprogram som justeras i samråd med tillsynsmyndigheten allteftersom verksamheten fortskrider.

Trafikverket anser att tillståndets regleringar enligt ovan är fullt tillräckliga för att omhänderta även eventuella framtida skador.

Den ansökta ändringen innebär ingen ytterligare risk för skada

Den villkorsändring som Trafikverket ansökt om kan inte leda till några egendomsskador.

Ansökan handlar om att tillåta sådant inläckage i driftskedet som redan idag sker vintertid under perioder när grundvattennivån i området är hög. När

Ärendenummer
TRV 2025/56404
Motpartens ärendenummer
Mål nr M 5402-25

Dokumentdatum
2025-10-29

grundvattennivåerna är lägre överskrider inte nuvarande begränsningsvärden för driftskedet, vilket även kommer att vara fallet i framtiden.

Den villkorsändring som Trafikverket ansöker om innebär alltså inte någon fysisk förändring i förhållande till nuvarande situation. Villkorsändringen kan således inte orsaka några ytterligare hydrogeologiska förändringar.

Förhållandena vid Tavastehusgatan och Torneågatan

Någon risk för skador eller olägenheter till följd av Trafikverkets verksamhet föreligger inte på de berörda fastigheterna.

Trafikverket har gjort mätningar på grundvattennivåerna i området sedan år 2007. Mätningarna visar att det under torra och nederbördsfattiga år helt saknas grundvatten i området under långa perioder. I Trafikverkets mätningar syns ingen påverkan i området från arbetena med Förbifartens tunnlar. Det har inte heller observerats några skador eller sättningar som på sikt skulle kunna leda till skador i området. Trafikverket kommer inte heller att genomföra några åtgärder i framtiden som kan ge några hydrogeologiska förändringar på sikt.

Även om grundvattennivåerna i området hade påverkats av tunnelarbetena så skulle en grundvattenavsänkning ändå inte leda till några sättningar i området. Fastigheterna inom kvarteren vid Tavastehusgatan och Torneågatan är grundlagda med ett balksystem vilande på plintar till berg och plintplattor på morän och fast lera. Några fastigheter är grundlagda med pålar till berg.

Leran i området utgör så kallad glacial lera vilket betyder att den är bildad i slutet på istiden, för ca 10 000 år sedan. Leran är mycket fast och har god bärförmåga. Den provtagning och laboratorieundersökning som Trafikverket gjorde av leran år 2008 visar att leran tål mycket höga laster och att den är okänslig för grundvattensänkning.

Aktbilaga 14 – Ägare till Tavastehus 35

Utöver de synpunkter som Trafikverket bemött ovan i det samlade yttrandet har ägaren till Tavastehus 35 i sitt yttrande framfört att Trafikverket i sin ansökan inte i tillräckligt hög grad beaktat ändrade klimatförutsättningar.

Trafikverket anser att ändrade klimatförutsättningar i tillräcklig omfattning har beaktats i ansökan. Större regnmängder och en mer utdragen regnsäsong leder till ett högt inläckage under en längre tid på året. Klimatmodeller pekar

Ärendenummer
TRV 2025/56404
Motpartens ärendenummer
Mål nr M 5402-25

Dokumentdatum
2025-10-29

på att vädret kan komma att bli mer extremt i framtiden, med både mer torka och mer nederbörd. Ökad nederbörd kan exempelvis leda till att mer vatten kommer in i tunnelanläggningen och att en större mängd vatten därmed behöver ledas bort. Detta är ett av skälen till Trafikverkets ansökan om villkorsändring.

Byggnader kan förvisso påverkas av förändrade klimatförhållanden. Exempelvis ökar risken för översvämningar vid skyfall och marksättningar kan uppkomma i lös lera när mark torkar ut. Det finns emellertid inte någon risk i sig kopplad till den periodvis ökade grundvattenbortledningen då även denna är en följd av den ökade nederbörden. Vid Tavastehusgatan finns dessutom ingen lös lera i marken, vilket Trafikverket redogjort för ovan.

Aktbilaga 32 – Svenska kraftnät

Trafikverket har sedan tidigare noterat att det är avgörande att inga markförändringar sker inom Svenska kraftnäts ledningsgator eller inom ett avstånd på 20 meter från stolpar och stag.

Trafikverkets ansökan om villkorsändring medför inga nya markförändringar kring Akallatunneln.

Aktbilaga 36 – Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Stockholms stad

Nämnden framför i sitt yttrande synpunkter och frågor som berör utsläpp av vatten via Stordiket till recipient Igelbäcken.

Trafikverket vill understryka att Igelbäckens vattenföring, sett i sin helhet, inte kan påverkas, varken av inläckaget till tunneln eller det återförande av vattnet som sker via utjämningsdammen och Stordiket. Orsaken är att hela tunneln ligger inom Igelbäckens avrinningsområde, och att det vatten som förs till bäcken via dammen skulle ha avrunnit direkt till Igelbäcken om tunneln inte fanns. Det är alltså fråga om samma vatten.

I Stordiket, som ligger uppströms Igelbäcken, har flödet ökat jämfört med hur situationen var innan vatten från Förbifartens tunnlar pumpades dit. Genom att vatten som läcker in i tunnlarna leds till Stordiket får bäcken ett förhöjt grundflöde och kommer inte att torka ut sommartid. Därigenom gynnas många växt- och djurarter. Dessa förhållanden förändras dock inte på något sätt av Trafikverkets ansökan om villkorsändring. Under blöta perioder har

Ärendenummer
TRV 2025/56404
Motpartens ärendenummer
Mål nr M 5402-25

Dokumentdatum
2025-10-29

det alltid funnits vatten i Stordiket och tillflödet från Förbifartens tunnlar utgör då endast en mindre del av flödet.

Provtagning av vatten som ska tillföras Stordiket och Igelbäcken fortlöper som tidigare i enlighet med Kontrollprogram miljö för byggskedet. För driftskedet kommer ett nytt kontrollprogram att tas fram i samråd med Stockholms stad. Även inventering av salamandrar i Hansta hage fortsätter fram till år 2027.

Aktbilaga 47 – SMHI

SMHI anför i sitt yttrande att påståendet ”Tunneldrivning för Akallatunneln utfördes under åren 2019 - 2021, under en period på nära 10 år med statistiskt låg nederbörd.” är något svårtolkat, men om det ska förstås så att tioårsperioden 2012 - 2021 skulle vara en nederbördsfattig period, så är det inget SMHI finner stöd för i den officiella observationsdatan.

Trafikverket instämmer i att den första punktsatsen under avsnitt 3.3 i ansökan är något svårtolkad. Det borde möjligen ha stått 7 år istället för ”nära 10 år”. Innebörden av punktsatsen framgår emellertid av det inledande textavsnittet i avsnitt 3.3, Figur 1 samt av Bilaga 1 Tekniskt underlag i kapitel 2.3.

Trafikverket vill dock understryka att åren innan och åren under arbetena med tunneldrivningen var förhållandevis torra, särskilt i förhållande till förutsättningarna under vintern 2023/24.

Möjlighet att inkomma med ett andrahandsyrkande

Mark- och miljödomstolen ger Trafikverket möjlighet att inkomma med ett andrahandsyrkande med anledning av Mark- och miljööverdomstolens dom den 26 augusti 2025 i mål nr M 4660-24.

I denna dom resonerar Mark- och miljööverdomstolen utifrån att ytterligare ökade flöden, t.ex. på grund av sprickbildning i berget eller tätningens funktion, skulle kunna medföra en oacceptabel påverkan och att konsekvenserna av Trafikverkets yrkande, att få tillstånd att leda bort allt

Ärendenummer
TRV 2025/56404
Motpartens ärendenummer
Mål nr M 5402-25

Dokumentdatum
2025-10-29

grundvatten, inte är överblickbara¹. Domstolen gjorde bedömningen att ett tillstånd som tillåter en oreglerad påverkan inte bör meddelas och valde istället att reglera grundvattenbortledningen med det högre begränsningsvärde som Trafikverket hade framställt i ett andrahandsyrkande.

Det är oklart vilka scenarion som domstolen syftar på skulle kunna medföra en oacceptabel påverkan. Avses exempelvis jordskalv eller någon yttre påverkan på berget? Trafikverket anser att det oavsett är anmärkningsvärt att oförutsägbara händelser ska ligga till grund för ett villkor. Mark- och miljööverdomstolens scenarion i domen avseende olika framtida händelser är enbart hypotetiska och saknar stöd i rättspraxis. Att förhålla sig till hypotetiska händelser som saknar stöd i både vetenskapen och i rättspraxis, därtill utan något identifierat behov, kan inte anses varken rimligt eller rättssäkert.

Oavsett vilka hypotetiska skäl som skulle kunna tänkas föranleda förhöjda inflöden så innebär avsaknaden av en villkorsreglering av inläckage knappast att påverkan på omgivningen är oreglerad. Enligt villkor 6 i befintligt tillstånd ska Trafikverket i driftskedet vidta åtgärder för att förhindra att grundvattennivåerna påverkas på ett sådant sätt att skada uppkommer i omgivningen. Villkoret möjliggör för olika åtgärder såsom skyddsinfiltration, åtgärder vid skyddsobjekt m.m.

Vid ett överskridande av begränsningsvärdet i driftskedet skulle den enda möjliga åtgärden vara att stänga ned tunneln för trafik, att riva ut vissa delar av väganläggningen och att återuppta injekteringsarbetet i tunneln. Det är högst osäkert om injekteringen i det nu aktuella fallet faktiskt skulle kunna tätas tunneln i tillräcklig omfattning. I Mark- och miljööverdomstolens mål nr M 5194-22 gjordes bedömningen att denna typ av efterinjektering är ekonomiskt orimlig jämfört med nyttan av åtgärden. De faktiska konsekvenserna av att innehålla begränsningsvärdet i driftskedet är således oöverskådliga. Åtgärderna är dessutom både ineffektiva och ekonomiskt orimliga särskilt vad gäller de samhällsekonomiska konsekvenserna av en avstängd vägtunnel.

¹ Bakgrunden till formuleringen om sprickbildning tycks stå att finna i aktbilaga 39 i målet där en sakägare motsätter sig en villkorslös reglering av inläckaget med motiveringen att risk för ökat inläckage föreligger då "framtida tektoniska rörelser i bergmassan" kan uppstå. I övrigt har framtida sprickbildning varken diskuterats i målet eller beskrivits i teknisk beskrivning.

Ärendenummer
TRV 2025/56404
Motpartens ärendenummer
Mål nr M 5402-25

Dokumentdatum
2025-10-29

Vid villkorsskrivning ska mark- och miljödomstolen ta ställning till vilka skyddsåtgärder och begränsningar som behövs och som är skäligen att kräva. De begränsningsvärden som gäller för Akallatunneln har – sett i ljuset av rimlighetsavvägningen i 2 kap. 7 § miljöbalken – helt förlorat sin handlingsdirigerande funktion. Regleringen i villkor 6 är tillräcklig och möjliggör även för ytterligare tätning av tunneln för det fall att det bedöms vara den bästa lösningen i det enskilda fallet.

Sett utifrån Mark- och miljööverdomstolens dom i mål MÖD 2009:2 är det dessutom tydligt att endast skäligen skyddsåtgärder och begränsningar ska beaktas vid villkorsskrivning. Domstolen resonerade enligt följande: ”Som en allmän utgångspunkt för all villkorsskrivning gäller emellertid att tillståndshavaren ska ha rättsliga och faktiska förutsättningar att klara de krav som villkoret innebär. Det betyder att tillståndsmyndigheten när den fastställer begränsningsvärdet måste ha klart för sig att det finns konkreta åtgärder att vidta i form av skyddsåtgärder eller begränsningar i verksamheten. Tillståndsmyndigheten måste också bilda sig en uppfattning om kostnaderna för dessa åtgärder. Nyttan av dessa ska sedan ställas mot kostnaderna och ligga till grund för den avvägning som ska göras enligt 2 kap. 7 §.”

Både principiellt och för den nu aktuella ansökan om villkorsändring avseende delsträckorna D14 – D15, den s.k. Akallatunneln, innebär ovanstående, tillsammans med tidigare resonemang i ansökan, att Trafikverket inte kan föreslå ett begränsningsvärde.

Att sätta ett begränsningsvärde som är så pass högt att det inte riskerar att överskridas i något fall är utan mening. Att sätta ett lägre begränsningsvärde riskerar att leda till villkorsbrott i driftskedet och därmed risk för ett individuellt straffansvar för den som är utpekad ansvarig inom Trafikverkets organisation. Det finns inte heller något Trafikverket kan göra för att förebygga risken för en oförutsedd händelse. Dessa händelser måste beaktas och hanteras den dag de sker och villkor 6 säkerställer redan att Trafikverket vidtar åtgärder för att förhindra att skadliga grundvattennivåerna uppstår.

Vid ett överskridande har Trafikverket att välja mellan att antingen bryta mot villkoret eller att omedelbart stänga ner tunneln för trafik för att därefter låta den vattenfyllas. Detta är två ytterst dåliga alternativ som Trafikverket kan komma att ställas inför och en oacceptabel situation för den enskilde medarbetaren som ansvarar för driften av tunnelanläggningen.

Ärendenummer
TRV 2025/56404
Motpartens ärendenummer
Mål nr M 5402-25

Dokumentdatum
2025-10-29

Trafikverket vidhåller således att en begränsning i form av en viss mängd liter/minut saknar en faktisk miljönytta. En sådan reglering riskerar också i sin förlängning att orsaka orimliga konsekvenser.

Borlänge som ovan



Susan Odervång
Verksjurist

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2025/56404, Motpartens ärendenummer Mål nr M 5402-25, Dokumentdatum 2025-10-29, Dokumenttyp BREV. Konfidentialitetsnivå.1 Ej känslig

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.