



SVEA HOVRÄTT  
Mark- och miljööverdomstolen  
060201

**DOM**  
2024-06-25  
Stockholm

Mål nr  
M 5194-22

## ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Nacka tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom 2022-04-08 i mål nr M 3110-21, se bilaga A

## PARTER

### Klagande

Staten genom Trafikverket  
781 89 Borlänge

Ombud: Advokaten MAFR  
Fröberg & Lundholm Advokatbyrå AB  
Olof Palmes gata 23  
111 22 Stockholm

Ombud: Verksjuristen SUOD  
Trafikverket  
781 89 Borlänge

### Motpart

1. Länsstyrelsen i Stockholms län  
Box 22067  
104 22 Stockholm

2. Stockholms kommun  
105 35 Stockholm

3. Järfälla kommun  
177 80 Järfälla

4. Sagax MIX AB, 559003-7213  
c/o AB Sagax  
114 34 Stockholm

5. Söderport Fenix 5 AB, 556920-2798  
c/o AB Sagax  
Engelbrektsplan 1  
114 34 Stockholm

Dok.Id 1990857

**Postadress**  
Box 2290  
103 17 Stockholm

**Besöksadress**  
Birger Jarls Torg 16

**Telefon**  
08-561 670 00  
08-561 675 50

**E-post:** svea.avd6@dom.se  
www.svea.se

**Telefax**

**Expeditionstid**  
måndag – fredag  
08:00–16:30

Ombud för 4 och 5: Advokaterna CAGU och VHLA Advokatbyrå KB  
Box 19143  
104 32 Stockholm

6. Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen (ARG)

7. Lovö Hembygdsförening,  
c/o ALLH

8. Mälaröarnas Naturskyddsförening  
c/o BIDA

9. Naturskyddsföreningen Stockholms län  
Lillåvägen 44  
128 45 Bagarmossen

10. Rosenkavaljerens Samfällighetsförening  
Ullvidevägen 99  
162 44 Vällingby

11. Torplyckans Samfällighetsförening  
c/o INOL

12. CAAB

13. ROHE

14. JOIN

15. MALI

16. HAOL

17. INOL

18. DAWA

19. LLWA

20. PEWA

**SAKEN**

Tillstånd till ökad grundvattenbortledning inom utökat påverkansområde längs E4  
Förbifart Stockholm

---

**MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT**

A. Mark- och miljööverdomstolen ändrar mark- och miljödomstolens dom vad gäller  
tillstånd till ökad grundvattenbortledning enligt följande:

**Tillstånd**

Mark- och miljööverdomstolen ger Trafikverket tillstånd till att från tunnlarna och övriga  
anläggningar i berg för E4 Förbifart Stockholm, under driftskedet, längs en delsträcka  
(D10) leda bort ytterligare 80 liter inläckande grundvatten per minut (totalt 360 liter  
per minut) enligt villkor 7 i befintligt tillstånd (mark- och miljödomstolens deldom den  
17 december 2014 i mål nr M 3346-11) med följande villkor.

### Villkor

1. För den tillståndsgivna verksamheten ska, utöver vad som framgår av mark- och miljödomstolens domar den 17 december 2014 i mål M 3346-11, med de ändringar som fastställdes genom Mark- och miljööverdomstolens dom den 4 december 2015 i mål M 11838-14, samt den 8 april 2022 i mål M 3110-21, följande villkor gälla.
2. Kontroll av påverkan på Grimsta naturreservat
  - a) Trafikverket ska fortsätta mäta och dokumentera påverkan av grundvattenbortledningen på skog och våtmarker inom Grimsta naturreservat genom att bland annat kontinuerligt mäta relevanta grundvattennivåer i anslutning till dessa områden.
  - b) Trafikverket ska som en del av sitt kontrollprogram bevaka den i underlaget utpekade ekallén och rapportera eventuell märkbar förändring i dess vitalitet till tillsynsmyndigheten.
  - c) Skyddsåtgärder
    - Trafikverket ska i samråd med Stockholms kommun utreda möjligheter att lägga igen diken och andra möjliga åtgärder för att förebygga negativ påverkan i form av torrare naturmiljö på skog och våtmarker inom Grimsta naturreservat.
    - Resultatet av utredningen ska redovisas till tillsynsmyndigheten inom ett år från att tillståndet tagits i anspråk. Trafikverket ska därefter genomföra möjliga åtgärder i samråd med tillsynsmyndigheten.
  - d) Kompensationsåtgärder
    - Om den i underlaget utpekade ekallén uppvisar märkbar förändring i vitalitet som kan bero på grundvattensänkningen ska Trafikverket i samråd med Stockholms kommun och tillsynsmyndigheten utreda och vidta kompensationsåtgärder i form av exempelvis nyplantering och initial skötsel av träd.

**Delegation**

3. Tillsynsmyndigheten bemyndigas att vid behov meddela närmare villkor om skäligen försiktighetsmått för att minska negativ påverkan på skog och våtmarker och i underlaget utpekade ekalléer inom Grimsta naturreservat. Om det uppkommer ett intrång på naturreservatet trots de åtgärder som vidtagits enligt punkten 2 c) får tillsynsmyndigheten besluta om ytterligare kompensationsåtgärder som motsvarar intrånget.

**Oförutsedd skada m.m.**

4. För det nu meddelade tillståndet gäller den tid för framställande av anspråk med anledning av oförutsedd skada och möjligheten till anmälan om ersättning för sakskada under prövotid för skadereglering som framgår av mark- och miljödomstolens dom den 8 april 2022 i mål M 3110-21.

B. Trafikverket ska betala ersättning för Sagax MIX AB:s rättegångskostnader i Mark- och miljööverdomstolen med 36 644 kr avseende ombudsarvode, jämte ränta på beloppet enligt 6 § räntelagen från dagen för denna dom tills betalning sker.

Trafikverket ska även betala ersättning för Söderport Fenix 5 AB:s rättegångskostnader i Mark- och miljööverdomstolen med 35 000 kr avseende ombudsarvode, jämte ränta på beloppet enligt 6 § räntelagen från dagen för denna dom tills betalning sker.

---

## BAKGRUND

Mark- och miljödomstolen vid Nacka tingsrätt lämnade genom deldom den 17 december 2014 tillstånd till vattenverksamhet för byggande och drift av E4 Förbifart Stockholm m.m. (mål nr M 3346-11). Tillståndet omfattar bland annat grundvattenbortledning från tunnlar och övriga anläggningar i berg under bygg- och driftskede, grundvattenbortledning för schakt i jord och berg i byggskedet, sänkning av grundvattennivån vid anläggningsdelar i driftskedet och skyddsinfiltration på fastigheter inom påverkansområde. Tillståndet förenades med ett flertal villkor och vissa villkor ändrades genom Mark- och miljööverdomstolens dom den 4 december 2015 (mål nr M 11838-14).

Mark- och miljödomstolen har genom dom den 22 februari 2018 i mål nr M 3259-17 lämnat Trafikverket tillstånd att, genom tidigare tillståndsgiven grundvattenbortledning, få påverka ett i förhållande till tillståndet utökat område vid Vålberga i Järfälla, samt att utföra skadeförebyggande åtgärder i form av infiltration inom det utökade området.

Genom den nu överklagade domen avslog mark- och miljödomstolen i mål M 3110-21 Trafikverkets ansökan om tillstånd till att utöka den mängd vatten som får ledas bort under driftskedet avseende två delsträckor som benämns D10 och D11. Mark- och miljödomstolen gav i samma avgörande Trafikverket tillstånd och att bedriva ytterligare skyddsinfiltration inom ett utökat påverkansområde.

Trafikverket har överklagat mark- och miljödomstolens dom. Under handläggningen i Mark- och miljööverdomstolen har Trafikverket inskränkt sin talan så att yrkandet enbart avser delsträcka D10.

## YRKANDEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

**Trafikverket** har, som verket slutligen bestämt sin talan, yrkat att Mark- och miljööverdomstolen i första hand ska meddela tillstånd till att från tunnlar och övriga anläggningar i berg för E4 Förbifart Stockholm, under driftskedet, leda bort ytterligare

80 liter inläckande grundvatten per minut (dvs. totalt 360 liter per minut) längs en delsträcka (D10) enligt villkor 7 i befintligt tillstånd (mark- och miljödomstolens deldom den 17 december 2014 i mål nr M 3346-11).

I andra hand har Trafikverket yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska undanröja mark- och miljödomstolens dom, förklara att verksamheten är tillåtlig och återförvisa målet till mark- och miljödomstolen för föreskrivande av villkor.

I tredje hand har Trafikverket yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska överlämna målet till regeringen för prövning enligt 21 kap. 7 § andra stycket miljöbalken.

**Länsstyrelsen i Stockholms län** har tillstyrkt ändring i enlighet med Trafikverkets yrkanden.

**Stockholms kommun** har medgett tillstånd men yrkat att tillståndet ska förenas med följande villkor i fråga om påverkan på Grimsta naturreservat.

Kontroll av påverkan på Grimsta naturreservat

1. Trafikverket ska fortsätta mäta och dokumentera påverkan av grundvattenbortledningen på skog och våtmarker inom Grimsta naturreservat genom att bland annat kontinuerligt mäta relevanta grundvattennivåer i anslutning till dessa områden.

Trafikverket ska som en del av sitt kontrollprogram bevaka den i underlaget utpekade ekallén och rapportera eventuell märkbar förändring i dess vitalitet till tillsynsmyndigheten.

Skyddsåtgärder/Kompensationsåtgärder

2. Trafikverket ska i samråd med Stockholms kommun utreda möjligheter att lägga igen diken och andra möjliga åtgärder för att förebygga negativ påverkan i form av torrare naturmiljö på skog och våtmarker inom Grimsta naturreservat.

Resultatet av utredningen ska redovisas till tillsynsmyndigheten inom ett år från att tillståndet tagits i anspråk. Trafikverket ska därefter genomföra möjliga åtgärder i samråd med tillsynsmyndigheten.

3. Om den i underlaget utpekade ekallén uppvisar märkbar förändring i vitalitet som kan bero på grundvattensänkningen ska Trafikverket i samråd med Stockholms kommun och tillsynsmyndigheten utreda och vidta kompensationsåtgärder i form av exempelvis nyplantering och initial skötsel av träd.

#### Delegation

4. Tillsynsmyndigheten bemyndigas att vid behov meddela närmare villkor om skäliga försiktighetsmått för att minska negativ påverkan på skog och våtmarker och i underlaget utpekad ekallé inom Grimsta naturreservat.

Om det uppkommer ett intrång på naturreservatet som inte får anses ha kompenseras av åtgärderna enligt punkten 2 får tillsynsmyndigheten besluta om ytterligare kompensationsåtgärder som motsvarar intrånget.

**Miljö- och bygglövsnämnden i Järfälla kommun** har uppgett att kommunen inte har någon erinran mot Trafikverkets överklagande.

**Sagax MIX AB** och **Söderport Fenix 5 AB** har yrkat i första hand att överklagandet ska lämnas utan bifall. För det fall Mark- och miljööverdomstolen ändrar mark- och miljödomstolens dom har bolagen förklarat att de inte motsätter sig Trafikverkets ansökan om tillstånd men har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen, i så fall, ska skjuta upp frågor om skador vad avser fastigheten E under en prøvotid om 10 år räknat från det att grundvattenbortledningen påbörjas (dvs. motsvarande villkor U1 i Nacka tingsrätts, mark- och miljödomstolen, deldom den 17 december 2014 i mål nr M 3346-11).

Bolagen har även yrkat att Trafikverket under prøvotiden ska följa upp effekterna i syfte att vinna erfarenhet av verksamheten samt utreda om skada uppkommer på



fastigheter, byggnader eller annan egendom. Efter utgången av provotiden bör sökanden redovisa resultatet av genomförda utredningar och kontroller, uppkomna skador samt förslag till skadereglering för dessa. Före provotidens utgång får en fråga om skadeersättning till följd av verksamheten anmälas till mark- och miljödomstolen och regleras före provotidens utgång.

Sagax MIX AB och Söderport Fenix 5 AB har även yrkat ersättning för rättegångskostnader i Mark- och miljööverdomstolen.

**Naturskyddsföreningen Stockholms län, Mälardalens Naturskyddsförening, Lovö Hembygdsgeningsförening** samt **Arbetsgruppen rädda Grimstaskogen** (nedan Naturskyddsföreningen m.fl.) har, så som de slutligen angett sin inställning, inte motsatt sig ansökan. Föreningarna har yrkat att ytterligare behov av efterinjektering ska utredas och genomföras för att häva den sänkning av grundvattennivåer som uppstått under Grimstaskogen.

**Rosenskavaljerens samfällighetsförening** har yrkat att Trafikverkets överklagande ska lämnas utan bifall och att mark- och miljödomstolens dom ska fastställas.

**Torplyckans samfällighetsförening** har motsatt sig tillstånd till ökad grundvattenbortledning. Föreningen har yrkat att Trafikverket ska ersätta skador för det fall skador uppstår för föreningen.

**CAAB** har motsatt sig att tillstånd till ökad grundvattenbortledning meddelas och har yrkat att Trafikverket ska åläggas att stoppa viss infiltrering.

**HAOL, INOL, MALI, JOIN och ROHE** har motsatt sig ändring av mark- och miljödomstolens dom.

**PEWA** har motsatt sig ändring av mark- och miljödomstolens dom. Han har även begärt ersättning för uppkomna skador samt garantier för att framtida skador ska ersättas.

**DAWA** och **LLWA** har motsatt sig ändring av mark- och miljödomstolens dom. De har även yrkat, för det fall skador inom deras fastighet uppstår, att Trafikverket ska ersätta skadorna.

## UTVECKLING AV TALAN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

**Trafikverket** har vidhållit vad som anförts i mark- och miljödomstolen med i huvudsak följande tillägg och förtydliganden.

### *Omgivningspåverkan*

De hydrogeologiska förutsättningarna i tunnelsträckningen längs delsträckorna D10-D13 visade sig vara väsentligt sämre än vad som antogs vid tillståndsprovningen av Förbifart Stockholm år 2014. Sträckningen innehöll mer finsprucket berg, fler sprickzoner, mer lerfyllda sprickor och mer vattenförande sprickzoner. Trafikverket har, trots de ändrade förutsättningarna, genom att successivt förfina, utveckla och öka tätningskonceptet, både för- och efterinjekteringen, kommit ner till inläckagemängder som innebär att delsträckorna D11-D13 kommer att kunna innehållas i enlighet med erhållit tillstånd i mark- och miljödomstolens deldom den 17 december 2017 i mål nr M 3346-11. Endast delsträckan D10 återstår och denna sträcka avser en mycket komplex tunnelstruktur, med vägtunnlar med en spännvidd på över 20 meter och med fyra parallella tunnlar och ramprum.

Den ansökta verksamheten kommer inte, med de justeringar som har skett under provningen i Mark- och miljööverdomstolen, att ha några märkbara negativa konsekvenser på miljön i förhållande till nollalternativet (att ursprungliga inläckagemängder innehålls). Den ansökta verksamheten kommer inte att medföra en kvantifierbar högre risk för skador på grundvattenberoende objekt. Trafikverket kommer att upprätthålla icke-skadliga grundvattennivåer genom skyddsinfiltration enligt befintligt villkor 6 i deldomen. Mängden extra vatten som behövs för skyddsinfiltration är i sammanhanget begränsad och leder inte i sig till någon nämnvärd kostnadsökning för Trafikverket, då pågående utredning visar att inläckande grundvatten med stor sannolikhet kommer att kunna användas för återinfiltration.

Kostnaderna för detta system blir lägre än att förse systemet med vatten från Stockholm Vatten.

Det är endast i ett mycket begränsat område som grundvattennivån inte har återställts till en icke skadlig nivå för identifierade grundvattenberoende objekt. Området avser en skolgård och orsaken till avsänkningen i detta område är inte det ökade inläckaget i tunneln utan det faktum att anläggandet av tunneln i sig har påverkat strömningsmönstret i det lokala grundvattenmagasinet. Att anlägga betonglining skulle med stor sannolikhet inte påverka grundvattennivån i detta område, utan det skulle ändå behövas en lokal skyddsinfiltration för att upprätthålla grundvattennivån. Nya infiltrationsförsök har påbörjats, men resultaten är ännu inte utvärderade.

Eftersom nya utsprängningar av större tunnlar för anläggande av betonglining skulle medföra en större temporär grundvattenavsänkning är nollalternativet med betonglining förenat med större risk för skador än det sökta alternativet. Nollalternativet skulle även innebära bland annat fördröjning av färdigställande och planerad driftstart för Förbifarten, ytterligare transporter och störningar för närboende samt användning av en stor mängd betong och armeringsstål.

#### *Efterinjektering*

Omfattningen av injekteringsarbetet har utvecklats så långt som bedöms möjligt och efterinjekteringen har varit mer framgångsrik än vid något annat liknande projekt. Antalet etableringar för injektering har varit nästan tre gånger större än förväntat. Arbetet med efterinjektering förväntades pågå fram till årsskiftet 2023/2024 avseende delsträcka D10. Därefter bedömdes inte arbetet ge någon ytterligare nämnvärd effekt på tätningen av tunneln. För delsträcka D10 är det sannolikt att inläckaget kan komma att ligga på ca 40-70 liter per minut över det tidigare fastställda värdet för delsträckan, i vart fall tidvis under året.

Vid en mätning den 16 oktober 2023 uppgick inläckaget till 360 liter per minut, dvs. samma mängd som omfattas av yrkandet i målet. Den senaste mätningen har sannolikt påverkats negativt av det pågående injekteringsarbetet och övriga arbeten som pågår i

tunneln. Injekteringsarbetet i sig tillför vatten till tunnlarna och gör att det är svårt att få rättvisande mätresultat. Trafikverket utgår också ifrån att den efterinjektering som planerades fortgå fram till årsskiftet 2023/24 skulle ha viss effekt.

*Befintliga villkor m.m.*

Kostnaderna för att innehålla tidigare fastställda inläckagevärden för delsträcka D10 har uppskattats till mellan 1,5 och 5 miljarder kr. Det lägre kostnadsalternativet utgör ett minimalalternativ och det högre kostnadsalternativet ett maxalternativ. Uppskattningen bygger på det ursprungliga antagandet att det fanns behov av att utföra lining i två delområden (område Grimsta och Område Lövestavägen). Uppskattningen är grov, men den gäller även som en uppskattning av kostnaderna enbart för sträcka D10.

Mark- och miljödomstolen har felaktigt utgått från att posten om 2,37-5,75 miljarder kr avser merkostnader för att en lining blir svårare att utföra på grund av redan utförda installationer samt att posten avser kostnader för att återställa detta innan tunnlarna kan åtgärdas för att ge utrymme åt lining. Posten avser merkostnader för tilläggsarbeten avseende övervakning, fläktar, belysning, trafikstyrning m.m. som uppkommer efter att anläggningsarbetena är färdigställda till följd av den försening som lining medför.

**Länsstyrelsen** har anfört sammanfattningsvis följande.

Länsstyrelsen instämmer i huvudsak i Trafikverkets beskrivning av händelseförloppet. Det har inte identifierats så stora värden i de områden som berörs att inläckagen och de relaterade riskerna måste hanteras genom betonglining.

Länsstyrelsen instämmer med Sveriges geologiska undersökning (SGU) att det i första hand är avsänkt trycknivå som medför omgivningspåverkan och inte inläckaget i sig samt att kopplingen dem emellan inte behöver vara linjär. Trafikverket har bedömt att påverkansområdets utbredning inte kommer att ändras mer än i vissa specificerade områden som lagts till. En eventuellt ökad påverkan behöver också sättas i relation till redan tillåten vattenverksamhet och de förhållandevis få skyddsobjekt som finns i området. Ett kontrollprogram för att följa upp och hantera förändrade trycknivåer i

mark, vilket utgör den faktiska påverkan, finns redan på plats och fungerar enligt länsstyrelsens uppfattning tillfredsställande. Tunneln är i stort sett färdigdriven i området och länsstyrelsen anser att påverkan på omgivningen kan bedömas ganska väl utifrån nuvarande situation.

Det nuvarande yrkandet (360 liter per minut) sammanfaller med de uppmätta inläckagen för delsträckan enligt kvartalsrapport 33 från den 12 december 2023. Det konstateras att det vore olyckligt om begränsningsvärdet återigen sätts alltför lågt. Ett marginellt större tillåtet inläckage bedöms ha försumbar tillkommande omgivningspåverkan, som dessutom kan motverkas genom skyddsinfiltration, samtidigt som den praktiska och juridiska hanteringen underlättas av väl avvägda och praktiskt genomförbara begränsningsvärden.

I en eventuell tillståndsdom ska det redogöras för den utredning som Trafikverket får anses ha förbundit sig att genomföra.

**Stockholms kommun**, genom miljö- och hälsoskyddsnämnden, har anfört i huvudsak följande.

Det kan med tillräcklig säkerhet förutses att den sökta grundvattenbortledningen, tillsammans med tidigare medgiven bortledning, kommer att påverka naturen i reservatet på ett negativt sätt. Det kan dock ta tid innan effekterna av denna påverkan visar sig. Nämnden kan också konstatera att det redan nu finns indikationer på att det sker en påverkan på naturreservatet. Av Ekologigruppens rapport ”Uppföljning av grundvattenkänslig vegetation, Förbifart Stockholm 2022”, s 3, framgår bland annat att grundvattennivåerna har sjunkit på ett sätt som kan bero på tunneldrivning i två undersökningsområden i Grimsta. Jämförelser i fuktighetsindex för vegetation inom inventeringsområdena uppges vidare visa på en signifikant minskning av fuktighetsindex vid en lokal i Grimsta mellan 2016 och 2022.

Vid tillkommande inläckage bör därför ytterligare skyddsåtgärder och kompensationsåtgärder övervägas. Att den tillkommande grundvattenbortledningen nu blir mindre på grund av Trafikverkets justerade talan, förändrar inte den bedömningen. Det är fortsatt

motiverat att Trafikverket åläggs skyldighet att mäta och dokumentera verksamhetens påverkan på naturvärdena i Grimsta. Vidare att verket åläggs skyldighet att kompensera eventuell skada på den i utredningen utpekade ekallén och att tillsynsmyndigheten ges delegation att vid behov föreskriva villkor om kompensationsåtgärder.

Trafikverket bör även åläggas att närmare utreda och vidta de mindre skyddsåtgärder som föreslagits i underlaget till ansökan för att minska eventuell negativ påverkan.

**Sagax MIX AB** och **Söderport Fenix 5 AB** har anfört i huvudsak samma omständigheter som i underinstansen, med följande tillägg och förtydliganden.

Skada kan uppkomma i nära anslutning till processens start, men kan även framträda långt senare. Det kan inte heller uteslutas att fastigheterna påverkas av grundvattenbortledning under drift av E4 Förbifart Stockholm. Eventuella skadors uppkomst och konsekvenser kan i nuläget inte överblickas. Det är viktigt att uppkomsten av eventuella skador förebyggs och att skyddsåtgärder vidtas. Risken för skador ses av bolagen som en reell fara, bland annat med anledning av att andra fastighetsägare anmält skador som påstås ha uppkommit med anledning av de aktuella arbetena. I de berörda tätbebyggda områdena finns mycket stora fastighetsvärden som ska skyddas mot risken för skada. Bolagen riskerar såväl ekonomisk skada som betydande olägenhet.

Fastigheten E var inte upptagen av Trafikverket som sakägare och ansågs inte ligga inom påverkansområdet i tidigare dom (mål nr M 3346-11). Fastigheten omfattades således inte av den dom som tidigare meddelades. Frågor om skador vad avser E ska skjutas upp under en prövotid om 10 år räknat från det att grundvattenbortledning påbörjas. Detta för att fastigheten ska få samma villkor som andra fastigheter i området.

Sagax MIX AB är innehavare av tomträtten till fastigheten E. Söderport Fenix 5 AB är innehavare av tomträtten till fastigheten F. Bolagen vidhåller att båda tomträtterna borde vara sakägare och ska i vart fall tillerkännas ersättning för rättegångskostnader.

**Rosenkavaljerens samfällighetsförening** har sammanfattningsvis anfört följande. Föreningen har under byggnationen av E4 Förbifart Stockholm drabbats av skador/marksättningar på samfällighetens nedre garagegolv och på asfalterade ytor vid båda infarterna till garaget. Det rör sig om mellan 5-12 cm som marken har sjunkit i dagsläget. Dessutom har ett antal fastigheter drabbats av marksättningar där avloppsrör gått isär i krypgrunder under husen på grund av att marken sjunkit. Föreningen mäter kontinuerligt och ser inte att processen har upphört. Trafikverket har försäkrat att verket ska meddela föreningen när marken är stabil igen vilket inte skett. Eftersom sådant besked inte mottagits är föreningen mycket orolig. Ytterligare skador på kulvertar, avlopp och liknande skulle leda till stora kostnader för medlemmarna.

**Torplyckans samfällighetsförening** har sammanfattningsvis framfört följande. Om inte SGU kan svara på frågan i vilken omfattning ökade skador på byggnader kan uppkomma, kan det ifrågasättas hur Trafikverket kan påstå att inga skador kommer att uppstå på omkringliggande byggnader inom det ansökta området. Ansökan behöver utredas ytterligare eftersom Trafikverket saknar grund för sitt påstående att fastigheter inom området inte kommer påverkas negativt.

**Naturskyddsföreningen m.fl.** har vidhållit vad som anförts i mark- och miljödomstolen med i huvudsak följande tillägg och förtydliganden. De motsätter sig inte ansökan, så som den slutligen formulerats, under förutsättning att Trafikverkets ambitionsnivå avseende efterinjektering fortsättningsvis bibehålls på hög nivå och att efterinjektering fullföljs enligt den justerade ansökan. Det bör ställas krav på att den systematiska efterinjekteringen inom D10 slutförs om ansökan beviljas. Ansökan bör beviljas för att undvika konsekvenser av betonglining i den fas projektet nu befinner sig i. De delar även miljönämndens uppfattning att det är befogat med ytterligare kontroller av påverkan inom Grimsta naturreservat.

**ROHE** har anfört att han mot bakgrund av Trafikverkets inskränkning av talan inte längre är att betrakta som sakägare i målet.

**MALI, JOIN, LLWA, DAWA, HAOL** och **INOL** har sammanfattningsvis anfört följande. Trafikverket saknar

tydlig grund i sitt påstående att fastigheterna inom området inte kommer att påverkas negativt av grundvattenbortledningen då det genom yttrandet från den ansvariga myndigheten (SGU), framgår att de inte stå bakom Trafikverkets påståenden SGU har uppgett att de inte har expertkunskap att svara på vissa av de ställda frågorna. Ansökan behöver utredas ytterligare, alternativt behöver Trafikverket göra ett åtagande om att de kommer att ersätta fastighetsägare i området för skador och kostnader som kan uppkomma.

PEWA har uppgett att skador uppkommit på hans fastighet i samband med tidigare arbeten med Förbifart Stockholm. Han anser att Trafikverket ska utreda förutsättningarna vid hans fastighet ytterligare och ersätta honom för redan uppkomna skador samt ge garantier för att eventuella ytterligare skador ersätts.

#### **Trafikverkets bemötande av inkomna synpunkter**

Yrkandena från Sagax MIX AB och Söderport Fenix 5 AB avseende prövotid för E bestrids. Det saknas indikationer på sättningar i området och omständigheterna kräver inte ett prövotidsförfarande. Det är rimligt att eventuella skador regleras inom ramen för vad som gäller för oförutsedda skador. Söderport Fenix 5 AB är innehavare av tomträtten till fastigheten F. Denna fastighet ligger inom påverkansområdet för delsträcka D11. Efter Trafikverkets återkallande av överklagandet avseende sträckan D11 är tomträttshavaren inte längre sakägare i det nu aktuella målet. Bolagets rättigheter, bland annat vad gäller oförutsedd skada, säkerställs redan i det ursprungliga tillståndet i mål nr M 3346-11.

De villkor som miljö- och hälsoskyddsnämnden föreslagit är inte nödvändiga men Trafikverket är berett att acceptera villkorsförslagen.

När det gäller PEWA:s yrkanden avseende skador på fastigheten G har Trafikverket bedömt att det inte föreligger något orsakssamband mellan skadorna och Trafikverkets arbeten.



## UTREDNINGEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Mark- och miljööverdomstolen har med stöd av 23 kap. 6 § miljöbalken avgjort målet utan huvudförhandling.

Utredningen har i huvudsak varit densamma som i mark- och miljödomstolen. Därutöver har yttrande inhämtats från SGU som har framfört i huvudsak följande.

De redovisade effekterna av den ökade grundvattenbortledningen från delsträckorna av Förbifart Stockholm har bedömts som rimliga i storlek och omfattning. En ökad grundvattenbortledning kan i huvudsak ske i områden där jordlagren utgörs av leriga sediment, och där sättningar kan uppkomma. Möjligen kan en liten påverkan på geoenergianläggningar belägna utanför gränsen av befintliga påverkansområdet komma att inträffa.

Den tillkommande påverkan som kan uppkomma är i huvudsak kopplad till effekterna av en avsänkt trycknivå på grundvattnet. Ett ökat inläckage av grundvatten vid exempelvis höga flöden behöver inte innebära att trycknivåerna blir låga. Det är därför av större vikt att trycknivåerna i de områden som är sättningskänsliga kan bibehålla sitt tryck i jordlagren. Jordartskartan visar att området kring Grimsta naturreservat domineras av berg i dagen. Ett par områden med grundvattenkänsliga naturtyper har identifierats, bland annat sumpskogar. Kunskapsstöd om att hålla vatten i landskap finns att tillgå, och det bedöms sammanfattningsvis att det skulle vara fullt möjligt att behålla mer vatten i de delar av reservatet med mäktigare jordlager och där vegetationen är mer grundvattenberoende.

## MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL

### *Prövningsramen*

Mark- och miljööverdomstolen har meddelat prövningstillstånd för Trafikverkets överklagande såvitt avser utökad grundvattenbortledning. Prövningen i nu aktuellt mål innefattar inte en prövning av tidigare utförd vattenverksamhet, och dess verkningar.

CAAB:s yrkande om att Trafikverket ska åläggas att stoppa viss infiltrering kan således inte prövas inom ramen för detta mål.

#### *Rättsliga förutsättningar*

Trafikverkets talan innebär en ansökan om ändring av villkor 7 i mark- och miljödomstolens deldom den 17 december 2014 i mål nr M 3346-11. När det gäller ändring av en tillståndsgiven vattenverksamhet finns det inte något uttryckligt lagstöd för ett s.k. ändringstillstånd likt det gör för ändringstillstånd avseende vattenverksamhet för produktion av vattenkraftsel (jfr 16 kap. 2 b § miljöbalken). Att det är möjligt att bevilja ändringstillstånd för vattenverksamheter, däribland bortledning av grundvatten, framgår dock av vattenrättslig praxis (se t.ex. Mark- och miljööverdomstolens dom den 22 januari 2021 i mål nr M 10075-19 samt MÖD 2010:52).

Alla som bedriver eller avser bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd ska utföra de skyddsåtgärder, iaktta de försiktighetsmått i övrigt som behövs för att förebygga, hindra eller motverka att verksamheten eller åtgärden medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön. I samma syfte ska vid yrkesmässig verksamhet användas bästa möjliga teknik (2 kap. 3 § miljöbalken). Kraven gäller i den utsträckning det inte kan anses orimligt att uppfylla dem. Vid denna bedömning ska särskild hänsyn tas till nyttan av skyddsåtgärder och andra försiktighetsmått jämfört med kostnaderna för sådana åtgärder (2 kap. 7 § miljöbalken).

#### *Påverkan på omgivningen*

Mot bakgrund av att ansökan prövas som en ändring av villkor 7 i det befintliga tillståndet (s.k. påbyggnadstillstånd), är den huvudsakliga frågan i målet om ytterligare bortledning i enlighet med ansökan medför oacceptabla risker för omgivningen.

Av underlaget framgår att riskerna för negativ påverkan på omgivningen består av framför allt risken för påverkan på sättningskänsliga byggnader inom påverkansområdet, och i viss mån påverkan på naturvärden samt enskilda brunnar och energibrunnar.

Mark- och miljööverdomstolen bedömer att Trafikverket har visat att de huvudsakliga riskerna för ytterligare påverkan på sättningskänsliga byggnader motverkas av den skyddsinfiltration som Trafikverket i enlighet med villkor 6 i mark- och miljödomstolens deldom den 17 december 2014 i mål 3346-11 åtagit sig att genomföra under driftskedet. Bedömningen vinner även stöd i yttrandet från SGU som bedömt att de av Trafikverket redovisade effekterna av grundvattenbortledningen är rimliga till storlek och omfattning. Vad gäller den skolgård inom påverkansområdet där Trafikverket inte lyckats motverka skadlig grundvattensänkning kan konstateras att Trafikverket inlett nya infiltrationsförsök. Mark- och miljööverdomstolen bedömer att den ansökta åtgärden, mot bakgrund av att det ytterligare uttaget är relativt begränsat, endast i obetydlig omfattning ökar risken för ytterligare påverkan.

Vad gäller påverkan på brunnar i området framgår av miljökonsekvensbeskrivningen att brunnarna framför allt utgörs av energibrunnar, så kallade bergvärmebrunnar. Inom påverkansområdet finns även några större anläggningar för energibrunnar med flera borrhål inom samma fastighet. Inom de områden som fortsatt är avsänkta finns ett antal energibrunnar. Dessa kommer enligt uppgift från Trafikverket att hanteras på samma sätt som Trafikverket åtagit sig vid tidigare miljöprövning (prövotidsföreskrift P3 i gällande tillstånd). Detta innebär att ersättning utgår vid påverkan på energibrunnarna för att möjliggöra för fastighetsägaren att, om så önskas, fördjupa brunnen eller fylla brunnen med sand om grundvattenpåverkan kan ge upphov till minskat effektuttag. Trafikverket bedömer påverkan på energibrunnar utifrån faktisk grundvattenavsänkning i förhållande till aktiv borrhålslängd och ersättning utgår om grundvattensänkningen i brunnen har blivit mer än en meter.

Sammantaget bedömer Mark- och miljööverdomstolen att den ansökta ändringen om att leda bort ytterligare mängder grundvatten, beaktat befintliga och nu tillkommande villkor, endast medför en liten eller obetydlig risk för påverkan på omgivningen. Därtill kommer den eventuella påverkan som kan beröra Grimsta naturreservat.

*Rimlighetsavvägning*

Frågan är om det ändå finns skäl att neka tillstånd med hänsyn till tidigare meddelat tillstånd och kraven enligt 2 kap. 3 § miljöbalken. Mark- och miljööverdomstolen instämmer i mark- och miljödomstolens bedömning att kravet på bästa möjliga teknik enligt 2 kap. 3 § miljöbalken kan innebära krav på långtgående metoder så som exempelvis betonglining. Mot bakgrund av att Trafikverket i Mark- och miljööverdomstolen inskränkt sin talan finns det dock anledning att särskilt bedöma nyttan av åtgärderna jämfört med kostnaderna. För att göra den bedömningen behöver domstolen ta ställning till vilka kostnader som ska ligga till grund för bedömningen.

Mark- och miljööverdomstolen finner inte anledning att ifrågasätta de uppdaterade kostnadsuppskattningarna avseende genomförandet av betonglining som Trafikverket presenterat i Mark- och miljööverdomstolen. Vad gäller ”kostnader för projekt-installation” instämmer Mark- och miljööverdomstolen delvis i mark- och miljödomstolens bedömning såtillvida att vissa kostnader möjligen hade kunnat undvikas om Trafikverket agerat på ett annat sätt i projektets inledande skede. I vilken omfattning kostnaderna hade kunnat reduceras är dock, utifrån befintligt underlag, inte möjligt att bedöma i efterhand. Mark- och miljööverdomstolen finner inte heller anledning att ifrågasätta uppgiften i överklagandet om att kostnadsposten även avser merkostnader för tillägsarbeten avseende övervakning, fläktar, belysning, trafikstyrning m.m. De kostnader som Trafikverket redovisat och som uppskattats till mellan 1 530 000 – 4 985 000 kr ska därmed läggas till grund för rimlighetsavvägningen.

Risken för påverkan till följd av grundvattenbortledningen bedöms bli begränsad. De kostnader som kan uppkomma framstår som orimliga jämfört med nyttan av åtgärden. Därtill kommer behovet av ytterligare sprängningar i tunneln och den påverkan på projektet i sin helhet som åtgärden att utföra betonglining förväntas ha, bland annat fördröjd driftstart. Mark- och miljööverdomstolens bedömning är därför att det vid den rimlighetsavvägning som ska göras inte finns skäl att neka tillstånd till en ökad grundvattenbortledning.

*Villkor om skyddsåtgärder m.m.*

Stockholms kommun har föreslagit villkor till skydd för Grimsta naturreservat och Trafikverket har uppgett att verket kan acceptera villkoret.

Ett tillstånd enligt miljöbalken får enligt 16 kap. 9 § första stycket miljöbalken förenas med skyldighet att utföra eller bekosta särskild undersökning av berört område, särskilda åtgärder för att bevara berört område, och särskilda åtgärder för att kompensera det intrång i allmänna intressen som verksamheten medför. Mark- och miljööverdomstolen anser att det finns skäl för att förena tillståndet med de villkor som föreslagits om kontroll av påverkan på Grimsta naturreservat samt skyddsåtgärder. Det förhållandet att grundvattenbortledningen nu blir mindre på grund av Trafikverkets justerade talan, förändrar inte den bedömningen. Det är även motiverat att Trafikverket åläggs skyldighet att mäta och dokumentera verksamhetens påverkan på naturvärdena i Grimsta. Vidare bör verket åläggas skyldighet att kompensera eventuell skada på den i utredningen utpekade ekallén.

I det föreslagna villkoret från Stockholms kommun har även föreslagits en delegering till tillsynsmyndigheten enligt följande: *Tillsynsmyndigheten bemyndigas att vid behov meddela närmare villkor om skäliga försiktighetsmått för att minska negativ påverkan på skog och våtmarker och i underlaget utpekad ekallé inom Grimsta naturreservat. Om det uppkommer ett intrång på naturreservatet som inte får anses ha kompensrats av åtgärderna enligt punkten 2 får tillsynsmyndigheten besluta om ytterligare kompensationsåtgärder som motsvarar intrånget.*

Utgångspunkten vid en tillståndsprövning är att domstolen avgör samtliga frågor i målet och fastställer de villkor som behövs. Enligt 22 kap. 25 § tredje stycket miljöbalken finns dock en möjlighet för domstolen att överlåta till tillsynsmyndigheten att meddela villkor av mindre betydelse. En förutsättning för delegation är att det rör frågor som inte har någon självständig betydelse för tillåtligheten. Beslutade villkor enligt delegation måste uppfylla kravet på rimlighet enligt 2 kap. 7 § miljöbalken och kan överklagas. (Se bland annat Mark- och miljööverdomstolens dom den 10 juni 2022 i mål nr M 11593-20.)

Den föreslagna bestämmelsen om delegering avseende kompensationsåtgärder avser sådana åtgärder som kvarstår trots de skyddsåtgärder, bland annat att lägga igen diken, som vidtagits för att förebygga negativ påverkan i form av torrare naturmiljö på skog och våtmarker inom Grimsta naturreservat. Till följd av hänvisningen till vad som anges om dessa skyddsåtgärder får det förutsättas att de åtgärder som kan komma i fråga bedöms vara av mer begränsad natur. Trafikverket har också accepterat förslaget. Mark- och miljööverdomstolen anser därför att delegeringen kan meddelas med vissa språkliga justeringar som framgår av domslutet.

*Yrkanden om ersättning för framtida skador*

Flera av de enskilda motparterna har begärt att Trafikverket ska garantera att framtida eventuella skador ersätts. Några konkreta belopp om ersättning för en specifik skada har inte framställts. Mark- och miljööverdomstolen kan därför inte nu ta ställning till yrkandena. Domstolen konstaterar dock att den tid för oförutsedd skada som enligt mark- och miljödomstolens deldom den 17 december 2014 i mål M 3346-11 fastställts till 20 år räknat från arbetstidens utgång, även omfattar den som är upptagen som sakägare i nu aktuellt mål.

CAAB, ROHE, HAOL, INOL, JOIN, MALI, LLWA och DAWA var initialt upptagna som sakägare av Trafikverket med anledning av den utökade bortledningen längs sträcka D11. Trafikverket har dock inskränkt sin talan till att enbart avse utökad bortledning längs sträcka D10. Det framgår av underlaget att ovan nämnda personer inte berörs av arbeten längs sträcka D10. Mark- och miljööverdomstolen bedömer därmed att de inte längre är att betrakta som sakägare såvitt avser den utökade grundvattenbortledningen, i enlighet med 9 kap. 2 § lagen (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet (LSV).

*Yrkande om ersättning för uppkommen skada*

Vad gäller PEWA:s yrkande om att Trafikverket ska ersätta skador som uppkommit på hans fastighet G samt pool konstateras att mark- och miljödomstolen avskrivit målet såvitt avser bland annat hans yrkande om ersättning för redan uppkommen skada. Avskrivningsbeslutet har inte överklagats och frågan kan därmed inte prövas på nytt av Mark- och miljööverdomstolen. Som framgår av mark- och miljödomstolens dom innebär beslutet om avskrivning inget hinder mot att anmäla en sakskada till följd av den verksamhet som getts tillstånd genom deldom den 17 december 2014 i mål nr M 3346-11 inom den tid som anges för detta.

*Yrkande om prøvotid för skadereglering*

Trafikverket har bedömt att den tomträtt som Sagax MIX AB innehar på fastigheten E innebär att de är att betrakta som sakägare i enlighet med 9 kap. 2 § LSV. Mark- och miljööverdomstolen gör ingen annan bedömning i den frågan. Mark- och miljööverdomstolen bedömer således att de i egenskap av vattenrättslig sakägare omfattas av det utredningsvillkor som framgår av mark- och miljödomstolens deldom den 17 december 2014 i mål M 3346-11 fram till dess att prøvotiden går ut. Därefter omfattas de även av möjligheten att anmäla oförutsedd skada i upp till 20 år från arbetstidens utgång, vilket enligt Mark- och miljööverdomstolen får ses som en tillräcklig möjlighet till ersättning även för skador som kan uppstå på längre sikt. Någon ytterligare prøvotid är därför inte nödvändig.

*Övrigt*

Länsstyrelsen har begärt att det av domen ska framgå vad Trafikverket har åtagit sig avseende utredningar gällande återinfiltrering av vatten. Mark- och miljööverdomstolen konstaterar att frågan främst rör frågan om infiltration vilket inte omfattas av prövningen i Mark- och miljööverdomstolen. Det kan dock tydliggöras att Trafikverket enligt mark- och miljödomstolens deldom den 17 december 2014 i mål M 3346-11 är bunden av sina åtaganden i enlighet med det allmänna villkoret (villkor 1), vilket även framgår av domslutet i den nu överklagade domen. Mark- och miljööverdomstolen

instämmer även i att det, utifrån vad Trafikverket samt Stockholm vatten och Avfall anfört i frågan i underinstansen, framgår vad Trafikverket åtagit sig i den delen. Något ytterligare tydliggörande av Trafikverkets åtaganden bedöms därmed inte som nödvändigt.

Mot bakgrund av Mark- och miljööverdomstolens bedömning av att utökad grundvattenbortledning i enlighet med ansökan kan tillåtas, samt mot bakgrund av den redovisning avseende efterinjektering som Trafikverket inkommit med saknas det skäl att förena tillståndet med ytterligare krav på efterinjektering.

#### *Rättegångskostnader*

Sagax MIX AB har yrkat ersättning för rättegångskostnader med ett belopp uppgående till 36 644 kr inklusive mervärdesskatt. Söderport Fenix AB har yrkat ersättning för rättegångskostnader med ett belopp uppgående till 35 000 kr. Trafikverket har medgett bolagens yrkanden och de ska därför bifallas.

#### **HUR MAN ÖVERKLAGAR**, se bilaga B

Överklagande senast 2024-07-23

I avgörandet har deltagit hovrättsråden Lars Borg, Åsa Hanna och Margaretha Gistorp, referent, samt tekniska rådet Claes Becker.

Föredragande har varit Anna Bergmark.





NACKA TINGSRÄTT  
Mark- och miljödomstolen

**DOM**  
2022-04-08  
meddelad i  
Nacka

Mål nr M 3110-21

### **SÖKANDE**

Staten genom Trafikverket  
781 89 Borlänge

Ombud: Advokat MAFR  
Fröberg & Lundholm Advokatbyrå AB  
Kungsgatan 44  
111 35 Stockholm

Ombud: SUOD  
Trafikverket  
781 89 Borlänge

### **SAKEN**

Tillstånd till ökad grundvattenbortledning och infiltration inom utökat påverkansområde längs två delsträckor av E4 Förbifart Stockholm

AnläggningsID: 37062  
Avrinningsområde: 61

---

### **DOMSLUT**

#### **Specifik miljöbedömning**

Miljökonsekvensbeskrivningen uppfyller kraven i 6 kap. miljöbalken så att den specifika miljöbedömningen kan slutföras.

#### **Ansökan om tillstånd till ökad grundvattenbortledning avslås**

Mark- och miljödomstolen avslår Trafikverkets ansökan om tillstånd att från tunnlar och övriga anläggningar i berg för E4 Förbifart Stockholm under driftskedet leda bort ytterligare mängder grundvatten längs två delsträckor (D10 och D11), inklusive ansökan om ändring av villkor 7 i mark- och miljödomstolens deldom den 17 december 2014 i mål M 3346-11.

Dok.Id 748116

<b>Postadress</b>	<b>Besöksadress</b>	<b>Telefon</b>	<b>Telefax</b>	<b>Expeditionstid</b>
Box 69 131 07 Nacka	Sicklastråket 1	08-561 656 30 E-post: mmd.nacka.avdelning3@dom.se www.nackatingsratt.domstol.se		måndag – fredag 08:00–16:30

### **Tillstånd**

Mark- och miljödomstolen lämnar Trafikverket tillstånd att inom ett utökat påverkansområde, se bild 1 på sidan 18 i domen, vid behov få infiltrera ytterligare vatten i jord och/eller berg för att upprätthålla godtagbara grundvattennivåer för att undvika skada, samt att anlägga och bibehålla nödvändiga anläggningar för sådan infiltration.

### **Villkor**

*Villkor enligt tidigare domar*

För den tillståndsgivna verksamheten ska i relevanta delar gälla de villkor som har meddelats enligt mark- och miljödomstolens deldom den 17 december 2014 i mål M 3346-11, med de ändringar som fastställdes genom Mark- och miljööverdomstolens dom den 4 december 2015 i mål M 11838-14.

*Anmälan till tillsynsmyndigheten om att tillståndet tas i anspråk*

Trafikverket ska underrätta tillsynsmyndigheten när tillståndet enligt domen har tagits i anspråk.

### **Arbetstid**

De arbeten som medgetts i denna dom ska vara utförda senast inom 10 år från den 17 december 2014 (jfr mark- och miljödomstolens deldom denna dag i mål M 3346-11).

### **Anmälan av fråga om ersättning för sakskada under provotid för skadereglering**

En fråga om ersättning för sakskada till följd av verksamheten får anmälas till mark- och miljödomstolen för prövning. En sådan anmälan ska göras i mål M 3346-11 före utgången av provotiden för skadereglering enligt deldom den 17 december 2014 i mål M 3346-11, med ändringar enligt Mark- och miljööverdomstolens dom den 4 december 2015 i mål M 11838-14 (provotidsförordnande U1).

### **Ersättning för redan uppkomna skador**

1. Rosenkavaljerens Samfällighetsförenings talan om ersättning för skada ska överföras till mark- och miljödomstolens mål M 3346-11 för fortsatt handläggning inom ramen för provotid för skadereglering.
2. Mark- och miljödomstolen avskriver målet i de delar som avser följande motparters yrkanden om ersättning för redan uppkomna skador till följd av verksamhet som bedrivits i byggskedet enligt domstolens deldom den 17 december 2014 i mål M 3346-11.
  - GÖEG, EVEG (R1)
  - Bostadsrättsföreningen Salongen (Z2)
  - ROHE (X)
  - LGSÖ (TT)
  - Torparängens Samfällighetsförening (I1)
  - INLO, EYLO (U)
  - CHBÄ (V)
  - ERLA (O1)
  - HSB Bostadsrättsförening Neonet (S)
  - ANYI (T)
  - IRLW, PEWA (A1)

### **Oförutsedd skada**

Anspråk i anledning av oförutsedd skada ska framställas senast 20 år från arbetstidens utgång. Med oförutsedd skada avses skada som inte kan förutses eller förutsedd skada som framträder först efter utgången av prövotiden för skadereglering.

### **Verkställighet**

Tillståndet får tas i anspråk även om domen inte har fått laga kraft.

### **Prövningsavgift**

Mark- och miljödomstolen fastställer prövningsavgiften slutligt till 53 397 kr.

### **Rättegångskostnader**

1. Trafikverket ska ersätta Länsstyrelsen i Stockholms läns rättegångskostnad med 76 800 kr jämte ränta enligt 6 § räntelagen från dagen för dom tills betalning sker.
  2. Trafikverket ska ersätta CAGU:s huvudmän för rättegångskostnader med 66 015 kr, allt avseende ombudsarvode, jämte ränta enligt 6 § räntelagen från dagen för dom tills betalning sker.
  3. Trafikverket ska ersätta Bostadsrättsföreningen Neonet för rättegångskostnader med 68 300 kr, allt avseende ombudsarvode, jämte ränta enligt 6 § räntelagen från dagen för dom tills betalning sker.
  4. Mark- och miljödomstolen avslår ANLU:s och STHA:s huvudmans yrkanden om ersättning för rättegångskostnader.
-

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

BAKGRUND.....	7
INNEHÅLLET I DENNA DOM.....	8
TRAFIKVERKETS YRKANDEN.....	8
Yrkanden.....	8
Förslag till provotid om vatten för skyddsinfiltration.....	9
KOMMUNERS OCH MYNDIGHETERS INSTÄLLNING.....	10
IDEELLA FÖRENINGARS INSTÄLLNING.....	12
SAKÄGARES INSTÄLLNING.....	13
ÖVRIGA MOTPARTERS INSTÄLLNING.....	14
HANTERING AV YRKANDEN OM ERSÄTTNING FÖR SKADA.....	15
TRAFIKVERKETS UTVECKLING AV TALAN.....	16
Orientering.....	16
Skäl för ansökan.....	19
Villkorsändring eller tillståndspliktig vattenverksamhet?.....	23
Teknisk beskrivning av den utökade vattenverksamheten.....	24
Miljökonsekvensbeskrivning och samråd.....	26
Hänsynsreglerna, miljö kvalitetsnormer m.m.....	26
Särskilda frågor kopplade till 11 kap. miljöbalken.....	29
Övriga frågor.....	30
KOMMUNERS OCH MYNDIGHETERS UTVECKLING AV TALAN.....	31
Länsstyrelsen i Stockholms län.....	31
Stockholms kommun.....	31
Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Stockholms kommun.....	33
IDEELLA FÖRENINGARS UTVECKLING AV TALAN.....	35
Naturskyddsföreningen Stockholms län, Mälarearnas Naturskyddsförening, Lovö hembygdsförening och Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen (ARG).....	35
STOCKHOLM VATTEN OCH AVFALLS UTVECKLING AV TALAN.....	41
ÖVRIGA MOTPARTERS UTVECKLING AV TALAN.....	45
ANLU (boende på fastigheten D).....	45
TRAFIKVERKETS BEMÖTANDE.....	45
HANDLÄGGNINGEN AV MÅLET.....	56

DOMSKÄL.....	57
Prövningens omfattning .....	57
Specifik miljöbedömning .....	61
Rådighet .....	62
Rättsliga förutsättningar för att pröva ansökan om tillstånd till ökad grundvattenbortledning .....	62
Tillåtlighet avseende ökad grundvattenbortledning vad gäller försiktighetsprincipen, bästa möjliga teknik och rimlighetsavvägningen .....	65
Tillåtlighet avseende ökad grundvattenbortledning i övriga delar .....	73
Slutsats om tillåtlighet avseende ökad grundvattenbortledning .....	74
Tillåtlighet avseende skyddsinfiltration.....	76
Yrkanden om ersättning för eventuella framtida skador .....	77
Yrkanden om ersättning för redan uppkomna skador m.m.....	78
Oförutsedd skada .....	79
Rättegångskostnader .....	79
Verkställighetsförordnande .....	81
Prövningsavgift.....	82

## BAKGRUND

Regeringen har den 3 september 2009 beslutat 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.

I mark- och miljödomstolens mål M 3346-11 har Trafikverket genom deldom den 17 december 2014 lämnats tillstånd till vattenverksamhet för byggande och drift av E4 Förbifart Stockholm m.m. Tillståndet omfattar bl.a. grundvattenbortledning från tunnlar och övriga anläggningar i berg under bygg- och driftskede, grundvattenbortledning för schakt i jord och berg i byggskedet, sänkning av grundvattennivån vid anläggningsdelar i driftskedet och skyddsinfiltration på fastigheter inom påverkansområde. Tillståndet förenades med ett flertal villkor, varav vissa ändrades genom Mark- och miljööverdomstolens dom den 4 december 2015 i mål M 11838-14.

Mark- och miljödomstolen har genom dom den 22 februari 2018 i mål M 3259-17 lämnat Trafikverket tillstånd att, genom tidigare tillståndsgiven grundvattenbortledning, få påverka ett i förhållande till tillståndet utökat område vid Vålberga i Järfälla, samt att utföra skadeförebyggande åtgärder i form av infiltration inom det utökade området.

Trafikverket avser genom den nu aktuella ansökan att få tillstånd att utöka den mängd vatten som får ledas bort under driftskedet avseende två delsträckor som benämns D10 och D11 och att bedriva ytterligare skyddsinfiltration inom ett utökat påverkansområde.

## INNEHÅLLET I DENNA DOM

Utredningen i målet är sammantaget mycket omfattande. Trafikverkets ansökningshandlingar, bemötanden m.m. är omfattande och redovisas i begränsad utsträckning i domen. Ett stort antal kommuner, myndigheter, organisationer, sakägare och övriga motparter har gett in yttranden i målet. Motparternas inställning och yrkanden redovisas i domen, men grunder och omständigheter återges endast sammanfattningsvis i de avsnitt som redovisar motparternas utveckling av talan. Sakägares yrkanden m.m. redovisas i flertalet fall i bilaga 1 till domen.

## TRAFIKVERKETS YRKANDEN

### Yrkanden

Trafikverket har efter justering av talan yrkat att mark- och miljödomstolen ska meddela tillstånd att från tunnlar och övriga anläggningar i berg för E4 Förbifart Stockholm, under driftskedet, leda bort ytterligare mängder grundvatten längs två delsträckor genom att ytterligare 260 respektive 50 liter per minut får läcka in enligt villkor 7 i befintligt tillstånd (mark- och miljödomstolens dom den 17 december 2014 i mål M 3346-11).

<i>Sträcka</i>	<i>Mätpunkt</i>	<i>Läge mätpunkt</i>	<i>Inläckage delområde (liter/minut)</i>	<i>Ingående delar</i>
20/800–22/800 Grimsta, Hässelby södra delen av trafikplats Vinsta	Mättdamm Lambarsund norra sidan	20/900	+ 260 Totalt 540	Huvudtunnel Södra ramp- tunnlar
22/800–24/000 Vinsta inkl. norra delen av trafikplats Vinsta	Mättdamm Lövstavägen	22/800	+ 50 Totalt 270	Huvudtunnel Norra ramp- tunnlar Luftutbytes- station

Vidare har Trafikverket yrkat tillstånd att inom ett utökat påverkansområde vid behov få infiltrera ytterligare vatten i jord och/eller berg för att upprätthålla



godtagbara grundvattennivåer för att undvika skada, samt att anlägga och bibehålla nödvändiga anläggningar för sådan infiltration.

Trafikverket har därutöver yrkat att mark- och miljödomstolen ska förordna

- att arbetstiden för de i tillståndet angivna vattenverksamheterna omfattas av den arbetstid som bestämdes genom mark- och miljödomstolens dom 2014-12-17 i mål M 3346-11, dvs. 10 år från mark- och miljödomstolens dom (2024-12-17)
- att tiden för framställande av anspråk i anledning av oförutsedd skada till följd av vattenverksamheten ska omfattas av den tid som bestämdes genom mark- och miljödomstolens dom 2014-12-17 i mål M 3346-11, dvs. 20 år från arbetstidens utgång (2044-12-17)
- att tillståndet får tas i anspråk även om domen inte har vunnit laga kraft
- att verksamheten ska bedrivas i enlighet med de villkor som har meddelats enligt mark- och miljödomstolens dom 2014-12-17 i mål M 3346-11, med de ändringar som fastställdes genom Mark- och miljööverdomstolens dom 2015-12-04 i mål M 11838-14, samt i enlighet med vad som fastställs i detta mål
- att miljökonsekvensbeskrivningen godkänns.

Trafikverket har uppgett följande i frågan om att ta i anspråk ett tillstånd enligt ansökan. I och med att arbetena redan pågår uppkommer frågan om det nya tillståndet har tagits i anspråk eller inte. För att det inte ska råda någon osäkerhet i den delen föreslår Trafikverket att domstolen ska förordna att det nya tillståndet tas i anspråk genom att tillsynsmyndigheten underrättas om att det nya tillståndet har tagits i anspråk.

### **Förslag till provotid om vatten för skyddsinfiltration**

Trafikverket har vid huvudförhandlingen föreslagit att mark- och miljödomstolen ska under en provotid skjuta upp avgörandet av vilket vatten som ska användas för

skyddsinfiltration längs aktuella delsträckor och villkoren för detta, med följande utredningsvillkor.

Under utredningstiden ska Trafikverket i samråd med Stockholm Vatten AB (Stockholm Vatten) samt tillsynsmyndigheten utföra följande utredningar.

- U1. Utreda de tekniska, juridiska och ekonomiska förutsättningarna att, i stället för att nyttja vatten från Stockholm Vatten för skyddsinfiltration:
- anlägga ett nytt ledningsnät och eventuell reningsanläggning för återinfiltration av inläckande grundvatten till tunnelanläggningen, eller
  - anlägga ett nytt ledningsnät och eventuell reningsanläggning för återinfiltration av vatten som pumpas upp ur Mälaren.

Utredningen ska innehålla bedömningar av kostnader, miljöpåverkan samt en riskanalys av de tre olika alternativen. I den mån det är möjligt ska den beakta ett tidsperspektiv som sträcker sig över hela den prognosticerade drifttiden. Utredningen ska även innehålla en bedömning av vad som är rimligt utifrån ett hållbarhetsperspektiv som tar hänsyn till ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet.

Utredningen och eventuella förslag till villkor ska redovisas till domstolen senast den 30 juni 2025.

## **KOMMUNERS OCH MYNDIGHETERS INSTÄLLNING**

**Länsstyrelsen i Stockholms län** har medgett tillstånd enligt ansökan men lämnat synpunkter på ett utredningsvillkor. Länsstyrelsen har inte haft något att erinra mot att tillståndet får tas i anspråk även om domen inte har vunnit laga kraft. I avsnittet Utveckling av talan redovisas även synpunkter länsstyrelsen lämnat under målets skriftliga handläggning.

**Miljö- och bygglovsnämnden i Järfälla kommun** har uppgett att nämnden inte har några synpunkter på ansökan då det utökade påverkansområdet är lokaliserat utanför Järfällas kommungräns.

**Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Stockholms kommun** har medgett tillstånd enligt ansökan men yrkat att tillståndet förenas med följande villkor i fråga om påverkan på Grimsta naturreservat.

*Kontroll av påverkan på Grimsta naturreservat*

1. Trafikverket ska fortsätta mäta och dokumentera påverkan av grundvattenbortledningen på skog och våtmarker inom Grimsta naturreservat genom att bland annat kontinuerligt mäta relevanta grundvattennivåer i anslutning till dessa områden.

Trafikverket ska som en del av sitt kontrollprogram bevaka den i underlaget utpekade ekallén och rapportera eventuell märkbar förändring i dess vitalitet till tillsynsmyndigheten.

*Skyddsåtgärder/kompensationsåtgärder*

2. Trafikverket ska i samråd med Stockholms stad utreda möjligheter att lägga igen diken och andra möjliga åtgärder för att förebygga negativ påverkan i form av torrare naturmiljö på skog och våtmarker inom Grimsta naturreservat.

Resultatet av utredningen ska redovisas till tillsynsmyndigheten inom ett år från att tillståndet tagits i anspråk. Trafikverket ska därefter genomföra möjliga åtgärder i samråd med tillsynsmyndigheten.

3. Om den i underlaget utpekade ekallén uppvisar märkbar förändring i vitalitet som kan bero på grundvattensänkning ska Trafikverket i samråd med Stockholms stad och tillsynsmyndigheten utreda och vidta kompensationsåtgärder i form av exempelvis nyplantering och initial skötsel av träd.

*Delegation*

4. Tillsynsmyndigheten bemyndigas att meddela närmare villkor om försiktighetsmått och kompensationsåtgärder för att minska negativ påverkan på skog och våtmarker och i underlaget utpekad ekallé inom Grimsta naturreservat.

**Stockholms kommun** har lämnat synpunkter på redan uppkomna skador på kommunens fasta egendom och Trafikverkets ansvar för uppkomna skador och eventuella ytterligare skador. Kommunen har även lämnat synpunkter på risken för skada på höga naturvärden i Grimstaskogen, risken för påverkan på planerad stadsutveckling av Vinsta-Johannelund och ansökt infiltrations påverkan på befintligt dagvattensystem.

Synpunkterna redovisas i avsnittet Utveckling av talan.

Följande myndigheter har avstått från att yttra sig i målet: Havs- och vattenmyndigheten, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap och Naturvårdsverket. Mark- och miljödomstolen har även gett Kammarkollegiet, Statens geotekniska institut och Sveriges geologiska undersökning tillfälle att yttra sig, men de har inte hörts av.

#### **IDEELLA FÖRENINGARS INSTÄLLNING**

**Naturskyddsföreningen Stockholms län, Mäläröarnas Naturskyddsförening, Lovö hembygdsförening och Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen (ARG)** har angett följande inställning.

De motsätter sig tillstånd till ansökt utökad grundvattenbortledning med ändrade villkor för inläckage i tunnlar. Villkoren bör istället skärpas. Det finns behov av större påverkansområde än enligt ansökan, avseende Grimsta naturreservat och även i övrigt avseende båda delsträckorna. Trafikverket bör utreda detta och återkomma med en ny ansökan. Ytterligare tätningsåtgärder ska genomföras, t.ex. betonglining, så att gällande villkor kan uppfyllas. Deras kommentar till Trafikverkets justering av ansökan och redovisning av nollalternativet är bl.a. att en jämförelse bör göras med praxis i Norge med mindre grundvattenläckage vid tunnelbyggnation, vilket bör eftersträvas för Förbifart Stockholm.

Skyddsinfiltration ska tillåtas i den omfattning och inom de områden som krävs för att minska skaderisken för natur och bebyggelse, men successivt kunna minskas

under byggfasen genom förbättrad tätning av tunnlarna. Behovet av skydds-infiltration ska minimeras under driftfasen.

Utsprängning av tunnlarna mellan södra Kälvesta och Lambarfjärden bör stoppas tills följande är genomfört. En oberoende expertgrupp, även med internationell expertis, ska tillfrågas och planlägga hur uppkommen situation med orimligt högt grundvattenläckage ska kunna åtgärdas och åstadkomma bästa möjliga skydd för natur och bebyggelse under ”evig tid” genom adekvat tätning av tunnlarna ledande till att läckagevillkoren enligt deldomen i mål M 3346-11 klaras. Nollalternativet ska inte i förväg ses helt eller delvis beroende av betonglining utan detta ska utvärderas av denna expertgrupp.

De avråder från användning av kemiska injekteringsmedel. Anspråk med anledning av oförutsedd skada bör kunna framställas 20 år efter ny sluttid för arbetstiden. Genomförda samråd ifrågasätts. Miljökonsekvensbeskrivningen ska inte godkännas. Ett tillstånd ska inte få tas i anspråk innan dom har fått laga kraft.

Trafikverkets agerande att fortsätta utsprängningarna av tunnlarna trots att Trafikverket tidigt insåg att man inte skulle klara kraven avseende grundvattenbortledning enligt deldomen i mål M 3346-11 bör ses som en överträdelse och ett brott mot domstolens villkor.

## SAKÄGARES INSTÄLLNING

**Stockholm Vatten och Avfall** har lämnat synpunkter som redovisas under Utveckling av talan.

Ett stort antal sakägare har i skriftliga yttranden redovisat yrkanden och synpunkter på Trafikverkets ansökan. En sammanställning av sakägarnas talan finns i bilaga 1.

## ÖVRIGA MOTPARTERS INSTÄLLNING

ANLU, boende i lägenhet på fastigheten D, har angett följande inställning. Trafikverket har tagit med Bostadsrättsföreningen Kapprockens fastigheter A och B i sakägarförteckningen, men denna borde även omfatta fastigheterna C och D. Skador har uppkommit på C och D på grund av arbetena med Förbifart Stockholm. Påverkansområdet ska omfatta hela fastigheten A. Hon har yrkat

- att Trafikverket gör en ny utredning om påverkan på grundvattennivåer och utredningen av vattenbalansområden inom bostadsrättsföreningens samtliga fyra fastigheter
- att Trafikverket utreder hur angränsande områden, i närtid hårdgjord mark och grundvattenmagasinens fortsatta utbredning kan påverka föreningen, föreningens fyra fastigheter och föreningen 17 byggnader under hela byggskedet och vägens drifttid
- att Trafikverket vid bedömning av påverkansområde och infiltrationsbehov tar hänsyn till utbredningen av och påverkan i grundvattenmagasinen A3 och B3
- att Trafikverket kontrollerar och gör mätningar avseende C och D, A och B.

ANLU har tillstyrkt infiltration under föreningens alla fastigheter nu och i framtiden.

Bostadsrättsföreningen Kapprocken, i egenskap av ägare av fastigheterna C och D (ej upptagna i Trafikverkets sakägarförteckning) har lämnat synpunkter på ansökan. Synpunkterna redovisas i bilaga 1 under fastigheten A, som också ägs av föreningen.

## HANTERING AV YRKANDEN OM ERSÄTTNING FÖR SKADA

Trafikverket har sammanställt vilka motparter som yrkat ersättning för skada med påstående om att skadan orsakats av grundvattenbortledning som bedrivits under Förbifart Stockholms byggtid. Trafikverket har även angett sin inställning till hur frågor om ersättning för skada ska hanteras med hänsyn till att det i deldomen i mål M 3346-11 förordnats om prövotid avseende skadereglering. Motparterna har därefter getts möjlighet att ange om de anser att deras yrkande om ersättning för skada ska hanteras i mål M 3346-11.

Mark- och miljödomstolen sammanfattar parternas talan i denna del enligt följande.

Följande motparter har getts möjlighet att anmäla att deras yrkande om ersättning för skada ska hanteras i mål M 3346-11:

- GÖEG, EVEG (R1), har inte hört av sig i frågan.
- Bostadsrättsföreningen Salongen (Z2), har inte begärt att frågan ska hanteras i mål M 3346-11.
- ROHE (X), har inte hört av sig i frågan.
- LGSÖ (TT), har inte begärt att frågan ska hanteras i mål M 3346-11.
- Torparängens Samfällighetsförening genom STAS (I1), har inte hört av sig i frågan.
- INLO, EYLO (U), har inte hört av sig i frågan.
- CHBÄ (V), har inte hört av sig i frågan.
- ERLA (O1), har inte hört av sig i frågan.
- HSB Bostadsrättsförening Neonet genom ombud (S), har inte hört av sig i frågan.

Följande motparter har, med beaktande av att Trafikverket bedömt att ersättning för skada ska hanteras enligt reglerna om miljöskada i 32 kap. miljöbalken, getts

möjlighet att förtydliga sin begäran om ersättning och hur den ska hanteras av domstolen.

- ANYI (T), har inte hört av sig.
- IRLW, PEWA (A1), har inte hört av sig.

Trafikverket och Rosenkavaljerens Samfällighetsförening (Rosenkavaljeren 75) är överens om att det finns en ersättningstvist som ska upptas i mål M 3346-11.

## TRAFIKVERKETS UTVECKLING AV TALAN

### Orientering

#### *Inledning*

E4 Förbifart Stockholm är en 21 km lång ny sträckning av E4:an som sträcker sig från Kungens kurva i söder till Häggvik i norr. Den nya sträckningen av E4:an kommer att binda ihop norra och södra Stockholm och avlastar Essingeleden och innerstaden från genomfartstrafik. E4 Förbifart Stockholm minskar sårbarheten i Stockholms trafiksystem.

Vägen innefattar sex nya trafikplatser ovan jord. Restiden för hela sträckan beräknas till 15 minuter. Av vägens 21 km har drygt 18 km lagts i tunnel för att skona viktiga miljö- och kulturvärden. Byggnationen påbörjades 2016 och idag har drygt 70 procent av tunneln drivits ut och drygt 60 procent av arbetet med trafikplatserna är utförda. E4 Förbifart Stockholm planeras att öppna för trafik 2030.

#### *Planbestämmelser m.m.*

Den aktuella vattenverksamheten ligger inom Stockholms kommun. Den utökade bortledningen och skyddsinfiltrationen, kommer inte att medföra någon ändrad markanvändning och är i enlighet med gällande arbetsplan och befintliga detaljplaner.

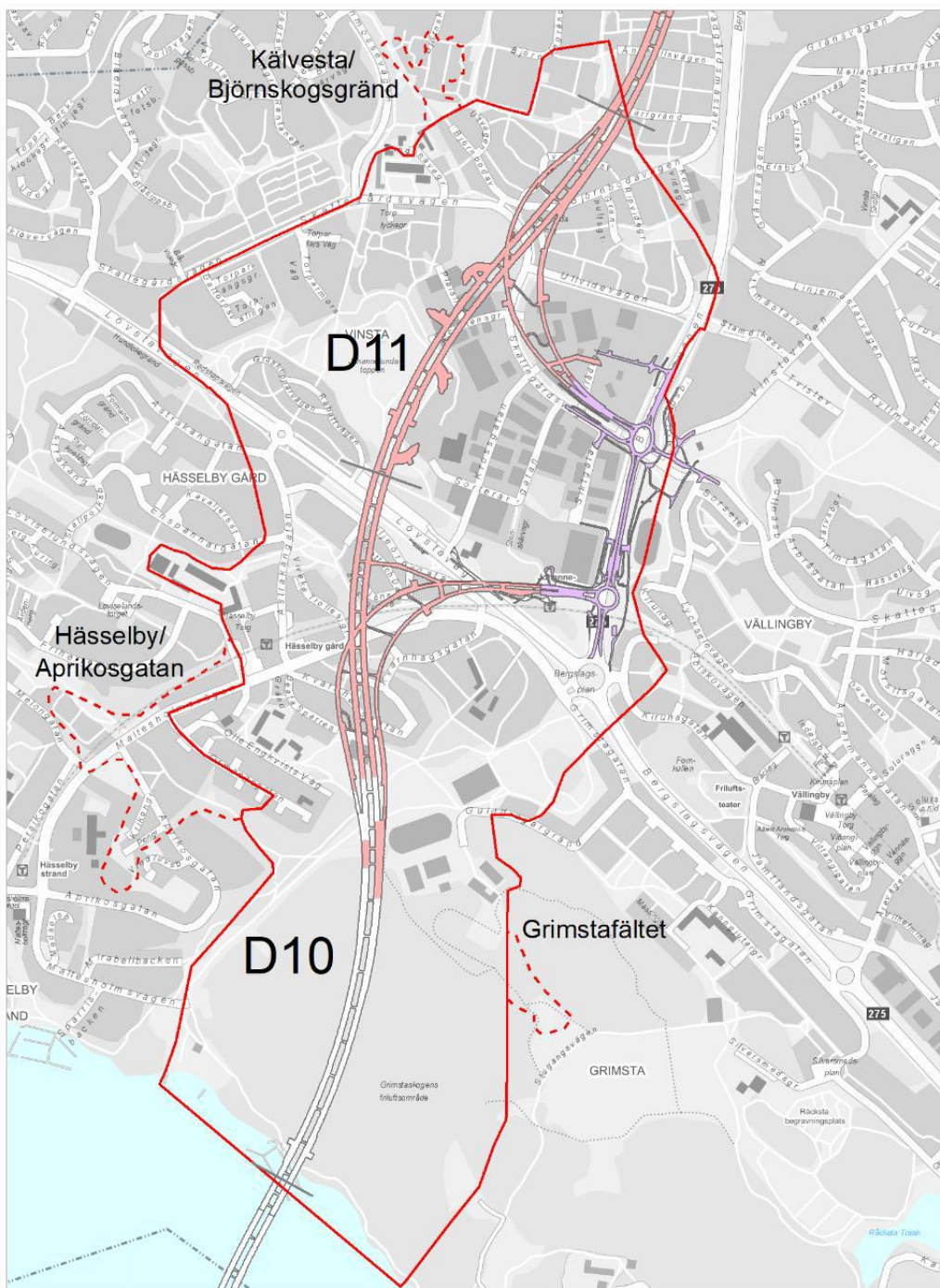


*Aktuella delsträckor*

Tillståndet för vattenverksamhet innefattar tillstånd att leda bort grundvatten från tunnlar och övriga anläggningar under bygg- och driftskede (p. 1 i tillståndet).

Vidare innefattar tillståndet rätt att leda bort grundvatten från schakt i jord och berg för tråg och betongtunnlar i bygg- och driftskedet (p. 2-4), att inom ett påverkansområde infiltrera vatten i jord och/eller berg för att upprätthålla godtagbara grundvattennivåer för att undvika skada (p. 5), att lägga om dike och leda dränvatten till dike (p. 6-7), samt att bygga och bibehålla anläggningar för den sökta verksamheten (p. 8 i tillståndet).

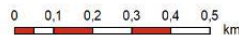
Ansökan avser att få utöka den mängd vatten som får ledas bort under driftskedet (del av p. 1 i tillståndet) avseende delsträckorna D10 och D11 och att få tillstånd att få bedriva ytterligare skyddsinfiltration inom utökat påverkansområde (p. 5 i tillståndet). De två delsträckornas lokalisering redovisas i bild 1, se nästa sida. Av bilden framgår också det utökade påverkansområdet inom vilket Trafikverket ansöker om att få bedriva skyddsinfiltration.



Teckenförklaring

- Utökad påverkansområde
- Påverkansområde miljödom M3346-11 vid D10 och D11

- Utspräng bergtunnel t.o.m v50, 2020
- Ej utsprängd bergtunnel
- Trafikplatser ovan mark
- Gräns för delsträckor



© Open Stockholm,

Bild 1. Delsträcka D10 och D11 och tidigare angivet påverkansområde enligt deldom i M 3346-11. Det utökade påverkansområdet redovisas med streckad markering.

### Skäl för ansökan

#### *Aktuella regleringar i nuvarande tillstånd*

Trafikverket har bl.a. fått tillstånd att under drifttiden leda bort allt inläckande grundvatten från tunnlar och övriga anläggningar i berg. Mängden vatten som får ledas bort under drifttiden begränsas indirekt av villkor 7 som i de första tre styckena har följande lydelse:

I driftskedet får inläckage av grundvatten i berganläggningar inte överstiga de flöden som anges i nedanstående tabeller för permanenta anläggningar respektive arbetstunnlar. Flödena avser grundvatten som läcker in till samtliga bergdelar under driftskedet. Området begränsas av en yttre gräns som ligger 5 meter innanför påslag i berg i tunnlar eller vertikalschakt.

Nedanstående värden gäller som begränsningsvärde och månadsmedelvärde för maximalt inläckage till permanenta anläggningar och arbetstunnlar, angivet som liter/minut, inom olika delområden respektive arbetstunnlar.

Villkoret ska anses uppfyllt om minst 9 av 12 uppmätta månadsmedelvärden under en tolv månadersperiod understiger begränsningsvärdet.

För delsträckorna D10 och D11 har i stycke 4 i villkor 7 föreskrivits följande:

<i>Sträcka</i>	<i>Mätpunkt</i>	<i>Läge mätpunkt</i>	<i>Inläckage delområde (liter/minut)</i>	<i>Ingående delar</i>
20/800–22/800 Grimsta, Hässelby södra delen av trafikplats Vinsta	Mättdamm Lambarsund norra sidan	20/900	280	Huvudtunnel Södra ramptunnlar
22/800–24/000 Vinsta inkl. norra delen av trafik- plats Vinsta	Mättdamm Lövstavägen	22/800	220	Huvudtunnel Norra ramptunnlar Luftutbytesstation

#### *Hur inläckagevärdena beräknades och fastställdes i tidigare mål*

Vid prövning av inläckage i framtida tunnlar kommer det alltid att finnas en osäkerhet kring hur stor mängd grundvatten som kommer att läcka in från den tätade

tunneln under driftskedet och som måste ledas bort. De siffror som Trafikverket föreslog som inläckagevärden i ursprunglig ansökan byggde på en beräkningsmetodik och en vald täthetsklass för tunnlar. Beräkningsmetodiken byggde på de antaganden som hade gjorts utifrån de utredningar som hade genomförts avseende berggrundsförhållanden, sprickor och svaghetszoner, samt grundvattenförhållanden (PM Hydrogeologi, underbilaga 5 till bilaga 1 till aktbilaga 1 i mål M 3346-11, avsnitt 8).

I sin ansökan föreslog Trafikverket, utifrån de beräkningar som hade utförts, att slutgiltiga villkor avseende inläckage i berganläggningar under driftskedet, skulle utredas under en provotid och fastställas därefter. Som provotidsföreskrift föreslog Trafikverket att det skulle fastställas provotidsvillkor med inläckagenivåer som riktvärden. Förslaget till villkorsvärden innehöll inte någon marginal till det beräknade inläckaget.

SGU efterfrågade under tillståndsprovningen en redovisning av vilka osäkerheter i bedömningar som gjorts utifrån beräkningar och modelleringar. Trafikverket redovisade de osäkerheter som fanns i beräkningarna och påpekade att de framräknade värdena inte var avsedda att ge konservativa värden för inläckaget, s.k. ”worst case-beräkningar”, utan strävade efter att redovisa bästa möjliga bedömning i enlighet med den övergripande metodiken (aktbilaga 384 i M 3346-11, avsnitt 3.1.18.2 och aktbilaga 385, bilaga 9).

Efter den muntliga förberedelsen i målet den 17 och 18 oktober 2013 justerade Trafikverket sitt villkorsförslag så att det kom att innefatta ett förslag till slutliga villkor för inläckage under drifttiden. Det lades till en viss marginal i förhållande till tidigare beräknade nivåer för riktvärden, eftersom de tidigare beräknade riktvärdena inte hade innehållit någon marginal alls (aktbilaga 577 i M 3346-11, avsnitt G t-v och bilaga 10).

Att på förhand avgöra den närmare mängden inläckande grundvatten från färdigutsprängda tunnlar är i princip inte möjligt. Det har även konstaterats i praxis under

senare år. Det gäller särskilt när det, såsom i förevarande fall, är fråga om tunneldrivning i heterogena geologiska förhållanden (Mark- och miljööverdomstolens dom 2014-11-11 i mål M 493-14, s. 7 n och dom 2020-02-18 i mål M 12389-18, s. 9 m. Jfr även rapporten Villkorsutformning för grundvattenbortledning vid undermarksbyggande, JOME och LARO, Chalmers Tekniska Högskola). Det saknas ett direkt samband mellan mängden inläckande vatten och eventuell uppkomst av skada eller olägenhet, vilket också har konstaterats av Mark- och miljööverdomstolen (fotnot 6). Det följer också av det faktum att höjningen av inläckagevärdena i det villkor som föreslogs under den tidigare tillståndsprövningen inte bedömdes medföra några andra konsekvenser än de som hade redovisats i miljökonsekvensbeskrivningen och som utgick från de lägre beräknade inläckagevillkoren (aktbilaga 577 i M 3346-11, bilaga 10, avsnitt 3).

Det som nu har skett är att det längs två delsträckor har visat sig att berget är väsentligt mer svårinjekterat och att bergets vattenförande förmåga är väsentligt högre än som beräknades. Trafikverket kommer därför inte, trots att omfattningen av tätning har ökat väsentligt i förhållande till vad som angavs i ansökan, att kunna uppfylla de inläckagevärden som fastställdes som slutliga villkor för driftskedet.

#### *Sämre hydrogeologiska förutsättningar*

Föreskrivet villkor byggde på de antaganden som gjordes inför tillståndsprövningen. Antaganden som skedde utifrån de utredningar och undersökningar av berget som hade utförts, samt antaganden om möjligheter att förstärka berget i form av sprutbetong och bultar, samt omfattning av tätning (det vill säga för- och efterinjektering av berget). Undersökningarna som utfördes var bl.a. jord- och bergsonderingar, kärnbörningar, vattenförlustmätningar, inventeringar samt geofysiska mätningar.

Dessa resulterade i olika prognostiserade bergklasser längs tunnelns sträckning. Vid tunneldrivningen har det visat sig att de hydrogeologiska förutsättningarna i berörd sträckning är väsentligt sämre än som antogs. De faktiska bergklasserna stämmer

således inte med de prognostiserade bergklasserna på de berörda sträckorna, vilket beror på att berget är mer finsprucket, att det finns fler sprickzoner än förväntat, att flera av de smala sprickorna är lerfyllda vilket har försvårat tätningsarbetet samt att sprickzonerna i berget har varit mer vattenförande än förväntat.

I delar av delsträcka 10 som inte är utsprängda har det utförts undersökningar i form av kärnkartering av berget, filmning av borrhål, resistivitetsundersökningar och vattenförlustmätningar av borrhål. Dessa undersökningar bekräftar att även detta delområde inte kommer att kunna göras så tätt som har prognostiserats.

*Tätning har skett så långt som är tekniskt möjligt*

I och med att berget har varit mer svårinjekterat och mer vattenförande än vad som antogs har Trafikverket behövt förbättra injekteringsmetodiken (sättet att täta). Det gäller både förinjekteringen och efterinjekteringen. Förinjekteringen har successivt ökat och förfinats (se injekteringstekniskt PM). Förinjekteringen är nu utvecklad så långt att det inte bedöms tekniskt möjligt att förinjektera ytterligare för att åstadkomma en tätare tunnel. En ytterligare förinjektering riskerar i stället att få en negativ påverkan på tätningen och leda till ökat inläckage under driftskedet.

Efterinjektering är ett samlingsnamn för all injektering som utförs av berget i tidigare utsprängda tunneldelar, och syftar till att minska inläckage av grundvatten. Efterinjektering har utmaningar eftersom det är svårt att täta läckage när rinnande vatten förekommer (urspolning under tätningsförloppet), samt att det inte går att applicera lika stora tryck när man tätar nära en utsprängd tunnelvägg. Generellt gäller att förinjektering är mer effektivt än efterinjektering, och därför används den senare metoden som ett komplement till förinjektering.

I efterinjekteringsarbetet har injekteringstrycket anpassats (sänkts) och stoppkriterier införts för att inte injekteringen ska påverka installerad bergförstärkning i tunneln negativt. Även injekteringsbruket har anpassats till ett bruk med bättre

inträngningsförmåga. Kontinuerligt har även efterinjektering utförts för punkt-läckage samt för läckande bulthål i utsprängd tunnel.

Genom Trafikverkets utökade omfattning avseende tätningsarbeten har det varit möjligt att successivt minska inläckaget till tunnlarna i de områden som har sämre berg. Tunnelarna för delsträcka 12 och 13, där det tidigare bedömdes att inläckagevillkoren för driftskedet inte skulle kunna innehållas med hänsyn till bergets genomsläpplighet, har nu blivit så täta att Trafikverket inte längre behöver ansöka om att få ändra inläckagevillkoren för dessa delsträckor.

Arbetet med efterinjektering och tätning pågår fortfarande för de utbrutna delarna av delsträcka 10 och 11. Trafikverket bedömer emellertid att det inte, trots ytterligare tätning, kommer att vara tekniskt möjligt att täta tunnlarna med konventionell teknik så långt att villkoren för inläckage i driftskedet kommer att kunna uppfyllas. Det går inte heller denna gång att säga exakt hur stort inläckaget kommer att bli under driftskedet. Det ska dock hållas inom nu angivna inläckagevärden och Trafikverket kommer att sträva mot att få inläckaget så lågt som är möjligt genom den injekteringsmetodik som nu tillämpas.

### **Villkorsändring eller tillståndspliktig vattenverksamhet?**

Trafikverket har tillstånd att leda bort allt inläckande grundvatten under driftskedet, men detta begränsas indirekt av villkor 7 som anger hur mycket vatten som får läcka in i tunnlarna under driftskedet. En fråga blir då om en utökning av mängden vatten som får ledas bort är en ändring av villkoren för verksamheten, eller om det ska handläggas som en tillståndsprövning av en utökad vattenverksamhet. Under samrådet har Trafikverket redovisat båda möjligheterna. Trafikverket övervägde möjligheten att framställa alternativa yrkanden i målet, men har beslutat att ansöka om tillstånd för vattenverksamhet. Denna utformning ger samtliga potentiella sakägare möjlighet att lämna synpunkter i målet och möjlighet att reglera frågor som inte har reglerats i förhållande till sakägare som har tillkommit. Vidare kan delar av målet, skyddsinfiltration inom utökat påverkansområde, inte handläggas

som en villkorsändring, vilket hade medfört att det hade blivit ett administrativt svårt mål att handlägga om det avsåg både en villkorsändring av tidigare tillstånd och nytt tillstånd för vattenverksamhet (skyddsinfiltration).

Varje tillstånd för vattenverksamhet prövas traditionellt för sig och en tidigare tillståndsgiven lagakraftvunnen vattenverksamhet ska inte prövas på nytt (jfr SOU 2014:35, s. 140. Mark- och miljööverdomstolens dom 2017-11-17 i mål M 8189-16, s. 13). För vattenmål är huvudregeln att påbyggnadstillstånd får användas (jfr Mark- och miljööverdomstolens dom 2021-01-22 i mål M 10075-19 och underrättens dom s. 19). Att formulera den totala mängd som får ledas bort genom ett framtida påbyggnadstillstånd, där den utökade bortledningen regleras genom en justering av villkor 7, synes dock lämpligt. En bedömning av konsekvenser av den samlade bortledningen ska ändå göras och redovisas också i bifogad miljökonsekvensbeskrivning.

### **Teknisk beskrivning av den utökade vattenverksamheten**

#### *Teknisk beskrivning*

I ansökan redovisas en teknisk beskrivning av varför det behövs tillstånd för en utökad grundvattenbortledning under driftskedet. I teknisk beskrivning redovisas utförligt

- att den faktiska bergkvaliteten och de hydrogeologiska förutsättningarna i berget har avvikit från vad som prognostiserades
- att förinjekteringen sker så långt som är tekniskt möjligt
- att efterinjektering sker så långt som är tekniskt möjligt, samt
- att inläckaget i tunnlarna har ökat med anledning av sämre hydrogeologiska förutsättningar, trots ökad injektering, och att föreskrivna inläckagevillkor för delsträckorna 10 och 11 med stor sannolikhet inte kommer att kunna innehållas under drifttiden.

Det finns i denna situation två möjligheter:



- att en ökad bortledning till följd av ökat inläckage för driftskedet tillåts, eller
- att Trafikverket måste täta vissa kritiska tunneldelar med så kallad betonglining, dvs. att förse tunnlar med betonginklädnad så att villkor 7 kan innehållas på aktuella sträckor.

*Konsekvenser om en utökad bortledning inte skulle tillåtas (nollalternativ)*

Trafikverket har utvärderat konsekvenserna av en ökad grundvattenbortledning. Om en utökad grundvattenbortledning inte skulle tillåtas skulle Trafikverket behöva färdigställa tunnlar med nuvarande villkorsvärden, vilket skulle kräva utsprängning av större tunneldimensioner och inklädnad med betong. Det tekniska utförandet och konsekvenserna av en betonglining vid vissa delsträckor redovisas i den tekniska beskrivningen. Merkostnaderna för detta skulle uppgå till 5–9 miljarder kronor.

Det är sammantaget miljömässigt negativt att utföra betonglining för att begränsa inläckaget in till tunnlar enligt nuvarande villkor. Den begränsade nyttan av att minska inläckaget uppväger inte de miljömässiga nackdelarna som en betonglining skulle medföra i form av behov av att spränga ut större tunnlar, använda en väsentligt större mängd betong och stål för betongkonstruktioner i tunnlar samt de utsläpp som detta skulle leda till vid tillverkning av betong, utsprängning av större tunneldimensioner och uttransporter av utsprängt berg. Påverkan på grundvattennivåer under ett förlängt byggskede om ca fyra år skulle dessutom ha en potentiellt negativ inverkan på grundvattenberoende objekt. Det skulle dessutom medföra mycket stora ökade kostnader för projektet som inte vägs upp av någon nämnvärd nytta som ett minskat inläckage under drifttiden skulle åstadkomma längs dessa sträckor. Det är viktigare att fortsätta arbetet med att förebygga skador genom ett aktivt arbete med skyddsinfiltration vid grundvattenberoende byggnader och anläggningar, skadeförebyggande åtgärder, samt kompensation till de sakägare med energibrunnar som får försämrade effektuttag (jfr prøvotidsföreskrift P3 i dom 2014-12-17 i mål M 3346-11). Samtliga oförutsedda skador, som inte kan förebyggas, kommer att omhändertas inom ramen för den pågående prøvotiden (jfr U1 i lydelse

enligt Mark- och miljööverdomstolens dom 2015-12-04 i mål M 11838-15) och ersättas av Trafikverket.

Ett krav på tätning med betonglining skulle också med stor sannolikhet leda till att färdigställandet av E4 Förbifart Stockholm förskjuts från 2030 till 2034. En sådan försening motsvarar i sig en samhällskostnad om cirka 6 miljarder kr.

### **Miljökonsekvensbeskrivning och samråd**

#### *Miljökonsekvensbeskrivning*

En miljökonsekvensbeskrivning bifogas. Miljökonsekvensbeskrivningen beskriver även den kumulativa påverkan av den tidigare tillåtna grundvattenbortledningen och den nu ansökta. Sammanfattningsvis bedöms den ansökta verksamheten leda till små eller obetydliga konsekvenser. Ett ökat inläckage kommer att leda till en viss ökning av behovet av vatten för skyddsinfiltration (från ca 400 liter per minut till maximalt ca 600 liter per minut). Denna ökning av råvattenanvändningen är av begränsad betydelse ur resurssynpunkt.

#### *Samråd*

Ansökan har föregåtts av ett undersökningssamråd och ett avgränsningssamråd, vilket redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen.

### **Hänsynsreglerna, miljö kvalitetsnormer m.m.**

#### *Bevisbörderegeln*

Genom den tekniska beskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen har Trafikverket visat att de krav som följer enligt 2 kap. miljöbalken är uppfyllda.

### *Kunskapskravet*

Trafikverket har genom egen personal och genom anlitad teknisk och naturvetenskaplig expertis en mycket stor kompetens. Kunskap om miljöförhållanden, byggnaders känslighet, naturvärden, kulturvärden, hydrogeologiska och tekniska förhållanden samt miljöpåverkan har inhämtats genom mycket omfattande utredningar vid tidigare prövning. Dessa utredningar har nu kompletterats ytterligare genom utredningar i detta mål.

### *Försiktighetsregeln och regeln om bästa möjliga teknik*

Ansökan avser färdigställandet av delar av tunnelsträckningen som redan har tillståndsprövats. Den enda skillnaden mot tidigare prövning är att det inte går att göra tunneln lika tät som tidigare antogs. Trafikverket gör tunneln så tät som är tekniskt möjligt med konventionell teknik. Att ställa krav på betonglining är inte ekonomiskt rimligt och skulle medföra stora samhällsekonomiska nackdelar. De miljömässiga nackdelarna med en sådan betonglining är även betydande.

### *Produktvalsregeln*

Ansökan har inte någon betydelse för tillämpningen av denna regel.

### *Hushållnings- och kretsloppsreglerna*

Att täta tunnarna med konventionell tätningsteknik leder till att mängden råvaror och energiförbrukning kan begränsas.

### *Lokaliseringsregeln*

Lokaliseringen är prövad genom regeringens tillåtlighetsbeslut och genom de arbetsplaner som har vunnit laga kraft och påverkas inte av ansökan om utökad bortledning och skyddsinfiltration.

### *Avvägningsregeln*

Vid bedömningen av vilka krav som ska ställas ska det ske en avvägning mellan nytta och kostnader. Trafikverket lägger mycket arbete på att begränsa risken för skador på enskilda byggnader, anläggningar och naturmiljön samt har vidtagit och kommer att vidta relevanta skyddsåtgärder och försiktighetsmått (i form av ytterligare krav på förinjektering, efterinjektering, skyddsinfiltration och skadeförebyggande åtgärder) i syfte att begränsa påverkan på egendom och miljön vid genomförandet av projektet.

### *Efterbehandlingsregeln*

Risken för att det ska uppkomma förorenings-skador till följd av anläggandet av E4 Förbifart Stockholm är begränsad och förväntas inte öka till följd av den nu ökade bortledningen och skyddsinfiltrationen.

### *Miljö kvalitetsnormer*

Ansökan om utökad grundvattenbortledning och skyddsinfiltration saknar betydelse för möjligheten att uppnå miljö kvalitetsnormer för vatten och luft.

### *Omgivningsskydd*

Ansökan saknar betydelse för områden som är skyddade enligt 7 kap. miljöbalken. Naturvärdena i Grimstaskogen bedöms inte påverkas av en utökad bortledning, eftersom markytan inte har hydraulisk kontakt med grundvattnet. Utökad bortledning och skyddsinfiltration medför inte en sådan påverkan att den är tillståndspliktig enligt Natura 2000-bestämmelserna i 7 kap. 28 a § miljöbalken.

### *Skyddade arter*

En utökad bortledning och skyddsinfiltration påverkar inte några arter som är skyddade enligt 8 kap. miljöbalken och artskyddsförordningen (2007:845).

### **Särskilda frågor kopplade till 11 kap. miljöbalken**

### *Rådighet*

Trafikverket har rådighet genom 2 kap. 4 § 6 lagen (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet. Avtal finns för tillträde till berörda fastigheter där skyddsinfiltration pågår och på de ställen där det finns behov av tillkommande skyddsinfiltration kommer sådana avtal att träffas. Ansökan innefattar inte yrkande om tvångsrätt.

### *Plan- och höjdsystem*

De höjduppgifter som förekommer i denna ansökan hänför sig till nedan redovisade koordinat och höjdsystem om inte annat anges.

Plan: SWEREF 99 18 00

Höjd: FS RH00

### *Sakägarförteckning*

Den ingivna förteckningen över sakägare enligt 9 kap. 2 § lagen med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet utgörs av ägare av byggnader som har grundvattenberoende grundläggning och som skulle kunna lida skada till följd av vattenverksamheten, innehavare av energibrunnar inom påverkansområdet samt en förteckning över fastigheter som ligger inom påverkansområdet med sättningsbenägen lera (där det kan finnas ledningar som skulle kunna komma till skada). Denna sakägarförteckning har uppdaterats i förhållande till tidigare prövning.

Sakägarförteckningen har kompletterats under målets handläggning.

*Inverkan på motstående intressen av vattenverksamheterna*

Den utökade grundvattenbortledningen och skyddsinfiltrationen ska, med föreslagna försiktighetsmått och skyddsåtgärder, inte medföra någon skada på motstående intressen. Någon ersättning erbjuds således inte till berörda sakägare, men frågorna kommer att följas upp inom ramen för den pågående prövotiden (utredningsvillkor U1) inom vilken skador ska regleras. I de fall det blir en påverkan på energibrunnar hanteras de inom ramen för den prövotidsföreskrift P3 som gäller enligt tidigare dom i mål M 3346-11.

*De särskilda hänsynsreglerna enligt 11 kap. miljöbalken*

Anläggandet av E4 Förbifart Stockholm har tillåtlighetsprövats av regeringen enligt 17 kap. miljöbalken och har även prövats enligt väglagen (jfr 11 kap. 23 § miljöbalken). En utökad grundvattenbortledning och skyddsinfiltration medför inte någon påverkan som är av betydelse för bedömningen enligt 11 kap. 7 och 8 §§ miljöbalken.

**Övriga frågor**

Igångsättningstiden för arbetena som omfattas av ansökt tillstånd föreslås reglerad i enlighet med den gällande igångsättningstiden enligt mark- och miljödomstolens dom 2014-12-17 i mål M 3346-11 och som har slutdatum 2024-12-17. Det kan bli aktuellt att begära förlängd tid för vissa av arbetena som regleras i den domen och i denna dom, men i den delen avser Trafikverket att återkomma längre fram när det är klargjort i vilken omfattning det kan behövas. En sådan ansökan kommer i så fall att lämnas in i god tid innan arbetstiden går ut.

Mot bakgrund av att anläggandet av E4 Förbifart Stockholm har bedömts tillåtlig och med hänsyn till att den ansökta verksamheten får begränsad betydelse i förhållande till tidigare tillståndsprövning hemställs att tillståndet ska få tas i anspråk även innan domen har vunnit laga kraft.

## **KOMMUNERS OCH MYNDIGHETERS UTVECKLING AV TALAN**

### **Länsstyrelsen i Stockholms län**

*Påverkansområde eller infiltrationsområde?*

Länsstyrelsen frånfaller tidigare synpunkten om justering av yrkandet för utökat påverkans- och infiltrationsområde efter Trafikverkets förtydligande.

*Alternativ till infiltration som skyddsåtgärd; behov av utredning*

Länsstyrelsen har inget att invända mot Trafikverkets beskrivning av hur bedömningar görs för val mellan åtgärder på skyddsobjekt och fortsatt infiltration.

*Vattenförsörjning till infiltrationsanläggningar*

Länsstyrelsen godtar Trafikverkets provotidsförslag (aktbilaga 413) men vill att ”samt länsstyrelsen” utgår från förslaget och att samråd enligt villkoret endast ska ske med Stockholm Vatten.

### **Stockholms kommun**

Det finns idag en av stadens fastigheter vid Grimsta IP (Stockholm Grimsta 1:2) som är påverkad av den redan befintliga grundvattensänkningen, med omfattande skador och som med stor sannolikhet är orsakade av den grundvattensänkning som skett med anledning av Trafikverkets byggande av Förbifart Stockholm. Skadorna består av stora sättningar på fotbollsplanen och så stora sättningsskador på befintlig

läktarbyggnad att delar av denna delvis måste rivras och ersättas av en ny konstruktion. Detta trots att läktarbyggnaden uppfördes så sent som 2017.

Skadorna har redan medfört och kommer att medföra höga kostnader för staden avseende nyuppförande-, renoverings- och ombyggnadskostnader.

Det framstår som att de förebyggande åtgärder som Trafikverket borde ha vidtagit inför framdrivandet av tunneln har varit otillräckliga och staden kan inte se att Trafikverket på ett tydligt sätt har beskrivit vilka åtgärder Trafikverket ska vidta för att skadorna inte ska eskalera om Trafikverket medges en ytterligare sänkning av grundvattennivån. Även viktiga ledningar och rör i marken i området riskerar att skadas om ytterligare sättningar uppstår till följd av ökad grundvattensänkning.

Det är Trafikverket som är ansvarig för skador som uppkommer genom arbetet med tunnarna inklusive grundvattensänkningen. Det åligger Trafikverket att ansvara för att utreda när eventuella skador uppstår på stadens fastigheter som kan härledas till grundvattensänkningen och kostnaderna för dessa utredningar måste Trafikverket ansvara för.

Det är därför viktigt att Trafikverket åläggs dessa skyldigheter och att detta på ett tydligt sätt framkommer i det aktuella målet.

I Grimstaskogen finns en ekskog med mycket höga naturvärden. Dessa träd har djupgående pålrötter som sträcker sig långt ner i marken och riskerar att torka ut om grundvattnet sänks. Staden kan inte se att dessa frågor har hanterats i den ingivna MKB:n. I samband med planerad stadsutvecklingen av Vinsta-Johannelund har ett arbete med syfte att utreda planeringsförutsättningarna i området påbörjats. Stadsutvecklingen av området innebär en ny stadsdel med cirka 5 000 bostäder och cirka 4 000 arbetsplatser. Det är viktigt att åtgärderna Trafikverket ansökt om inte försämrar dagens situation eller försvårar framtida exploatering i de områden som berörs.



I det s.k. ”gula kvarteret” i Vinsta, som är ett område där nybyggnation planeras, finns idag tecken på att sättningar upp till cirka 10 cm skett vid fastigheterna vid Plaisirvägen under en tidsperiod på 1–2 år. I området finns även sprickor på fasader, skador vid en befintlig dagvattenbrunn och flertal skador på vägarna inom kvarteren, som i vart fall delvis beror på sättningar i marken. Även dessa skador kan förväntas förvärras om ytterligare grundvattenavledning sker.

I MKB på sidan 4 beskrivs att infiltrationsvatten delvis rinner tillbaka till Mälaren och delvis tas hand om i dagvattensystemet. Dagvattensystemet i området kan förmodas vara ansträngt och med tillkommande bebyggelse samt infiltrationsvatten är det oklart i handlingarna hur detta påverkar befintligt dagvattensystem. Detta bör undersökas och redovisas tydligare av Trafikverket.

En försiktighetsåtgärd i MKB sidan 37 föreskriver att infiltrationsanläggningarna inte ska placeras i närheten av potentiellt förorenat område. Hela Vinsta industriområde kan klassas som ett potentiellt förorenat område. Ett antal av infiltrationspunkterna, se sidan 18 i teknisk beskrivning, är placerade inom detta område. Är dessa nya eller befintliga anläggningar?

Utöver de beskrivna potentiellt förorenade verksamheterna finns det även en tipp och en brandstation i området. PFAS har uppmätts i grundvattnet och bör läggas till listan av föroreningar.

Staden har i övrigt inga synpunkter på ansökan.

### **Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Stockholms kommun**

Nämnden anser att följande villkor ska uppfyllas.

1. Det befintliga kontrollprogrammet för natur- och kulturvärden uppdateras och kompletteras för att anpassas till den nu sökta verksamheten. Centralt är övervakning av eventuella förändringar i naturreservatet. I kontrollprogrammet

ska också skyddsåtgärder redovisas om förändringar som följd av verksamheten uppkommer.

2. Utökade kompensationsåtgärder enligt 16 kap. 9 § miljöbalken ska utföras. Trafikverket ansöker om tillstånd att leda bort nästan dubbelt så mycket grundvatten jämfört med nu gällande tillstånd (från 280 till 540 liter/min) längs delsträcka D10 under driftskedet av Förbifarten. En stor del av påverkansområdet för delsträcka D10 utgörs av Grimsta naturreservat. Trafikverket har tidigare redovisat vilka naturområden inom reservatet som kan vara grundvattenberoende, bl.a. våtmarker med höga naturvärden och olika typer av skog. Alla delar av naturreservatet är värdefulla för att uppnå syftet med reservatet. Även om gjorda utredningar anger att risken för påverkan i Grimsta naturreservat är liten, är det mycket viktigt att detta noga övervakas. Den stora grundvattensänkning som observerats nordväst om Grimsta IP visar att området redan idag påverkas av grundvattensänkningar. Eftersom ökningen av bortledning av grundvatten är betydande kan risken för att områden inom naturreservatet blir torrare och förlorar naturvärden, inte minst på lång sikt, inte uteslutas. Det är av stor vikt att eventuella förändringar följs upp genom kontrollprogram under både byggskede och driftskede där grundvattennivåerna mäts och vegetationen inventeras kontinuerligt. Om förändringar uppkommer behöver Trafikverket genomföra skyddsåtgärder för att motverka förändringarna.

Storleken på påverkansområdet inom naturreservatet ökar inte så mycket enligt ansökan men mängden grundvatten som får ledas bort nästan fördubblas. Eftersom risken för skador på naturreservatets bevarandevärden ökar p.g.a. den kraftigt ökade grundvattenbortledningen bör ytterligare kompensationsåtgärder enligt 16 kap. 9 § miljöbalken bli aktuella.

Nämnden har inte fått svar på frågan om påverkan på allén med gamla ekar som står rakt över tunnelbygget cirka 100 m från läktaren vid Grimsta IP.

## IDEELLA FÖRENINGARS UTVECKLING AV TALAN

### **Naturskyddsföreningen Stockholms län, Mälareöarnas Naturskyddsförening, Lovö hembygdsförening och Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen (ARG)**

#### *Trafikverkets yrkanden*

Trafikverket har enligt 2014 års deldom inläckagevillkor att förhålla sig till. Dessa ansågs vid domen rimliga av Trafikverket. Att fortsätta tunneldrivningen trots att inläckagevillkoren vid drift inte kommer att klaras med nuvarande arbetsmetoder är orimligt och inte acceptabelt. Trafikverket har uppenbarligen agerat i förväntan att Trafikverkets nya önskemål om inläckage och infiltration ska godkännas av domstolen. Det rimliga skulle i stället ha varit att med alla medel, inklusive betonglining, söka täta tunnlarna så att villkoren kunde innehållas. Om detta inte var möjligt av tekniska eller ekonomiska skäl borde Trafikverket ha inväntat ny dom i domstolen och inte sprängt ut mer tunnel. Trafikverket har satt domstolen i en utpressningsliknande situation eftersom adekvat tätning av utsprängda tunnlar nu kommer att kosta än mer och innebära större risker än om tätningen skett på ett adekvat sätt från början.

Trafikverket överdriver problemen med betonglining. Merkostnaden för betonglining uppvägs av mindre påverkan på grundvatten och därigenom mindre risker för natur och byggnader, mindre behov av skyddsåtgärder som skyddsinfiltration, mindre dricksvattenåtgång i en region som efter 2050 kanske inte kan använda Mälaren som huvudvattentäkt, mindre kontroller och skadehantering, mindre risker pga att användning av kemiska injekteringsmedel inte krävs m.m. Det gäller att bedöma och jämföra några års ökade problem och kostnader mot problem och risker under Förbifart Stockholms hela driftstid och långt därefter

Arbetstidens längd bör anpassas till den försening av projektet som beräknas ske. Anspråk för oförutsedd skada bör kunna framställas 20 år efter ny sluttid för arbetstiden. Eventuellt tillstånd med villkor om utökade inläckagevolymerna ska inte kunna

tas i anspråk förrän domen vunnit laga kraft. Skyddsinfiltration måste dock hela tiden, under såväl bygg- som driftsfas, kunna genomföras i den storleksordning och på de platser som krävs för att undvika skador.

*Utökad grundvattenbortledning och skyddsinfiltration*

Ökade villkorsvolym avseende inläckage i tunnlarna är inte rimliga eftersom otäta tunnlar äventyrar natur och bebyggelse. Verksamheten medför en betydande miljöpåverkan. Utsprängning av tunnlar mellan södra Kälvesta och Lambarfjärden bör omedelbart stoppas i avvaktan på ny bedömning. Det är oacceptabelt att tunneldrivningen fortsätter trots att problemen inte är lösta avseende inläckagen. Föreningarna avråder från användning av kemiska injekteringsmedel och anser att betonglining krävs.

Trafikverkets grova felbedömning avseende bergets kvalitet på sträckan Grimsta till Kälvesta är mycket allvarligt. Trafikverkets önskemål om skyddsinfiltration på flera platser utanför påverkansområdet tyder på ett generellt fel i förundersökningarna. Risken är stor att ytterligare behov av skyddsinfiltration, än mer utökad påverkansområde och behov av ytterligare utökade inläckagevillkor framkommer när tunneldrivningen når vidare under Grimstaskogen. Innan frågan om Trafikverkets önskemål om kraftigt ökade inläckagevolym kan prövas av domstolen bör noggrannare utredning/bedömning genomföras längs hela sträckningen för Förbifart Stockholm, inte minst gäller detta Grimstaskogen, Lovö och passagen under Mälaren. Det oväntat stora inläckaget till tunnlarna borde väcka frågan om projektet Förbifart Stockholm över huvud taget är rimligt att genomföra med nuvarande planering eller överhuvudtaget alls. En försening eller ett totalt stopp av Förbifart Stockholm skulle vara en ren samhällsvinst med tanke på miljö-, klimat- och hälsoaspekter och därigenom även ur samhällsekonomiskt perspektiv. De koldioxidutsläpp betonglining skulle medföra är inget mot de utsläpp leden skulle medföra genom ökad trafik.

Utvidgat påverkansområde, utökade kontrollprogram och större sakägarkrets är nödvändigt med tanke på skaderisker, försäkrings- och ersättningsfrågor. De områden som nu berörs av otäta tunnlar består av tämligen stora villor, radhus och lägenhetsområden med stora ekonomiska värden. Det är också allvarligt om närliggande grönytor skadas. Det förefaller orimligt att inte ha målsättningen att göra tunnlar så täta att skyddsinfiltration kan minimeras. Lining borde vara ett alternativ på vissa sträckor. Med otäta tunnlar är givetvis skyddsinfiltration en metod att försöka förhindra skador på natur och bebyggelse. Skyddsinfiltration under driftstiden bör dock ses som en nödgärd som man kan tvingas ta till vid en misslyckad byggnation, i ett nödläge.

Att använda skyddsinfiltration som en slags arbets-/byggnadsmetod i stor omfattning under tunnlaras hela driftstid och för all framtid kan inte vara acceptabelt. Det skulle även medföra ökade påfrestningar avseende vattenförsörjning och vattenrening. Enligt våra beräkningar skulle skyddsinfiltration motsvarande de ökade volymer inläckage som Trafikverket önskar få tillåtelse till motsvara 184 miljoner liter dricksvatten per år. Tillgång till rent dricksvatten kan i framtiden bli en ödesfråga även i Sverige och inte minst i Stockholm och kapacitetsproblemet har redan uppstått under torrperioder. Vi vet dessutom inte hur länge Mälaren kommer att fungera som dricksvattentäkt. Stockholm har idag endast en liten nödvattentäkt och man funderar på, liksom många andra städer i Mälardalsregionen, att i framtiden ta dricksvatten från Vättern.

#### *Kompletterande synpunkter om tätning*

De ifrågasätter att alla adekvata tätningsmetoder är prövade fullt ut inom projektet. Trafikverket bör mer utförligt än i bilagan om injekteringstekniska åtgärder redovisa vilka material förutom cement som använts, vilka som i stort sett valts bort och orsaken i respektive fall. Hur mycket olika klasser av cement som förhållandevis använts, från ultrafin till grövre, är också av intresse. Mer utförliga kommentarer om synen på använda och framöver tänkta metodval för dessa material vore också väsentligt. Vilka material och metoder avser Trafikverket att använda framöver och

i vilken utsträckning? Förutom cement förefaller det kemiska medlet polyuretan vara aktuellt vilket oroar dem. Hur Trafikverket ser på eventuell användning och risker med kemiska injekteringsmedel framöver, exempelvis under Grimstafältet, bör snarast redovisas. Såväl risken för skadeverkningar som kostnader bör bedömas på lång sikt för samtliga alternativ. De önskar Trafikverkets kommentarer till en publikation från 2019 som bl.a. belyser betydelsen av rätt metodik vid injektion med cement och med micro-silica som tillsats, vilket enligt författarna blivit ett genombrott vid tätning av tunnlar. De har också på nätet funnit att Trafikverket vid byggande av Västlänken i Göteborg använder InSAR som bygger på satellitstyrda fotograferingar av jordytan och som kan upptäcka millimeterstora sättningar. Kommer Trafikverket använda InSAR för att följa sättningar orsakade av projektet Förbifart Stockholms inverkan på grundvattnet?

#### *Kostnader för skyddsinfiltration m.m.*

Av Trafikverkets information framgår att den årliga kostnaden för skyddsinfiltration med dricksvatten är 324 miljoner kr, vilket i ett 100-årsperspektiv innebär den närmast ofattbara kostnaden om 32,4 miljarder kr. Trafikverkets tabell över kostnadsjämförelser måste ändras så att den omfattar kostnader i ett långtidsperspektiv och även redovisar möjliga extrakostnader som omläggning av SVOA:s ledningsnät. Alternativet med betonglining kan vara kostnadsmässigt att föredra.

#### *Samhällsekonomisk bedömning*

Det behövs en ny bedömning av samtliga kostnader för Förbifart Stockholm, inklusive kostnader för grundvattenläckage, skyddsinfiltration och tunneltätning samt andra kostnader som uppstår till följd av projektet. Den totala kostnaden anges i den nationella infrastrukturplanen till 41,7 miljarder kr.

### *Åtgärdsstrappan*

Föreningarna anser inte att Trafikverket har följt åtgärdsstrappan enligt villkor 5, eftersom villkorskraven i 2014 års dom inte kommer att uppfyllas. De ifrågasätter att alla adekvata tätningsmetoder har prövats fullt ut inom projektet.

### *Utredning av en opartisk expertgrupp*

En opartisk expertgrupp bör utreda hela sträckningen för Förbifart Stockholm avseende berggrund och riskerna för och med grundvattenpåverkan. Detta gäller inte minst sträckan Grimstaskogen, Lambarfjärden och Lovö.

Av kartmaterial i Trafikverkets tidiga dokumentation framgår att berggrunden under Grimstaskogen är fylld av sprickzoner. Detta förvånar inte eftersom Mälaren med Lambarfjärden som gränsar till Grimstaskogen är ett förkastningsområde. Berggrunden och grundvattenförhållanden förefaller vara likartade jämfört med områden nära Vinsta där stora problem har upptäckts. ARG har i ett flertal skrivelser till Trafikverket och domstolen varnat för grundvattenpåverkan som kan uppstå vid byggnation av tunnlar under Grimstaskogen. Denna påverkan kan i sin tur äventyra och dränera våtmarker och översilningsmarker och skada skyddsvärda biotoper. Dessutom är Råcksta träsk beroende av avrinning av vatten från Grimstaskogen, vilken kan minska vid grundvattenpåverkan under skogen. Föreningarna varnar således för att passagen under Grimstaskogen kan bli ytterligare en obehaglig överraskning.

Kemiska injekteringsmedel är som bekant ofta mycket giftiga och ledde till allvarliga effekter vid Hallandsåstunneln för ett antal år sedan. Det oroar oss också att Trafikverket direkt fick problem med stort inläckage vid start av sprängningarna under själva Grimstaskogen. Vi oroar oss bland annat för våtmarker i skogen, känsliga biotoper som har betydelse för biologisk mångfald och översilningsmarker mot Mälaren. Vi vill också betona att avsänkning av grundvatten kan sprida sig kilometervis genom sammanhängande grundvattenmagasin. Avsänkning under

Grimstafältet kan således mycket väl påverka Grimstaskogen och om läckande kemiska injekteringsmedel når grundvattnet kan dessa medel få långtgående spridning.

Sammanfattningsvis visar tre rapporter från projektet på stora problem med bergkvaliteten såväl norr om som söder om Grimstaskogen och på svaghetszoner och sprickzoner i berggrunden under själva skogen som fortsatt är otillfredställande undersökt. Dessa rapporter är ” E4 Förbifart Stockholm FSE403 Bergtunnlar Johannelund, Utvärderingsrapport Kärnkartering 19A403K Undersökningsprogram Grimsta 2020-04-08 4B141574-FSE403”, kvartalsrapporten ”E4 Förbifart Stockholm Övergripande Uppföljning av kontrollprogram vattenverksamhet Rapport 20. Period från maj till augusti 2020 2020-09-08” samt kvartalsrapporten ”E4 Förbifart Stockholm Övergripande Uppföljning av kontrollprogram vattenverksamhet, Rapport 23. Period från mars till maj 2021”.

#### *Miljökonsekvensbeskrivning*

Miljökonsekvensbeskrivningen duger inte som beslutsunderlag eftersom den inte på ett tillfredställande sätt beskriver rådande miljöförhållanden och inte ger en adekvat miljömässig jämförelse och dessutom ingen relevant ekonomisk jämförelse mellan Trafikverkets två alternativ. I dessa jämförelser måste samtliga positiva och negativa effekter tas upp. Adekvat jämförelse kräver även att hänsyn tas till Förbifart Stockholms hela drifttid, 100-års perspektiv eller mer. Trafikverkets ena alternativ är redan utsprängda samt ännu ej utsprängda tunnlar som under drifttiden permanent förväntas vara otäta och som inte klarar villkoren i 2014 års deldom. Det andra alternativet är enligt Trafikverket nollalternativet, ett tunnelsystem som genom betonglining klarar villkoren.

Trafikverket har inte heller på ett tillfredställande sätt beskrivit hur förhållandena förväntas utveckla sig om verksamheten eller åtgärden som man ansökt om inte påbörjas eller vidtas.



### *Samrådets genomförande*

Föreningarna ifrågasätter genomförda samråd. Mycket få, boende, myndigheter och föreningar har deltagit i dessa, vilket sannolikt beror på Trafikverkets bristande information. Föreningarna fann av en slump inbjudan till undersökningssamråd. Trafikverket säger sig genom samråden vilja inhämta synpunkter från berörda. De är övertygade om att åtskilliga berörda inte känt till samråden. Exempelvis deltog bara åtta personer förutom Trafikverkets representanter vid det digitala avgränsningssamrådsmötet vilket är orimligt få. Föreningarna har framfört krav på att göra om samrådet.

## **STOCKHOLM VATTEN OCH AVFALLS UTVECKLING AV TALAN**

### *Allmänt om avledning av dränvatten*

Stockholm Vatten och Avfall (SVOA) ser positivt på de justeringar och tillägg som gjorts avseende samrådssynpunkter. De efterlyser en permanent lösning på infiltrationsanläggningarna. Detta görs genom att Trafikverket inkommer med servisanmälan för varje infiltrationsbrunn. Tillfört dricksvatten till infiltrationsbrunnar ska mätas in genom vattenmätare.

Det är viktigt att grundvattennivåerna i påverkansområdena upprätthålls eftersom grundvattensänkningar riskerar att orsaka sättningar och markrörelser som kan komma att skada SVOA:s anläggningar. Det framgår av tekniska beskrivningen och MKB:n att Trafikverket önskar både erhålla dricksvatten för infiltration från och avleda dränvatten till den allmänna va-anläggningen. Att avleda dränvatten av den omfattning och karaktär som tillståndsansökan omfattar och tillhandahålla dricksvatten för infiltration omfattas dock inte av va-huvudmannens ansvar enligt lagen (2006:412) om allmänna vattentjänster och bör inte heller åläggas va-huvudmannen till följd av villkor i tillstånd till vattenverksamhet.

Om det efter en samhällsekonomisk avvägning anses vara mer lämpligt att nyttja den allmänna va-anläggningen för tillhandahållande av dricksvatten för infiltration och avledning av dränvatten får detta ske efter affärsmässig överenskommelse mellan va-huvudmannen och Trafikverket. En sådan överenskommelse måste innebära att va-huvudmannen kan upprätthålla sina skyldigheter enligt lagen om allmänna vattentjänster och miljöbalken samt att va-kollektivet inte drabbas av kostnaderna.

*Avledning av dränvatten till Järva dagvattentunnel*

En utredning av kapaciteten i Järvatunneln genomfördes under 2020-2021 Enligt utredningen överskrids nuvarande tillstånd för årsvolymer i 10-års scenariet som inkluderar ökade flöden från exploateringar som pågår i området, samt med klimatfaktor på 1,25.

Det finns i dagsläget ett visst utrymme för ökad avledning till tunneln, men skulle hela flödet som uppges av Trafikverket anslutas skulle årsvolymsvillkoret i SVOA:s tillstånd överskridas, och SVOA skulle behöva söka nytt tillstånd. Dessutom skulle det leda till att det saknas möjlighet att ta emot mer dagvatten från exploateringar och annan stadsbebyggelse i tunnelns avrinningsområde, bland annat från Kista som pekas ut som ett fokusområde i Stockholms stads översiktsplan.

Eftersom det riskerar att innebära att gällande miljötillstånd för Järva dagvattentunnel överskrids bör den nu ansökta vattenverksamheten inte förenas med ett villkor om att avledning av dränvatten till Järva dagvattentunnel ska ske. Efter en samhällsekonomisk avvägning kan det vara aktuellt att nyttja den allmänna dagvattenanläggningen för avledning av dränvattnet, men det förutsätter en affärsmässig överenskommelse mellan va-huvudmannen och Trafikverket.

*Avledning av dränvatten till kombinerat system*

Det är inte lämpligt att avleda dränvattnet till det kombinerade avloppssystem som leder till reningsverk. Reningsverken är byggda för att ta emot och rena hushållspillvatten, inte grundvatten. Dessutom har Bromma reningsverk redan uppnått sin maxkapacitet och kan därför inte ta emot de extra flöden som anges i Trafikverkets ansökan (600–800 liter per minut).

Utifrån reningsverkets syfte, att rena spillvatten från hushåll, det faktum att kapacitetstaket är nått i Bromma reningsverk samt med hänsyn till att SVOA på grund av villkor 21 (i 2017 års tillstånd till att bygga ut Henriksdals reningsverk och överföra avloppsvatten från Bromma reningsverk till Henriksdals reningsverk) just inleder ett offensivare arbete med att få ner mängderna tillskottsvatten till verket, är det högst olämpligt att dränvatten från tunneln skulle avledas i SVOA:s kombinerade system.

*Alternativa lösningar för dränvatten*

Trafikverket bör utreda alternativa lösningar för avledning av dränvatten, t.ex. att separera och vid behov rena inläckande grundvatten och återinfiltrera detta eller, om det är olämpligt, genom att på egen hand avleda dränvatten till Mälaren och infiltrerar Mälärvatten. Ett annat alternativ är att avleda dränvattnet till Igelbäcken, förutsatt att vattnet är tillräckligt rent eller genomgår erforderlig rening.

*Användning av dricksvatten till infiltration (yttrande II)*

Parterna har inte träffat någon överenskommelse som säkerställer att vatten ska kunna tillhandahållas genom SVOA:s försorg under tunnelns drifttid. Det pågår förhandlingar mellan Trafikverket och SVOA avseende ett avtal som reglerar tillhandahållande av dricksvatten för infiltration men något avtal har ännu inte tecknats. Parterna har inte enats om kostnad för nyttjande av dricksvatten, varför

Trafikverkets beräkning av kostnader för infiltration måste betraktas som preliminära.

Som framgår av Trafikverkets yttrande är avsikten att avtalet ska innehålla ett åtagande om att Trafikverket förbinder sig att utreda alternativ vattenförsörjning för infiltrationen. SVOA vill i sammanhanget påpeka att SVOA:s inställning är att bedömningen om vilket alternativ som är lämpligt ska utgå ifrån ett samhälls-ekonomiskt hållbarhetsperspektiv och beakta att dricksvatten i första hand bör användas som dricksvatten. Det är upp till domstolen att bedöma om det är nödvändigt att utreda denna fråga under en provotid i målet.

Som framgår av SVOA:s tidigare yttrande bör det också beaktas att framtida befolkningsutveckling kan medföra att SVOA inte längre kommer att ha kapacitet att tillhandahålla dricksvatten för infiltration, utan att dricksvattnet behöver användas i SVOA:s huvudsakliga uppdrag som va-huvudman.

Trafikverkets tabell ”sammanfattning av kostnadsbedömningar av olika slag för sökt alternativ och nollalternativ” är otydlig bl.a. då det inte framgår vilket tidsperspektiv som beaktas.

#### *Avledning av dränvatten (yttrande II)*

På sidan 25 i aktbilaga 225 bemöter Trafikverket de synpunkter kring avledning av dränvatten som SVOA framför i tidigare yttrande. SVOA anser att det är positivt att ingen avledning av dränvatten kommer att ske till Järva dagvattentunnel. Det framgår dock att avledning av dränvatten kommer att ske via släckvattendamm och vidare mot Skärholmen för att sedan avledas via dagvattenledning till Mälaren. SVOA önskar att det förtydligas om det som avses är avledning via SVOA:s dagvattenledning.

Avledning av dränvatten till SVOA:s dagvattenanläggning riskerar att försvåra SVOA:s möjligheter att avleda och rena det dagvatten som omfattas av bolagets

uppdrag som va-huvudman. Efter en samhällsekonomisk avvägning kan det vara aktuellt att nyttja den allmänna dagvattenanläggningen för avledning av dränvattnet, men det förutsätter en affärsässig överenskommelse mellan VA-huvudmannen och Trafikverket.

Avseende avledning av dränvatten vill SVOA också erinra om att dränvatten som ska avledas via Sätträbäcken eller på annat sätt och vidare till recipient inte ska sammanblandas med tvätt-, släck-, eller annat avloppsvatten från tunneln. Systemet för dränvatten som ska avledas till recipient måste vara separerat från systemet för avledning av övrigt vatten.

## ÖVRIGA MOTPARTERS UTVECKLING AV TALAN

### ANLU (boende på fastigheten D)

ANLU har i skriftliga yttranden angett skäl för sina yrkanden.

## TRAFIKVERKETS BEMÖTANDE

### *Åtgärdsplan enligt villkor 5 i 2014 års deldom*

Trafikverket arbetar och har arbetat i enlighet med denna åtgärdsplan under byggskedet. Det innebär bl.a. att skador har begränsats genom skadeförebyggande åtgärder eller i form av skyddsinfiltation. De skador som har uppkommit under byggskedet till följd av Trafikverkets bortledning av grundvatten har ersatts eller kommer att ersättas.

### *Tillämpningen av 2 kap. 3 och 7 §§ miljöbalken*

Enligt Trafikverket ska vid tillämpningen av 2 kap. 3 och 7 §§ miljöbalken göras en avvägning mellan konsekvenserna av att inte få leda bort en något större mängd

inläckande vatten (nollalternativ) och konsekvenserna av att få tillstånd att leda bort en något större mängd inläckande vatten (sökta alternativ).

Nollalternativet innebär sammanfattningsvis att

- det leder till mycket höga samhällskostnader för lining
- det leder till flera års fördröjning av färdigställandet av Förbifarten
- det behövs ytterligare utsprängningar av tunneln för att rymma betongkonstruktionen
- det leder till ökad tid då tunneln är otätad, vilket innebär att det blir en ökad grundvattensänkning under en förlängd arbetstid
- det kommer att leda till ökade utsläpp av koldioxid till följd av ökad cementproduktion och ökade arbeten med tunneldrivning
- stora mängder cement, som är en bristvara, kommer att behöva användas för tätningen
- behovet av skyddsinfiltration minskar till cirka 35–40 procent av behovet med sökta alternativ.

Det sökta alternativet innebär sammanfattningsvis att:

- det behövs en större mängd vatten för skyddsinfiltration under tunnelns drifttid för att motverka skador i omgivningen.

Avsikten är inte att det ska uppkomma ökade skador för grundvattenkänsliga objekt till följd av den ansökta verksamheten. Skador under driftskedet ska förebyggas i samma utsträckning som under byggskedet. Utöver en mer omfattande skyddsinfiltration än vad som tidigare förutsågs ska skador på grundvattenkänsliga objekt förebyggas. Det bedöms dock som väldigt svårt att vidta skadeförebyggande åtgärder i andra områden, exempelvis för att motverka sättningsskador i vissa markområden, vilket därför medför ökade kostnader i denna del.

Vid avvägningen mellan konsekvenserna av nollalternativet och det sökta alternativet anser Trafikverket att kostnaderna och nackdelarna med nollalternativet är uppenbart orimliga i förhållande till den eventuella nyttan.

*Kostnader för skyddsåtgärder och andra försiktighetsåtgärder*

I tabellen nedan sammanfattas Trafikverkets kostnadsbedömningar.

	Sökt alternativ	Nollalternativ (lining)
Kostnad för lining	0	5–9 miljarder kr  Kostnaden minskar om inläckaget och därmed behovet av lining på delsträckorna blir mindre än vad som antogs i ansökan.
Kostnad för infiltration	302 miljoner kr  Kostnaden beräknas kunna bli lägre om Trafikverket kan använda dränvatten	181 miljoner kr  Skyddsinfiltation krävs för att undvika skadlig grundvattenavsänkning även om delar av tunneln förses med betonglining.
Åtgärdskostnad på byggnader	5 miljoner kr	5 miljoner kr
Åtgärdskostnad på mark	250 miljoner kr	150 miljoner kr
Åtgärdskostnad på vägar och hårdgjorda ytor	13 miljoner kr	10 miljoner kr
Åtgärdskostnad på ledningar	17,5 miljoner kr	15,5 miljoner kr
Avrundad totalkostnad	0,6 miljarder kr	5,3–9,3 miljarder kr

Tabell 1. Sammanfattning av kostnadsbedömningar av olika slag för sökt alternativ och nollalternativ.

*Kostnader för skyddsinfiltation, provotid om försörjning av infiltrationsvatten*

Gränsdragningen mellan skyddsåtgärd och skadeförebyggande åtgärd är inte självklar. Skyddsinfiltationen är en skyddsåtgärd som sker i syfte att förebygga en skadlig grundvattenavsänkning i anslutning till de grundvattenkänsliga objekten, således är skyddsinfiltation även en skadeförebyggande åtgärd.

En mycket preliminär kostnadsberäkning för infiltration under tunnelns drifttid med försörjning av vatten enligt olika alternativ visar att andra alternativ än försörjning

med vatten från Stockholm Vatten och Avlopp AB (SVOA) kan vara aktuella.

Sammanfattningsvis finns det tre olika alternativ:

1. Försörjning med vatten från SVOA.
2. Försörjning med renat dränvatten (dvs. inläckande grundvatten som renas och som används för skyddsinfiltration).
3. Försörjning med vatten från Mälaren.

Enligt mycket preliminära kostnadsberäkningar uppgår den årliga kostnaden för infiltration med vatten från SVOA till minst 324 miljoner kr i driftkostnad. För användning av dränvatten beräknas den årliga driftkostnaden till 132 miljoner kr. Till dränvattenlösningen kommer dessutom en investeringskostnad med 85 miljoner kr. Alternativet med vatten från Mälaren å andra sidan medför både höga investeringskostnader och höga driftkostnader i förhållande till de andra två alternativen. Skyddsinfiltration med renat dränvatten skulle således kunna vara en lösning istället för vatten från SVOA. I sådant fall skulle både Förbifartens släckvattendamm och vattenledningssystemet i tunnelanläggningen användas för mer än bara tvättvatten och brandsläckning.

Det som därtill behöver klarläggas innan det bestäms vilken lösning som är mest lämplig är följande.

- Rättsliga förutsättningar, såsom tillstånd enligt miljöbalken, ledningsrätt, tillträde till gatumark och rådighet.
- Praktiska frågor såsom lämpliga ledningsstråk, tillträde till mark för att ställa upp reningsverk, plats för uttag av vatten ur Mälaren.
- Administrativa och löpande kostnader för att hålla ett separat ledningsnät.
- Vattenbalans och vattentillgång på dränvatten. Räcker dränvattnet för att täcka samtliga syften, såsom tvätt- och släckvatten, vattentillförsel till Sätträbäcken enligt tidigare dom och för försörjning till skyddsinfiltration.



Trafikverket har i överenskommelse med SVOA säkerställt att vatten ska kunna tillhandahållas för skyddsinfiltration genom SVOA:s försorg under tunnelns drifttid. Trafikverket har gentemot SVOA förbundit sig att utreda alternativ vattenförsörjning. För det fall denna utredning visar att det finns ett alternativ som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt har Trafikverket i förhållande till SVOA åtagit sig att använda ett sådant alternativ.

Trafikverket anser inte att det finns behov av att utreda denna fråga under en provotid i målet, utan att den utredning som kommer att genomföras och redovisas till SVOA hanterar frågan på ett tillräckligt sätt. Det är inte fråga om förbrukning av en ändlig resurs, eftersom använt vatten återinfiltreras till Mälaren. Det är frågan om reningsverkets framtida tekniska kapacitet. Om domstolen anser att frågan utifrån ett miljöperspektiv behöver regleras i tillståndet föreslår Trafikverket att det föreskrivs en provotid där den alternativa vattenförsörjningen ska utredas närmare.

#### *Alternativa skyddsåtgärder*

Domstolen har, som Trafikverket tolkar frågeställningen, efterfrågat utredning som belyser om det är bättre att försöka förhindra skador genom att vidta skadeförebyggande åtgärder vid grundvattenkänsliga objekt och att därefter acceptera den grundvattensänkning som skulle uppkomma när skyddsinfiltrationen uteblir.

Att beräkna kostnaderna för att vidta skadeförebyggande åtgärder är svårt och bedömningen blir därför med nödvändighet grov. Då det i princip bedöms omöjligt att förebygga alla sättningsskador kommer ett sådant koncept att leda till skador av större omfattning än vad som uppkommer när det sker en skyddsinfiltration för att undvika skadliga grundvattennivåer. Ett koncept som innebär att ökade skador kommer att tillåtas bedöms ha lägre stöd hos allmänheten. Kostnaderna för att vidta skadeförebyggande åtgärder kommer i de flesta fall att vara större än kostnaden att bedriva skyddsinfiltration i området för att förebygga skador. Ett par exempel redovisas för vilka kostnader som uppskattas inom två olika områden. Inom ramen för den åtgärdsplan som gäller enligt villkor 5 görs den typen av avvägningar

mellan att vidta skadeförebyggande åtgärder eller att förhindra en skadlig grundvattenavsänkning genom skyddsinfiltration.

*Skälighetsavvägning och betydelsen av redan uppkomna skador*

Regeringen beslutade den 3 september 2009 om tillåtlighet enligt 17 kap. miljöbalken. Det faktum att Trafikverket nu ansöker om att få leda bort en större mängd grundvatten än som tidigare meddelats tillstånd för förändrar inte förutsättningarna för regeringens tillåtlighetsbedömning. Trafikverket beslutade den 25 oktober 2013 om fastställelse av arbetsplan enligt väglagen (1971:948). Regeringen avsåg i beslut den 15 maj 2014 överklaganden av arbetsplanen, som därmed vunnit laga kraft. Förutsättningarna för arbetsplanens antaganden förändras inte genom den begränsade utökningen av bortledning av grundvatten.

Den utökade bortledningen och ett ökat behov av skyddsinfiltration medför inte sådana kostnader att det förändrar den samhällsekonomiska bedömningen. Däremot kan krav på lining för att uppfylla beslutade inläckagevillkor inte anses samhällsekonomiskt motiverade. Denna bedömning påverkas inte av om skador som har uppkommit under byggskedet tas med i bedömningen eller inte. De skador som har uppkommit under byggskedet och som förväntas i driftskedet är mycket begränsade i förhållande till kostnaden för lining av delar av tunneln.

*Effektiv skyddsinfiltration*

Infiltrationsanläggningarna anläggs redan under byggskedet av Förbifart Stockholm eftersom det är under denna tid som den största påverkan på grundvattennivåerna kan uppkomma. Under byggtiden byggs och tätas tunneln allteftersom den drivs framåt. När sedan tunneln går över i driftskedet är den färdigsprängd och färdigtätad, både med förinjektering och efterinjektering. Erfarenhetsmässigt brukar vissa infiltrationsanläggningar, som har varit i drift under byggskedet, kunna tas ur drift successivt under driftskedet.

Erfarenheter från andra tunnelanläggningar visar också att inläckaget minskar successivt under drifttiden eftersom det inläckande grundvattnet ger utfällningar i bergets sprickor vilket med tiden tätar dessa och gör det svårare för vattnet att röra sig in till tunneln. Det är därför sannolikt att även omgivningspåverkan minskar under driftskedet och att det inte kommer att behövas ytterligare skyddsinfiltration i ett senare skede.

Behovet av infiltration styrs av hur grundvattennivåerna i grundvattenmagasinen runt tunneln påverkas under byggskedet. Sänks grundvattennivåerna till nivåer som kan riskera att skada grundvattenkänsliga objekt installeras infiltrationsanläggningar och skyddsinfiltration påbörjas. Den variant på infiltrationsanläggning som byggts inom Förbifarten anses vara robusta och i huvudsak enkla anläggningar för att kunna tillföra vatten till grundvattenmagasinen. Infiltrationsanläggningarna innehåller få rörliga delar som kan gå sönder och består av delar som finns att tillgå hos flera återförsäljare som levererar utrustning och material till va-anläggningar. Infiltrationsbrunnen består av en brunn med omvänt flöde. Istället för att ta upp vatten så tillförs vatten till grundvattenmagasinet via vanliga vattenledningar med en kran och flödesmätare. När infiltrationsanläggningarna permanentas grävs ledningarna ner på frostfritt djup och ansluts normalt till infiltrationsbrunnen under mark, i stället för ovan mark. Ett styrskåp för reglering av vattenflödet anläggs normalt till vilket el ansluts så att larm kan kopplas på.

#### *Erfarenheter från infiltration i driftskedet från andra projekt*

Infiltrationsanläggningar används vid behov i hela landet och har gjorts så under en längre tid. En infiltrationsanläggning kan jämföras med en grundvattentäkt, med den skillnaden att anläggningen tillför vatten i stället för tar upp vatten. Grundvattentäkter finns spridda över hela landet sedan mycket lång tid tillbaka och är mycket driftsäkra.

En grundvattentäkt består av brunn, pump och distributionsledningar. En infiltrationsanläggning består av brunn och distributionsledningar. I båda fallen består

brunnen av ett stålrör med ett stålfilter. Filtret kan vid behov rensas med tryckluft, men det behöver vanligtvis inte utföras, vare sig för grundvattentäkten eller infiltrationsanläggningen. Distributionsledningarna består av reglerventiler och tjocka plaströr (så kallade PEM-rör). Livslängden på rören är mycket lång.

Under tunnelns långa driftskede kommer samhället, omgivningen, miljö och klimatet att förändras. Nya bebyggda områden växer fram och andra försvinner eller förändras. Detta innebär att både nya hårdgjorda ytor och nya grönområdet tillkommer. Ledningar i mark kommer att bytas ut, läggas om och underhållas. Nya byggnader uppförs och gamla rivs. Landhöjningen i Stockholm är cirka 5 mm per år och det sker naturliga marksättningar till följd av tyngden från vägar, anläggningar och byggnader vars tyngd leder till konsolidering av leran. Förändringarna i klimatet framöver kan ge mer nederbörd vid vissa årtider och mindre vid andra. Alla dessa förutsättningar kommer att påverka grundvattensituationen, markförhållandena och behovet av infiltration i framtiden.

#### *Kostnader för att åtgärda uppkomna skador*

Kostnaden för att åtgärda samtliga skador på grund av redan utförd vattenverksamhet i hela påverkansområdet under byggskedet har uppskattats till:

Ännu ej reglerade skador	51,3 miljoner kr
Reglerade skadeståndsanspråk	0,2 miljoner kr
Energibrunnar	0.9 miljoner kr

Av naturliga skäl kan Trafikverket inte redovisa vilka enskilda skadebelopp som beräknas för de fall som inte är slutligt reglerade. Omfattningen av anmälda skador under byggtid är inte onormalt stort i detta mål (förutom den uppskattade storleken på skadan avseende Grimsta IP). Skälet till att skador har påtalats av ett flertal sakägare i detta mål är sannolikt att regleringen av skadeståndsanspråk med anledning av skador till följd av byggtiden sker samtidigt som ansökan om utökad bortledning under drifttid prövas.

*Åtgärdsplanen enligt villkor 5 och Trafikverkets åtgärder när inläckageproblem uppstod*

Ett stort antal åtgärder har utförts i enlighet med åtgärdsplanen med anledning av att inläckagen har varit större än förväntat i byggskedet. Exempelvis har det gjorts och görs mer omfattande mätningar och utredningar, injekteringskonceptet har utvecklats löpande under byggskedet vilket har resulterat i att både förinjektering och efterinjektering har utökats samt att arbetet med att installera infiltrationsanläggningar pågår löpande. Många av åtgärderna har utförts parallellt. En kontinuerlig redovisning av utförda åtgärder har också lämnats till länsstyrelsen genom kvartalsrapporter från Trafikverket, vilket också är i enlighet med åtgärdsplanen.

Det omfattande tätningsarbetet har också lett till att villkoren för inläckage i driftskedet kommer att klaras för delsträckorna D12 och D13, något som enligt tidigare prognoser bedömdes svårt att klara, men som genom arbetet enligt åtgärdstrappan har visat sig vara möjligt.

Längs delsträcka D10 och D11 har Trafikverket arbetat med åtgärdsplanen på motsvarande sätt och framdriften har tidvis stoppats när inläckagen blivit stora inom vissa etapper. Åtgärdstrappans fem steg är utformat så att ett stopp ska övervägas om fortsatt drift minskar möjligheterna att vidta åtgärder, eller på ett betydande sätt förvärrar skadorna i omgivningen, och om det dessutom finns en annan metod som kan åstadkomma en bättre situation.

Efter förnyade utredningar, bedömningar av behovet och utredningar om möjligheten att förbättra tätningen ytterligare togs ett mer omfattande injekteringskoncept fram och godkändes. Därefter har framdriften successivt upptagits inom stoppade etapper. Det är Trafikverkets bedömning att framdriften inom de aktuella tunneldelarna inte har förvärrat eventuella skador i omgivningen eller minskat möjligheterna att vidta skyddsåtgärder längs med delsträckan. Arbetet med efterinjektering i den utsprängda tunneln pågår alltjämt och ambitionen är fortfarande att få ned inläckagevolymerna till de nivåer som angavs i villkoren för delsträckorna.

Om arbetet med efterinjektering i D11 inte blir tillfyllest för att innehålla inläckagevillkoren i driftskedet finns två möjliga vägar för Trafikverket att gå. Antingen får Trafikverket tillstånd att leda bort ytterligare en mängd grundvatten eller så behöver delar av D11 utföras med lining för att inläckagevillkoren i miljötillståndet ska kunna innehållas i driftskedet. För delsträcka D10 gäller samma sak. Antingen får Trafikverket tillstånd att leda bort ytterligare inläckande grundvatten eller så behöver delar av sträckan förses med betonglining.

Av åtgärdsplanen framgår att även en oberoende GK3-granskare ska anlitas av Trafikverket för granskning av hanteringen av inläckage i tunnlarna. En sådan granskning har också skett kontinuerligt. Granskningen har således inneburit att Trafikverkets arbete med åtgärdsplanen har följts upp löpande av en oberoende part.

Det är Trafikverkets uppfattning att tunneldrivningen av delsträcka D10 och D11 har bedrivits i enlighet med åtgärdsplanen i villkor 5.

För det fall Trafikverket skulle ha omprojekterat till tunnel med lining när inläckageproblemen och bergets kvalitet uppmärksammades under år 2017 skulle hela delsträcka D12 och D13 ha behövt förses med lining. Detta hade lett till enorma samhällskostnader utan någon nämnvärd nytta för samhället.

#### *Betonglinings tjocklek och kostnad för betonglining*

Systemmässiga beräkningar ger att en tjocklek på cirka 1 meter krävs i de områden där större inläckage förekommer. Tjockleken på betongen beror på vilket vattentryck som är dimensionerande. Vid tunnlar med lägre grundvattentryck, dvs. mer ytnära tunnlar, skulle en tunnare lining vara möjlig men så är inte fallet i de nu aktuella områdena där inläckaget är större.

Betonglining bedöms medföra en merkostnad om 5–9 miljarder kr. Den direkta kostnaden för en tät betonglining med 15–20 stycken 100 metersetapper uppskattas till ca 1 miljon kr per meter lining. En minskad tjocklek på liningkonstruktionen ger

förvisso en minskning av volymen betong, men samtidigt kommer en ökad mängd armering att behövas, varför kostnadsbesparingen blir begränsad. En minskad tjocklek på liningkonstruktionen är sammantaget av en begränsad betydelse för den totala kostnaden, då övriga kostnader blir oförändrade.

Kostnaderna och nackdelarna med nollalternativet är uppenbart orimliga i förhållande till den eventuella nyttan. Detta även om en senare optimering av liningens konstruktion skulle medföra en mindre tjock liningkonstruktion.

#### *Grimstaskogen*

Inom påverkansområdet finns ingen utpräglad ekskog och utifrån kompletterande fråga till staden har det klargjorts att staden syftar på de ekar som finns på flera platser inom reservatet. Det finns exempelvis grova ekar vid Maltesholmsbadet. Ekar är ett av våra torktåligaste träd som mycket ofta förekommer i hällmarksbranter men mycket sällan lyckas konkurrera där grundvattenytan ligger nära markytan. Om det skulle bli en något torrare miljö, vilket i och för sig inte förväntas, är således inte till nackdel för ekarna i området. Ett träd som kan bli väl över ett halvt millenium har en förmåga att klara variationer i markfuktighet över tid. Ekar har ett stort rotsystem för att klara torra förhållanden men precis som de flesta andra träd kan rötterna inte växa i syrefria förhållanden. Till exempel under grundvattenytan. Den allt övervägande delen av rotsystemet befinner sig mindre än en meter under markytan och nästan inga rötter finns under två meters djup. Det vatten som rötterna fångar upp är till allra största del markvatten, dvs. regnvatten som silar ned genom marken på väg mot grundvattenytan. Under hela vegetationsperioden är denna process så effektiv att nästan inget vatten överhuvudtaget fyller på grundvattenreservoarerna.

#### *Miljö- och hälsoskydds nämnden i Stockholms kommuns yrkande*

Trafikverket har vid huvudförhandlingen angett följande inställning till nämndens yrkande. Trafikverket har inga invändningar mot nämndens första yrkande, men

ifrågasätter om detta inte kan hanteras i kontrollprogrammet. Vad gäller punkten två anser Trafikverket att begreppet kompensationsåtgärd ska strykas. Den principiella inställningen är att det är skyddsåtgärder som ska vidtas. Det finns skyddsåtgärder vid en eventuell påverkan och Trafikverket är bunden till de åtaganden som gjorts genom det allmänna villkoret. Trafikverket ifrågasätter även om delar av de åtgärder som yrkats inte kan hanteras inom ramen för nämndens tillsyn.

### **HANDLÄGGNINGEN AV MÅLET**

Mark- och miljödomstolen har, efter att ha inhämtat synpunkter från länsstyrelsen och Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Stockholms kommun på behov av komplettering av ansökningshandlingarna, kungjort ansökan och kommunicerat denna enligt 22 kap. miljöbalken. Under den skriftliga förberedelsen av målet har synpunkter inkommit från motparter och Trafikverket gett in bemötanden av dessa. Utöver motparters önskemål om komplettering av underlaget har domstolen i ett den 16 september 2021 förelagt Trafikverket att svara på frågor om tillämpningen av 2 kap. 3 och 7 §§ miljöbalken i detta fall, säkerställande av en effektiv skyddsinfiltration, kostnader för att åtgärda skador som uppkommit på grund av redan utförd vattenverksamhet, tillämpningen av villkor 5 i 2014 års deldom samt utförande av betonglining och kostnaden för betonglining.

Huvudförhandling har kungjorts och därefter genomförts den 8–9 mars 2022.

Mark- och miljödomstolen har under målets handläggning avvisat yrkande om interimistiskt förbud mot att bedriva vattenverksamhet för byggande och drift av E4 Förbifart Stockholm.



## DOMSKÄL

### Prövningens omfattning

#### *2014 års tillstånd*

Mark- och miljödomstolen har genom deldom den 17 december 2014 i mål M 3346-11 lämnat Trafikverket tillstånd till vattenverksamhet för byggande och drift av E4 Förbifart Stockholm m.m. Tillståndet omfattar bl.a. grundvattenbortledning från tunnlar och övriga anläggningar i berg under bygg- och driftskede, grundvattenbortledning för schakt i jord och berg i byggskedet, sänkning av grundvattennivån vid anläggningsdelar i driftskedet och skyddsinfiltration på fastigheter inom påverkansområde. Tillståndet förenades med flera villkor.

#### *Villkor 7*

Villkor 7 i tillståndet har följande lydelse i de delar som avser de delsträckor som är aktuella i målet.

I driftskedet får inläckage av grundvatten i berganläggningar inte överstiga de flöden som anges i nedanstående tabeller för permanenta anläggningar respektive arbetstunnlar. Flödena avser grundvatten som läcker in till samtliga bergdelar under driftskedet. Området begränsas av en yttre gräns som ligger 5 meter innanför påslag i berg i tunnlar eller vertikalschakt.

Nedanstående värden gäller som begränsningsvärde och månadsmedelvärde för maximalt inläckage till permanenta anläggningar och arbetstunnlar, angivet som liter/minut, inom olika delområden respektive arbetstunnlar.

Villkoret ska anses uppfyllt om minst 9 av 12 uppmätta månadsmedelvärden under en tolv månadersperiod understiger begränsningsvärdet.

<i>Sträcka</i>	<i>Mätpunkt</i>	<i>Läge Mätpunkt</i>	<i>Inläckage delområde (liter/minut)</i>	<i>Ingående delar</i>
20/800–22/800 Grimsta, Hässelby södra delen av trafikplats Vinsta	Mätdamm Lambarsund norra sidan	20/900	280	Huvudtunnel Södra ramp- tunnlar

22/800–24/000 Vinsta inkl. norra delen av trafikplats Vinsta	Mättdamm Lövsstavägen	22/800	220	Huvudtunnel Norra ramp-tunnlar Luftutbytesstation
---	--------------------------	--------	-----	---

*Trafikverkets yrkanden*

Mark- och miljödomstolen har nu att pröva Trafikverkets ansökan om tillstånd att utöka den mängd vatten som får ledas bort under driftskedet avseende två delsträckor som benämns D10 och D11 och att bedriva ytterligare skyddsinfiltration inom ett utökat påverkansområde. I den första delen har Trafikverket, som talan slutligen bestämts, yrkat att domstolen ska lämna tillstånd att från tunnlar och övriga anläggningar i berg för E4 Förbifart Stockholm, under driftskedet, leda bort ytterligare mängder grundvatten längs två delsträckor genom att ytterligare 260 respektive 50 liter per minut får läcka in enligt villkor 7 i befintligt tillstånd.

<i>Sträcka</i>	<i>Mätpunkt</i>	<i>Läge Mätpunkt</i>	<i>Inläckage delområde (liter/minut)</i>	<i>Ingående delar</i>
20/800–22/800 Grimsta, Hässelby södra delen av trafikplats Vinsta	Mättdamm Lambarsund norra sidan	20/900	+ 260 Totalt 540	Huvudtunnel Södra ramp-tunnlar
22/800–24/000 Vinsta inkl. norra delen av trafikplats Vinsta	Mättdamm Lövsstavägen	22/800	+ 50 Totalt 270	Huvudtunnel Norra ramp-tunnlar Luftutbytesstation

I den andra delen har Trafikverket yrkat tillstånd att inom ett utökat påverkansområde vid behov få infiltrera ytterligare vatten i jord och/eller berg för att upprätthålla godtagbara grundvattennivåer för att undvika skada, samt att anlägga och bibehålla nödvändiga anläggningar för sådan infiltration.

Därutöver har mark- och miljödomstolen att pröva Trafikverkets yrkanden om specifik miljöbedömning, arbetstid, oförutsedd skada, verkställighetsförordnande och villkor.

*Motparters yrkanden*

I målet har framställts ett stort antal yrkanden av motparter.

- Naturskyddsföreningen Stockholms län, Mälarearnas Naturskyddsförening, Lovö hembygdsförening och Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen (ARG) har yrkat att utsprängning av tunnlarna mellan södra Kälvesta och Lambarfjärden bör stoppas tills det bl.a. har tillsatts en oberoende expertgrupp, även med internationell expertis, som ska planlägga hur situationen med orimligt högt grundvattenläckage ska kunna åtgärdas och åstadkomma bästa möjliga skydd för natur och bebyggelse under ”evig tid” genom adekvat tätning av tunnlarna, så att läckagevillkoren enligt deldomen i mål M 3346-11 klaras.
- Föreningarna har ansett att villkoren bör skärpas.
- Ett stort antal sakägare har yrkat ersättning för det fall skada uppkommer till följd av den ansökta vattenverksamheten.
- Sakägare har yrkat ersättning för skada som redan har uppkommit på grund av den bedrivna vattenverksamheten för byggande av E4 Förbifart Stockholm.
- Ett flertal sakägare har yrkat att det tillsätts en oberoende utredningsman, på Trafikverkets bekostnad, för att bedöma vilka risker deras fastigheter kan utsättas för och vilka åtgärder som behövs.
- Bostadsrättsföreningen Kapprocken har yrkat bl.a. att Trafikverket utvidgar påverkansområdet till föreningens fastigheter C och D och del av Kapprocken samt med kontroller och mätningar analyserar risk för påverkan på grundvattennivån under dessa fastigheter.
- CAAB (H) har yrkat i första hand att den horisontella infiltrationen från ”C3” stoppas, alternativt att fastighetsägare inom kvarteren Aladdin, Arbiggan och Tristan ska få vertikal infiltration inom deras kvarter efter undersökning av berggrunden med markradar för att hitta sprickorna i berget. Har har i andra hand yrkat att Trafikverket ska lösa in hans fastighet eftersom skadorna kommer att fortsätta i driftskedet och vara irreparabla.

*Yrkanden som inte kan prövas inom ramen för detta mål*

Mark- och miljödomstolen är inte tillsynsmyndighet med uppgift att enligt 26 kap. miljöbalken utöva tillsyn över att miljöbalken och tillstånd som har meddelats med stöd av balken följs samt vidta åtgärder som behövs för att åstadkomma rättelse. Domstolen kan därför inte inom ramen för detta mål pröva Naturskyddsföreningen Stockholms län, Mälareöarnas Naturskyddsförening, Lovö hembygdsförening och Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogens (ARG) yrkande att utsprängning av tunnlarna mellan södra Kälvesta och Lambarfjärden bör stoppas. Föreningarnas yrkande om förbud mot att bedriva verksamhet prövas därför inte av domstolen.

Trafikverket har ansökt om bl.a. ändring av villkor 7 i 2014 års dom som begränsar mängden grundvatten som får läcka in i anläggningar på två av delsträckorna i Förbifart Stockholm. Yrkandet i denna del innebär att mängden inläckande grundvatten får öka jämfört med det gällande villkoret. Naturskyddsföreningen Stockholms län, Mälareöarnas Naturskyddsförening, Lovö hembygdsförening och Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogens (ARG) har ansett att villkor 7 istället ska skärpas. På grund av att den rättskraft som 2014 års dom har är dock mark- och miljödomstolen förhindrad att skärpa villkoret på begäran av föreningarna. Domstolen kommer därför inte att pröva förutsättningarna för en sådan skärpning.

I det följande kommer mark- och miljödomstolen att pröva hur motparters yrkanden om ersättning för redan uppkomna skador respektive eventuella framtida skador ska hanteras i förhållande till mål M 3346-11, med hänsyn till den prövotid för skadereglering som löper enligt 2014 års dom.

Mark- och miljödomstolen övergår till att bedöma om det finns något hinder mot att pröva ansökan om utökad grundvattenbortledning på det sätt som Trafikverket har ansökt om.

### **Specifik miljöbedömning**

#### *Samråd*

Trafikverket har inför ansökan genomfört ett undersökningssamråd och ett avgränsningssamråd. En miljökonsekvensbeskrivning har getts in.

Föreningarna har ifrågasatt genomförda samråd med hänvisning till att ett avgränsningssamrådsmöte hållits digitalt och att få boende, myndigheter och föreningar deltagit i samråd på grund av bristande information, dvs. att de som är berörda av verksamheten inte har känt till att samråd hållits. Föreningarna har vidare ansett att miljökonsekvensbeskrivningen inte ska godkännas.

Mark- och miljödomstolen konstaterar att det inte finns krav på att hålla samråd i viss form, även om det ofta är lämpligt att hålla ett fysiskt möte när verksamheten som i detta fall har stor omgivningspåverkan. Enligt domstolens mening uppfyller de samråd som genomförts de grundläggande krav som ställs på samråd enligt 6 kap. miljöbalken och miljöbedömningsförordningen (2017:966).

#### *Slutförande av den specifika miljöbedömningen*

Föreningarna och sakägare har invänt mot miljökonsekvensbeskrivningen. De har ansett att den inte duger som beslutsunderlag eftersom den inte på ett tillfredsställande sätt beskriver rådande miljöförhållanden och inte ger en adekvat miljö-mässig jämförelse och dessutom ingen relevant ekonomisk jämförelse mellan Trafikverkets två alternativ. Ingen av de myndigheter som yttrat sig i målet har framfört att miljökonsekvensbeskrivningen i den specifika miljöbedömningen inte uppfyller de krav som följer av 6 kap. miljöbalken.

Mark- och miljödomstolen bedömer att MKB:n, med de kompletteringar som gjorts, har ett tillräckligt innehåll för att uppfylla kraven i 6 kap. miljöbalken så att den

specifika miljöbedömningen kan slutföras. Genom denna dom slutför domstolen miljöbedömningen enligt vad som anges i 6 kap. 43 § miljöbalken.

### **Rådighet**

Trafikverket har rådighet över vatten genom 2 kap. 4 § 6 lagen (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet.

### **Rättsliga förutsättningar för att pröva ansökan om tillstånd till ökad grundvattenbortledning**

#### *Ökad grundvattenbortledning kan prövas som ett ändringstillstånd*

Trafikverket har ansökt om ett ändringstillstånd med yrkande att under driftskedet få leda bort ytterligare mängder grundvatten längs två delsträckor genom att ytterligare 260 respektive 50 liter per minut får läcka in enligt villkor 7 i befintligt tillstånd. Det har inte framkommit att ansökan i denna del innebär en förändring av anläggningar för grundvattenbortledning jämfört med vad som prövades i 2014 års deldom.

Ansökan grundas på Trafikverkets bedömning att den ansökta verksamheten med ökad grundvattenbortledning är tillståndspliktig.

Mark- och miljödomstolen instämmer i denna bedömning och de skäl som Trafikverket anfört vid huvudförhandlingen. Tillståndet till grundvattenbortledning såsom det är formulerat i 2014 års deldom är nära kopplat till bl.a. villkor 7, som anger en begränsning av hur stor mängd grundvatten som får ledas bort från olika delsträckor under driftskedet. Tillståndet i punkten 1 ger rätt att från anläggningar i berg leda bort allt inläckande grundvatten. Villkor 7 medför dock en konkret begränsning av Trafikverkets möjlighet att, i syfte att kunna genomföra projektet, fullt ut nyttja tillståndet att leda bort allt inläckande grundvatten under driftskedet. Tillståndets omfattning bestäms med andra ord genom villkorsbegränsningen. En

ändring av mängden bortlett grundvatten, genom en ändring av villkor 7, bör därför också ses som en ändring av tillståndet.

Genom en ansökan om ändringstillstånd ges vidare möjlighet att pröva en ökad grundvattenbortlednings påverkan på motstående allmänna och enskilda intressen. Av ansökan framgår också att Trafikverket, jämfört med ansökan i mål M 3346-11, bedömt att påverkansområdet är något större, vilket medfört ett tillägg av sakägare.

På grund av det anförda bedömer mark- och miljödomstolen att det inte finns något hinder mot att pröva ansökan om tillstånd att leda bort ytterligare mängder grundvatten längs de två delsträckorna under drifttiden. Vid bedömningen beaktas att det enligt praxis är möjligt att ansöka om ändringstillstånd avseende ökad bortledning av ytvatten (jfr Mark- och miljööverdomstolens dom den 22 januari 2021 i mål M 10075-19 efter överklagande av Vänersborgs tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom i mål M 5125-18). I sammanhanget noteras också att de omständigheter som framkommit i målet inte ger grund för en ansökan enligt 11 kap. 16 § miljöbalken om godkännande i efterhand av arbeten respektive åtgärder som strider mot bestämmelser om innehållande och tappning av vatten.

*Det är inte fråga om en ansökan om tillstånd i efterhand*

I 16 kap. 10 § miljöbalken anges att om en vattenverksamhet har bedrivits utan tillstånd, är verksamhetsutövaren bevisskyldig i fråga om de förhållanden som rådde i vattnet innan verksamheten sattes i gång. Av författningskommentaren till bestämmelsen framgår att den gäller om tillstånd saknas för en vattenverksamhet, att den har sin största betydelse som incitament för verksamhetsutövaren att söka tillstånd om tillståndsplikt föreligger samt att den i första hand tar sikte på skadeståndsrättsliga förhållanden (prop. 1997/98:45, del 2 s. 210). Mark- och miljödomstolen bedömer att 16 kap. 10 § inte är tillämplig på Trafikverkets ansökan.

En fråga som uppkommer är om Trafikverkets ansökan innebär en ansökan om tillstånd till redan utförd vattenverksamhet. Praxis ger utrymme för att tillstånd till

vattenverksamhet kan sökas i efterhand (jfr Mark- och miljööverdomstolens dom den 24 april 2018 i mål M 19-17).

Mark- och miljödomstolen konstaterar att ansökan om ökad grundvattenbortledning gäller tillstånd och villkor under driftskedet. Av utredningen framgår att den sedan tidigare tillståndsgivna vattenverksamheten inte har gått över i driftskedet enligt definitionen i 2014 års deldom. Trafikverket har genom ansökan om tillstånd till ökad grundvattenbortledning angett ramarna för tillståndsprövningen. Domstolen är förhindrad att nu pröva frågor om tillstånd till och villkor för grundvattenbortledning under byggskedet. En annan sak är, vilket också framgår av Trafikverkets ansökan, vilken betydelse förhållandena under byggskedet kan ha för prövningen av frågan om tillstånd och villkor under driftskedet.

Flera motparter har gjort gällande att Trafikverket har bedrivit vattenverksamhet utan tillstånd. Mark- och miljödomstolen konstaterar att Trafikverket enligt 2014 års deldom har tillstånd att från tunnlar och övriga anläggningar i berg under bygg- och driftskede leda bort allt inläckande grundvatten (punkt 1 i tillståndet). Trafikverket har också tillstånd att på fastigheter inom påverkansområdet vid behov infiltrera vatten i jord och/eller berg för att upprätthålla godtagbara grundvattennivåer för att undvika skada, samt att anlägga och bibehålla nödvändiga anläggningar för sådan infiltration (punkt 5 i tillståndet). Enligt domstolens mening har det som anförts av motparterna och det som i övrigt framkommit i målet inte visat att Trafikverket har bedrivit vattenverksamhet utan tillstånd.

Sammantaget bedömer mark- och miljödomstolen att Trafikverkets ansökan inte innebär en ansökan om tillstånd till redan utförd vattenverksamhet, dvs. det är inte fråga om en ansökan om tillstånd i efterhand. Vid denna bedömning är 16 kap. 10 § miljöbalken inte tillämplig i målet.



*Slutsats om de rättsliga förutsättningarna för prövning av ansökan om ökad grundvattenbortledning*

Mark- och miljödomstolens överväganden leder till slutsatsen att Trafikverkets ansökan om ökad grundvattenbortledning ska prövas enligt miljöbalkens vanliga bestämmelser om tillåtlighet, med de särskilda förutsättningar som finns genom den fastställda arbetsplanen och regeringens tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken.

Även med hänsyn till arbetsplanen och regeringens tillåtlighetsprövning ska Trafikverket visa att de allmänna hänsynsreglerna enligt 2 kap. miljöbalken är uppfyllda. En ändring av begränsningen av mängderna inläckande grundvatten enligt villkor 7 ska således prövas enligt försiktighetsprincipen och kravet på bästa möjliga teknik enligt 3 §, med den rimlighetsavvägning som ska göras enligt 7 §. Även andra tillämpliga bestämmelser i miljöbalken ska vara uppfyllda. Det bör i detta sammanhang framhållas att regeringen i beslutet om tillåtlighet inte har tagit ställning till hur stora mängder grundvatten som får ledas bort från anläggningarna.

Trafikverket har som sökande en utredningsskyldighet. På grund av denna kan långtgående krav ställas på Trafikverket att redovisa sakförhållanden som framkommit under den tid som vattenverksamhet har bedrivits med stöd av det gällande tillståndet.

**Tillåtlighet avseende ökad grundvattenbortledning vad gäller försiktighetsprincipen, bästa möjliga teknik och rimlighetsavvägningen**

*Rättslig reglering*

Alla som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd ska utföra de skyddsåtgärder, iaktta de begränsningar och vidta de försiktighetsmått i övrigt som behövs för att förebygga, hindra eller motverka att verksamheten eller åtgärden medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön. I samma

syfte ska vid yrkesmässig verksamhet användas bästa möjliga teknik. Dessa försiktighetsmått ska vidtas så snart det finns skäl att anta att en verksamhet eller åtgärd kan medföra skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön (2 kap. 3 § miljöbalken). Kraven på försiktighetsmått ska alltså bedömas redan med hänsyn till risken för skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön.

Kraven i 3 § gäller i den utsträckning det inte kan anses orimligt att uppfylla dem. Vid denna bedömning ska särskild hänsyn tas till nyttan av skyddsåtgärder och andra försiktighetsmått jämfört med kostnaderna för sådana åtgärder (2 kap. 7 § första stycket). I detta fall ska Trafikverket visa att de krav på skyddsåtgärder och försiktighetsmått som följer av nuvarande villkor 7 inte är rimliga vid en avvägning mot miljönyttan.

En tillståndsprovning enligt miljöbalken ska göras i förväg. I detta fall handlar provningen om vilken begränsning som ska gälla i fråga om grundvattenbortledning under driftskedet. Att Trafikverket under flera år har bedrivit verksamhet med stöd av 2014 års deldom innebär att det finns en ökad kunskap om förhållandena längs med Förbifart Stockholm. Trafikverket har också i betydande utsträckning redovisat erfarenheter som har vunnits under arbetets gång. De förhållanden som nu är kända utgör en del av underlaget vid provningen. Mark- och miljödomstolen konstaterar dock att det, mot bakgrund av gällande tillstånd och villkor, måste övervägas vilken betydelse dessa förhållanden har vid en förnyad bedömning av vilka skyddsåtgärder som ska utföras och vilken teknik som ska användas.

#### *Trafikverkets bedömning i korthet*

Mark- och miljödomstolen konstaterar att Trafikverkets tätningsåtgärder på de två delsträckorna hittills inte visat sig vara tillräckliga för att kunna klara villkor 7 under driftskedet. Domstolen uppfattar också att villkor 7 inte kommer att kunna följas om inte betonglining utförs på tre delar av dessa delsträckor.

Ansökan gäller tillstånd till ökad bortledning av grundvatten under driftskedet.

Trafikverket gör gällande att det inte är rimligt att behålla begränsningen i villkor 7 på de två delsträckorna, eftersom det skulle medföra mycket stora kostnader för att vidta tätningsåtgärder i form av betonglining. Enligt Trafikverket kan kostnaden för lining komma att uppgå till cirka 5–9 miljarder kr, vilket inte är rimligt med hänsyn till miljönyttan.

Mark- och miljödomstolen har ställt flera frågor till Trafikverket som gäller den angivna totala kostnaden om upp till cirka 9 miljarder kr för åtgärder som gör att villkor 7 kan följas. Domstolen har inte anledning att ifrågasätta uppgiften i sig. Frågan är däremot om samtliga redovisade kostnader ska beaktas vid prövningen.

#### *Motparternas inställning*

Länsstyrelsen och Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Stockholms kommun har medgett ansökan om tillstånd, men haft synpunkter på ett utredningsvillkor respektive kompensationsåtgärder. Stockholms kommun har haft synpunkter med anledning av redan uppkomna skador i det berörda området.

De ideella föreningarna och ett flertal sakägare har motsatt sig ansökan om tillstånd till ökad grundvattenbortledning på de två delsträckorna.

#### *Bästa möjliga teknik för tunnelprojekt*

Enligt mark- och miljödomstolens bedömning innebär kravet på att använda bästa möjliga teknik enligt 2 kap. 3 § miljöbalken att man i detta fall som utgångspunkt ska ställa krav på ytterligare tätningsåtgärder genom t.ex. betonglining. Statliga infrastrukturprojekt av nu aktuellt slag är en branch där det finns skäl att ställa höga krav på att skydda miljön från skador och olägenheter. I de berörda tätbebyggda områdena finns mycket stora fastighetsvärden som ska skyddas mot risken för skada. Praxis i mål om tillstånd till grundvattenbortledning i Stockholmsregionen innebär att mycket höga krav på skyddsåtgärder ställs för att begränsa risken för

skada på dessa värden. Vid bedömningen beaktas också, vilket Stockholms kommun har lyft fram, risken för långsiktig skada på höga natur- och friluftsvärden i Grimstareservatet.

*Trafikverkets agerande under framdriften ifrågasätts*

Frågan uppkommer vilka av Trafikverkets redovisade kostnader för betonglining som ska beaktas vid en prövning enligt 2 kap. 3 och 7 §§ miljöbalken. I de redovisade kostnaderna ingår en större post om 2,37–5,75 miljarder kr som gäller ”tillägg för projektinstallation” och avser merkostnader för att en lining är svårare att utföra på grund av att redan utförda installationer m.m. måste återställas innan tunnlarna kan åtgärdas för att ge utrymme för lining. Mark- och miljödomstolen anser att det vid bedömningen av om dessa merkostnader ska beaktas bör övervägas om Trafikverket haft fog för sitt agerande under byggskedet vid en tillämpning av gällande villkor för tillståndet.

Av utredningen framgår att Trafikverket redan i oktober 2017 för delsträcka 11 och i juli 2018 för delsträcka 10 fick kännedom om att bergförhållanden och resulterande inläckage avviker från prognos och resultat av tidigare undersökningar och som låg till grund för 2014 års deldom. Trafikverket fortsatte i detta skede att utföra berganläggningarna med utgångspunkt från att betonglining inte var aktuell, dvs. tunnlarna byggdes inte på ett sådant sätt att det skulle finnas utrymme för en eventuell lining. Som skäl för detta ställningstagande har uppgetts att Trafikverket redan då bedömde att det, även vid tillämpning av åtgärdsplanen enligt villkor 5, inte var rimligt med betonglining. Trafikverket gjorde också bedömningen att det med ytterligare tätningsåtgärder av annat slag skulle vara möjligt att klara villkor 7. I det sammanhanget har Trafikverket hänvisat till att man på två andra delsträckor, trots inledningsvis höga mängder bortlett grundvatten, kunde vidta åtgärder för att klara villkor 7 för dessa delsträckor.

Utformningen av villkor 5 och åtgärdsplanen samt avsaknaden av detaljerade krav gällande inläckage under byggskedet innebär visserligen att det har funnits ett

bedömningsutrymme i fråga om vilka tätningsåtgärder som ska vidtas. Det har inte heller framkommit att tillsynsmyndigheten, efter hand som ett ökat inläckage redovisats, har framfört att det av åtgärdsplanen följer ett krav på att använda betonglining på de två delsträckorna. Bedömningsutrymmet under byggskedet enligt villkor 5 är dock nära kopplat till att villkor 7 anger ett preciserat krav på begränsning av inläckaget under driftskedet. Villkor 5 om skyldighet att följa åtgärdsplanen och villkor 7 om begränsningsvärden för driftskedet innebär att lining kan bli aktuellt. Lining nämns uttryckligen i punkt 10 i åtgärdsplanen. Trafikverket har som tillståndshavare haft ansvaret för att se till att åtgärder vidtas så att villkor 7 kan uppfyllas.

Mot bakgrund av det ökade inläckaget och de skador som började uppkomma under byggskedet ifrågasätter mark- och miljödomstolen Trafikverkets ställningstagande att i ett tidigt skede utesluta betonglining på delar av Förbifart Stockholm. Trafikverket har redovisat uppgifter om den utökade bortledning av grundvatten som skett på delsträckorna D10 och D11. Av ingivna diagram framgår beträffande D11 att det redan i slutet av 2017 hade skett en ökning av inläckaget som var något större än den marginal som Trafikverket angett mellan det egna målet för inläckaget jämfört med begränsningen i villkor 7 för denna delsträcka. Ökningen jämfört med denna marginal var ytterligare något större hösten 2018. Det framgår vidare beträffande D10 att det tidigt på hösten 2018 hade skett en ökning av inläckaget som var betydligt större än den marginal som angetts mellan det egna målet jämfört med begränsningen i villkor 7.

Den förhållandevis stora ökningen av inläckaget i ett tidigt skede av framdriften på delsträckorna innebar, enligt mark- och miljödomstolens uppfattning, att det fanns skäl att tillfälligt stoppa arbetena och besluta om ytterligare skyddsåtgärder för att klara villkor 7. Det framstår som rimligt att Trafikverket i detta skede skulle ha övergått till att förbereda berget för och efterhand genomföra betonglining längs de delar av tunneln där det behövts på grund av inläckaget. Trafikverket har inte visat att de ytterligare åtgärder som vidtagits skulle säkerställa en begränsning av inläckaget under drifttiden. Enligt domstolens bedömning var den tidiga avvikelserna på

delsträckorna så pass betydande att man skulle överskrida den marginal som fanns i förhållande till villkoret, även om inläckaget på återstående del av delsträckorna skulle stämma med prognosen.

*Slutsats om kostnader för skyddsåtgärder*

Mark- och miljödomstolens slutsats av det ovan anförda är att en merkostnad om 2,37–5,75 miljarder kr hade kunnat undvikas om Trafikverket redan i ett tidigt skede hade avbrutit arbetena och övergått till en etablerad och bättre tätningsteknik för att klara villkor 7 under drifttiden. Det finns inte skäl att i detta sammanhang ta hänsyn till om ett sådant beslut skulle medfört en långsammare framdrift.

Det är därmed inte rimligt att vid bedömningen beakta merkostnaderna för att en lining är svårare att utföra på grund av att redan utförda installationer m.m. måste återställas innan tunnlarna kan åtgärdas för att ge utrymme för lining. Mark- och miljödomstolen anser att det endast finns skäl att beakta de kostnader som behövs för att planera och bygga berganläggningarna så att de ger utrymme för lining efter hand som det stått klart att en sådan tätningsåtgärd krävs för att kunna följa villkor.

Är det motstridigt att bedöma å ena sidan att Trafikverket inte har brutit mot något villkor under arbetena hittills och å andra sidan att Trafikverket borde ha avbrutit arbetena och övergått till mer långtgående tätningsåtgärder som omfattar även lining? Mark- och miljödomstolen anser inte det. Vid prövningen av ansökan ska det inte avgöras om Trafikverket har gjort sig skyldig till brott utan om det vid en tillståndsprövning enligt miljöbalkens allmänna hänsynsregler är orimligt att ställa krav på ytterligare tätningsåtgärder. Trafikverkets utredning om inläckaget visar att det har stått klart, eller i vart fall har funnits en överhängande risk, att en fortsatt tunneldrivning utan mer långtgående tätningsåtgärder skulle leda till en överträdelse under driftskedet av villkor 7. Domstolen kan inte bortse från att Trafikverket enligt tillståndet har haft både en skyldighet och en möjlighet att vidta skyddsåtgärder så att begränsningen av inläckaget under driftskedet kan hållas.

*Avvägningen mellan kostnader för åtgärder och miljönyttan*

Mark- och miljödomstolen bedömer, mot bakgrund av slutsatsen ovan, att följande kostnader för skyddsåtgärder ska beaktas vid rimlighetsavvägningen (aktbilaga 412 s. 60):

- Direkta kostnader för lining 1 400 000 000–1 600 000 000 kr
- Direkta kostnader för lining 0–600 000 000 kr
- Projektering 70 000 000–110 000 000 kr

Dessa kostnader uppgår till sammanlagt 1 470 000 000–2 310 000 000 kr. Till detta kommer kostnader för det egentliga arbetet med ökade injekteringsåtgärder om cirka 0,1 miljard kr. Enligt mark- och miljödomstolens bedömning ska den betydligt högre stilleståndskostnaden om cirka 0,9 miljard kr inte beaktas.

Detta ger sammanlagda kostnader om cirka 1,6–2,4 miljarder kr.

Kostnaderna ska enligt mark- och miljödomstolens mening inte relateras enbart till de två delsträckorna, utan till de totala kostnaderna för hela projektet. Skälen för detta är följande. Tillståndet enligt 2014 års deldom har förenats med skyldigheter enligt villkor 5 och villkor 7 som båda har bestämts med utgångspunkt från hela projektet och dess kostnader. Villkor 5 innebär en skyldighet att följa åtgärdsplanen för hela den ansökta vattenverksamheten. Villkoret innebär att mindre långtgående skyddsåtgärder har förutsetts på delsträckor med mer fördelaktiga förhållanden men att mer långtgående skyddsåtgärder måste anses motiverade på delsträckor med betydligt sämre förhållanden. Villkor 7 har delats upp i flera delsträckor för att skyddsåtgärder ska kunna anpassas till de olika förhållanden som råder längs med en mycket lång vägsträcka. Även här har utgångspunkten varit att kraven på skyddsåtgärder kan komma att bli mer långtgående på delsträckor med betydligt sämre förhållanden.

Kostnaderna ska relateras till vad som bedöms vara miljönyttan med mer långtgående skyddsåtgärder, sannolikt genom betonglining på tre delar av de aktuella två delsträckorna.

- Kostnader för skador som inte har förutsetts om 0,28 miljarder kr. Denna siffra baseras enbart på Trafikverkets uppgift i nuläget och är därför lågt beräknad.
- Kostnader för skyddsinfiltration på lång sikt om cirka 0,22 miljarder kr (aktbilaga 412 s. 30, uppgift om kostnader för infiltration genom användning av inläckande grundvatten).

Skadekostnaderna kan jämföras med Trafikverkets uppgift vid huvudförhandlingen om att det egentliga arbetet med ökade injekteringsåtgärder har lett till en merkostnad på cirka 100 miljoner kr. Av utredningen framgår att motparter har delvis andra uppfattningar om skador på fastigheter. Prövotiden för skadereglering har inte avslutats. Enligt domstolens mening kan det antas att ytterligare skador kommer att uppstå på grund av grundvattenbortledningen. Med hänsyn till att den helt övervägande delen av berganläggningarna på delsträckorna redan har utförts kan det samtidigt antas att en ganska stor del av skadorna redan har uppkommit.

I detta sammanhang ska det framhållas att de skador som har uppstått och som fortsatt riskerar att uppstå berör ett stort antal fastighetsägare i ett urbant och till stor del tätbebyggt område i Stockholms kommun. Både ägare av bostadsfastigheter och ägare av kommersiella fastigheter förorsakas inte bara ekonomisk skada, som ska ersättas av Trafikverket, utan också betydande olägenheter av skadorna. Det går inte heller att bortse från att ett mycket stort antal sakägare har yttrat sig i målet och uttryckt stor oro för konsekvenserna av en ökad grundvattenbortledning.

Vid en samlad bedömning framstår de totala kostnaderna om 1,6–2,4 miljarder kr inte som orimligt höga vid en jämförelse med kostnaderna om 0,5 miljarder kr som representerar miljönyttan och som är lågt beräknad.



### *Konsekvenser av ett nekat tillstånd*

Mark- och miljödomstolen konstaterar att ett nekat tillstånd till utökad grundvattenbortledning i praktiken kan leda till en betydligt större kostnadsökning för projektet än vad som beaktats ovan och att projektet försenas ytterligare. Det finns därför anledning att framhålla följande när det gäller den begränsning av grundvattenbortledning under driftskedet som införts i villkor 7. Tillståndet enligt 2014 års deldom innebär en betydande frihet att utföra arbetena med berganläggningarna så att man under driftskedet kommer att hålla begränsningen av mängden inläckande grundvatten. Eftersom det är fråga om en mycket lång vägsträcka har utgångspunkten varit att kraven på skyddsåtgärder kan komma att bli mer långtgående på delsträckor med betydligt sämre förhållanden än vad som var känt vid prövningen 2014. Om underlaget redan vid den prövningen hade visat att förhållandena på de två delsträckorna var betydligt sämre, hade domstolen troligen skärpt villkor 7 på delsträckorna i enlighet med den praxis som utvecklats i mål om tillstånd till grundvattenbortledning i liknande infrastrukturprojekt. En sådan skärpning hade gjort det tydligt att mer långtgående skyddsåtgärder än normalt kan behövas på delsträckorna för att skydda mot skador och olägenheter för miljön. Att i det nu uppkomna läget – med facit i hand – mildra kravet på skyddsåtgärder framstår inte som förenligt med försiktighetsprincipen och miljöbalkens övergripande mål enligt 1 kap. 1 § miljöbalken.

### **Tillåtlighet avseende ökad grundvattenbortledning i övriga delar**

#### *Övriga hänsynsregler i 2 kap. miljöbalken*

Mark- och miljödomstolen anser att Trafikverket har visat att den ansökta verksamheten uppfyller kraven i 2 kap. 2, 4 och 5 §§ miljöbalken. Genom regeringens tillåtlighetsbeslut och de arbetsplaner som fått laga kraft har frågan om lokalisering enligt 2 kap. 6 § prövats. Någon förnyad bedömning görs därför inte i den delen.

*Stoppregeln är inte tillämplig*

Mark- och miljödomstolen bedömer att stoppregeln i 2 kap. 9 § miljöbalken inte är tillämplig. De villkor som vid tillämpningen av 2 kap. 7 § fortsatt kommer att gälla för verksamheten innebär att verksamheten inte kan befaras föranleda skada eller olägenhet av väsentlig betydelse för människors hälsa eller miljön.

Enligt mark- och miljödomstolens mening har det inte framkommit några andra omständigheter som kan utgöra grund för att överlämna målet till regeringen (se 21 kap. 7 § andra stycket miljöbalken).

*Miljö kvalitetsnormer*

Av utredningen framgår att verksamheten inte kommer i konflikt med miljö kvalitetsnormer för vatten eller någon annan miljö kvalitetsnorm.

**Slutsats om tillåtlighet avseende ökad grundvattenbortledning**

Mark- och miljödomstolen bedömer att Trafikverkets ansökan om tillstånd till vattenverksamhet med ökad grundvattenbortledning ska avslås. Den ansökta verksamheten uppfyller inte de krav på skyddsåtgärder som följer av försiktighetsprincipen och kravet på bästa möjliga teknik vid den rimlighetsavvägning som ska göras enligt 2 kap. 7 § miljöbalken. Till följd av detta ska även Trafikverkets yrkande om ändring av villkor 7 för de två delsträckorna avslås.

Eftersom tillstånd inte ska ges till ökad grundvattenbortledning har mark- och miljödomstolen inte skäl att pröva miljö- och hälsoskyddsnämndens yrkanden om villkor i fråga om påverkan på Grimsta naturreservat. Yrkandena har motiverats av en ökad grundvattenbortledning som kan riskera att påverka naturreservatet och som inte har beaktats vid tidigare prövning.

Mark- och miljödomstolen har inte heller anledning att pröva de ideella föreningarnas yrkande om att en internationell sakkunnig ska förordnas.

Det finns inte förutsättningar att inom ramen för detta mål, enligt föreningarnas yrkande, förelägga Trafikverket att utreda behov av ett större påverkansområde än enligt ansökan avseende Grimsta naturreservat och även i övrigt avseende båda delsträckorna.

De ideella föreningarna framfört synpunkter på att begränsa användningen av kemiska injekteringsmedel. Mark- och miljödomstolen har inte anledning att inom ramen för detta mål pröva frågor om användning av kemiska produkter.

Flera sakägare har framställt yrkanden om att ytterligare utredningar ska göras för att bedöma bl.a. risken för skada, att ytterligare skyddsåtgärder ska vidtas samt att ytterligare kontroller och besiktningar på fastigheter och tillhörande anläggningar ska utföras. Mark- och miljödomstolen saknar anledning att pröva dessa yrkanden då ansökan om tillstånd till ökad grundvattenbortledning ska avslås.

Bostadsrättsföreningen Kapprocken, genom föreningens ordförande, har yrkat att Trafikverket gör en ny genomgång och uppdatering av den mer omfattande påverkan på grundvattennivåer och utbredning av vattenbalansområden som kan påverka föreningens fyra fastigheter. Föreningen har även yrkat att Trafikverket vid bedömning av påverkansområde och infiltrationsbehov tar hänsyn till påverkan på grundvattenmagasinen A3 och B3 under föreningens alla byggnader och hela område och så att fastigheterna inte skadas av arbetet. Vidare har yrkats att Trafikverket utvidgar påverkansområdet till föreningens fastigheter C och D och del av A (med byggnader på Kirunagatan 38-52) samt med kontroller och mätningar analyserar risk för påverkan på grundvattennivån under dessa fastigheter. Mark- och miljödomstolen har ovan bedömt att ansökan om ökad grundvattenbortledning ska avslås. Med beaktande av detta och den utredning som Trafikverket lagt fram i målet ska bostadsrättsföreningens yrkanden inte bifallas.

### **Tillåtlighet avseende skyddsinfiltration**

Trafikverket har genom 2014 års deldom tillstånd att på fastigheter inom påverkansområdet vid behov infiltrera vatten i jord och/eller berg för att upprätthålla godtagbara grundvattennivåer för att undvika skada, samt att anlägga och bibehålla nödvändiga anläggningar för sådan infiltration (punkt 5 i tillståndet). Ansökan i målet gäller tillstånd till skyddsinfiltration inom utökade påverkansområden, närmare bestämt tre områden som redovisats på kartunderlag. Gällande tillstånd omfattar således inte dessa områden.

Mark- och miljödomstolen har ovan bedömt att underlaget i målet är tillräckligt för den prövning som ska göras i målet.

Med referens till de observationer i fråga om påverkan som skett under byggtiden ska Trafikverkets yrkande om att inom det utökade påverkansområdet vid behov utföra skyddsinfiltration medges i syfte att undvika skada. Inga remissmyndigheter, sakägare eller parter i övrigt har heller motsatt sig ett sådant medgivande.

De ideella föreningarna har ansett att behovet av skyddsinfiltration ska minimeras under driftfasen. Mark- och miljödomstolen bedömer att ett fortsatt krav på begränsat inläckage på de två delsträckorna enligt villkor 7 kommer att begränsa behovet av skyddsinfiltration. Föreningarnas synpunkt har därmed tillgodosetts.

CAAB, ägare av fastigheten H, har yrkat i första hand att den horisontella infiltrationen från "C3" stoppas, alternativt att fastighetsägare inom kvarteren Aladdin, Argbiggan och Tristan ska få vertikal infiltration inom deras kvarter efter undersökning av berggrunden med markradar för att hitta sprickorna i berget. Mark- och miljödomstolen anser, i likhet med Trafikverket, att någon infiltration på det sätt CAAB påstår inte förekommer i praktiken. Domstolen har ovan bedömt att Trafikverket ska ges möjlighet att bedriva infiltration inom det utökade påverkansområdet som omfattar bl.a. H. CAAB:s yrkanden i dessa delar ska därför inte bifallas.

Trafikverket har vid huvudförhandlingen föreslagit att mark- och miljödomstolen ska skjuta upp under en prövotid frågan om vilket vatten som ska användas för skyddsinfiltration längs de två delsträckorna och villkoren för detta. Enligt förslaget ska Trafikverket utreda de tekniska, juridiska och ekonomiska förutsättningarna att, i stället för att nyttja vatten från Stockholm Vatten för skyddsinfiltration

- anlägga ett nytt ledningsnät och eventuell reningsanläggning för återinfiltration av inläckande grundvatten till tunnelanläggningen, eller
- anlägga ett nytt ledningsnät och eventuell reningsanläggning för återinfiltration av vatten som pumpas upp ur Mälaren.

Varken 2014 års tillstånd eller ett tillstånd enligt ansökan innebär ett krav på att använda dricksvatten från Stockholm Vatten. Mark- och miljödomstolens bedömning att ansökan om utökad grundvattenbortledning ska avslås innebär att behovet av skyddsinfiltration minskar under drifttiden. Domstolen bedömer, med hänsyn till vad Trafikverket och Stockholm Vatten och Avfall anfört i frågan, att det framgår tydligt att Trafikverket förbundit sig att utreda alternativ vattenförsörjning och åtagit sig att använda ett sådant alternativ om detta är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Det framstår vidare som olämpligt att villkora ett särskilt förfarande för de två nu aktuella delsträckorna då behov av vattenförsörjning för skyddsinfiltration kan förekomma längs hela Förbifart Stockholm. Sammantaget behövs det inte någon prövotid i frågan om vattenförsörjning, utan frågan kan lämpligen hanteras av Trafikverket i fortsatt dialog med Stockholm Vatten och Avfall. Det är sammantaget inte motiverat med ett särskilt villkor i denna del med hänsyn till att Trafikverkets åtagande omfattas av det allmänna villkoret (villkor 1), som även fortsättningsvis gäller för de berörda områdena.

### **Yrkanden om ersättning för eventuella framtida skador**

Ett stort antal sakägare har yrkat ersättning för det fall att arbetena med Förbifart Stockholm på de två delsträckorna orsakar skada på deras fastigheter, se bilaga 1. Mark- och miljödomstolen har ovan funnit att Trafikverkets ansökan om tillstånd till ökad grundvattenbortledning ska avslås. I den mån grundvattenbortledning

enligt 2014 års deldom om tillstånd till grundvattenbortledning ger upphov till skada kan detta anmälas till domstolen inom ramen för provotid för skadereglering i mål M 3346-11. Sakägare som gör gällande en sådan skada i första hand bör kontakta Trafikverket för att undersöka möjligheten att komma överens utom rätta. Domstolen har i övrigt inte anledning att vidta någon åtgärd med anledning av sakägares yrkanden om ersättning för eventuella framtida skador.

Det noteras att vid en anmälan om sakskada i mål M 3346-11 kan handlingar i både detta mål och mål M 3346-11 vara relevanta vid prövningen.

#### **Yrkanden om ersättning för redan uppkomna skador m.m.**

Rosenkavaljerens Samfällighetsförening har yrkat ersättning med 571 250 kr för att åtgärda skador på grund av de sättningar som orsakats av grundvattensänkningarna. Föreningen har yrkat att frågan om ersättning ska hanteras i mål M 3346-11. Föreningens talan ska överföras till domstolens mål M 3346-11 för fortsatt handläggning inom ramen för provotid för skadereglering.

Ett flertal andra motparter har yrkat ersättning för redan uppkomna skador till följd av verksamhet som bedrivits i byggskedet enligt 2014 års deldom. Motparterna har getts möjlighet att yttra sig i frågan om hur dessa yrkanden ska hanteras, men ingen av dem har begärt att frågan om ersättning ska hanteras i mål M 3346-11. Målet ska därför avskrivas i de delar som avser dessa motparters yrkanden om ersättning för redan uppkomna skador, enligt vad som framgår av domslutet.

Mark- och miljödomstolen upplyser att beslutet om avskrivning inte hindrar en anmälan om sakskada till följd av den verksamhet som getts tillstånd genom deldom den 17 december 2014 i mål M 3346-11, inom det tid som anges för detta (se Provotid för skadereglering). En sådan anmälan ska göras med angivande av mål M 3346-11.

CAAB har efter huvudförhandlingen återtagit en begäran om att hans andrahandsyrkande om inlösen av fastigheten H ska överföras till mål M 3346-11, med hänvisning till att det tekniska rådet är jävig i det målet. Mark- och miljödomstolen har därmed inget yrkande att pröva i den delen.

### **Oförutsedd skada**

Trafikverket har yrkat att tiden för framställande av anspråk i anledning av oförutsedd skada till följd av vattenverksamheten ska omfattas av den tid som bestämdes genom mark- och miljödomstolens dom 2014-12-17 i mål M 3346-11, dvs. 20 år från arbetstidens utgång (2044-12-17).

De ideella föreningarna har ansett att anspråk med anledning av oförutsedd skada bör kunna framställas 20 år efter en ny sluttid för arbetstiden.

Mark- och miljödomstolen bedömer att den nu tillståndsgivna verksamheten avseende skyddsinfiltration inom utökat påverkansområde ska omfattas av samma regler om oförutsedd skada som i 2014 års deldom, vilket innebär följande. Anspråk i anledning av oförutsedd skada ska framställas senast 20 år från arbetstidens utgång. Med oförutsedd skada avses skada som inte kan förutses eller förutsedd skada som framträder först efter utgången av provotiden för skadereglering.

En anmälan om oförutsedd skada ska göras till mark- och miljödomstolen. Det noteras att handlingar i både detta mål och mål M 3346-11 kan vara relevanta vid prövningen av en anmälan om oförutsedd skada.

### **Rättegångskostnader**

*Yrkanden som bifalls*

Länsstyrelsen har yrkat ersättning för rättegångskostnader med 76 800 kr. CAGU:s huvudmän, Sagax Mix AB och Söderport Fenix 5 AB, har yrkat

ersättning med 66 015 kr. Bostadsrättsföreningen Neonet har yrkat ersättning med 68 300 kr.

Trafikverket har medgett dessa yrkanden. Yrkandena ska bifallas.

*Yrkanden som avslås*

ANLU, boende och innehavare av bostadsrätt belägen inom fastigheten D som ägs av Bostadsrättsföreningen Kapprocken, har yrkat ersättning för rättegångskostnader med 86 415 kr. Trafikverket har motsatt sig yrkandet med hänvisning till att ANLU inte är sakägare i målet och inte heller före-träder någon sakägare; det är bostadsrättsföreningen som är sakägare. I andra hand har Trafikverket ansett att ett skäligt belopp kan uppgå till 10 000 kr.

I kostnadsräkningen anges att ersättningen avser arbete och övriga kostnader riktade till Trafikverket med anledning av risken för påverkan på bostadsrättsföreningen. Det anges även att arbetet avser inläsning av handlingar i målet, analys av materialet, inhämtande av kompletterande material och förberedelse för presentation samt deltagande i förhandlingar. Kostnader för kopiering och resor redovisas också.

Mark- och miljödomstolen konstaterar att Bostadsrättsföreningen Kapprocken finns med i den sakägarförteckning som Trafikverket har gett in i målet. Föreningen har som sakägare rätt att föra talan i målet. Av underlaget framgår emellertid inte att ANLU företräder föreningen. Det framgår inte heller att hon på någon annan grund, genom att exempelvis äga en fastighet, är sakägare med rätt att föra talan i målet. Den omständigheten att ANLU getts möjlighet att lämna synpunkter på ansökan ändrar inte den bedömningen. Slutligen har det inte framkommit att ANLU:s bostad är belägen inom fastigheten D, som inte omfattas av Trafikverkets sakägarförteckning. Utredningen visar inte att denna fastighet är berörd av den i målet ansökta vattenverksamheten. På grund av det anförda bedömer domstolen att ANLU inte utgör en sådan motpart som har rätt till ersättning för sina kostnader vid mark- och miljödomstolen enligt



25 kap. 2 § miljöbalken jämförd med 9 kap. 2 § lagen (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet. ANLU:s yrkande om ersättning för rättegångskostnader ska därför avslås.

STHA, ombud för Bostadsrättsföreningen Kapprocken, har yrkat ersättning för sin huvudmans räkning med 33 600 kr avseende 24 timmars arbete á 1 400 kr.

Trafikverket har motsatt sig yrkandet med hänvisning till att ersättning inte utgår för egen nedlagd tid.

I kostnadsräkningen anges att ersättningen avser arbete och övriga kostnader riktade till Trafikverket med anledning av risken för påverkan på bostadsrättsföreningen.

Det anges också att arbetet avser inläsning av relevanta handlingar i målet, diskussioner med huvudmannen och andra berörda samt deltagande i förhandlingar.

Mark- och miljödomstolen bedömer att STHA inte har visat att han har haft förlorad arbetsinkomst eller att han har fakturerat eller har för avsikt att fakturera föreningen för arbete. Domstolen anser också att de synpunkter som lämnats vid huvudförhandlingen i allt väsentligt inte har varit relevanta i frågan om föreningens samtliga fastigheter ska omfattas av sakägarförteckningen. Synpunkterna bedöms inte heller ha haft någon betydelse i fråga om den ansökta vattenverksamhetens påverkan på föreningens egendom. Slutligen har det inte lagts fram ett underlag som visar att STHA är ett sådant tekniskt biträde som föreningen har behövt för att utföra sin talan i målet.

Sammantaget bedömer mark- och miljödomstolen att det inte finns grund att tillerkänna STHA:s huvudman ersättning för de redovisade kostnaderna. Yrkandet ska därför avslås.

### **Verkställighetsförordnande**

Trafikverket har yrkat att tillståndet ska få tas i anspråk även om domen inte har vunnit laga kraft.

Mark- och miljödomstolen bedömer, med hänsyn till att skyddsinfiltration ger möjlighet att begränsa grundvattenbortledningens påverkan på miljön, att det finns förutsättningar att ge Trafikverket möjlighet att ta tillståndet till skyddsinfiltration i anspråk även om domen inte har fått laga kraft.

### **Prövningsavgift**

Mark- och miljödomstolen bedömer att prövningsavgiften slutligt ska bestämmas till 53 397 kr, som den preliminärt har fastställts till.

**HUR MAN ÖVERKLAGAR**, se bilaga 2 (MMD-01)

Överklagande senast den 29 april 2022.

Anders Lillienau

Ola Lindstrand

---

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

## Förteckning över sakägare som yttrat sig i mål M 3110-21

Fastighet Rättighet	Namn Ombud	Inställning Yttrandetyp	Aktbil.
<i>Stockholms kommun</i>			
I	GRGY MAGY	Yrkar ersättning som täcker kostnader för framtida skador på fastigheten som är ett resultat av grundvattenbortledning eller infiltration i samband med bygget av Förbifart Stockholm, inom tjugo år från att vattenbortledningen påbörjas. Marken är sättningskänslig. Trafikverket ansvarar för en besiktning av fastigheten.	148
J	Aladdins samfällighetsförening	Ett antal av deras 65 boende i samfälligheten har under den torra sommaren 2018 upplevt kraftiga sättningar i husen med sprickor och lutande golv som följd. En ökad grundvattenbortledning kan förvärra problemet med sättningar. Denna risk ska beaktas.	68
K Deltagare i L	Bostadsrättsföreningen Aprikosen	Yrkar ersättning för eventuella skador på mark, fastigheterna, garage samt parkeringsplatserna ovanpå garaget.	130
M	CELO DALO	Motsätter sig ansökan då det kan bli framtida stora konsekvenser i form av sättningar i husgrunden och fastigheten.	164
N	CABR REBR	Yrkar ersättning för eventuell skada på bergvärmeanläggning på grund av ändring av grundvattennivån.	54–57
O	JOKV	Yrkar ersättning för eventuella skador till följd av ansökt åtgärd, såsom sättningskador, markrörelser, ändrad avrinning, översvämning eller andra skador. Ansvaret ska bestå så länge åtgärden pågår och under en rimlig tidsperiod därefter, förslagsvis minst 50 år.	69
Z2	Bostadsrättsföreningen Salongen	Motsätter sig ansökan. Yrkar omgående ersättning för kostnader för reparationer och åtgärder som utförts i föreningen på grund av skador Trafikverket orsakat; och ersättning för framtida kostnader. Yrkar tillsätts en oberoende utredningsman, på Trafikverkets	87, 272

		<p>bekostnad för att bedöma vilka risker fastigheten kan utsättas för och vilka åtgärder som behövs. Fastigheten har drabbats av marksänkningar om 20 cm på grund av grundvattenuttag för byggandet av Förbifart Stockholm. Det har orsakat stora kostnader om cirka 1,1 miljon kr för bl.a. att bygga om 13 entréer. Marken under bottenplattan på några hus har sjunkit och lämnat stort utrymme för råttor m.m. En av Trafikverkets pumpstationer skickar vattet runt dräneringen av deras garage; mindre vatteninträngning har skett då deras hårt belastade dräneringspump stängts ner på grund av reparationsbehov.</p> <p>Åtgärder för nivåstabilisering i aktbil. 242 bör villkoras. Åtgärder enligt punkt 4.1 ska fullföljas då ytterligare marksänkning kan ge mycket allvarliga konsekvenser. Vi har ännu inte fått bekräftelse från Trafikverket på återbetalning avseende inskickade fakturor från 2019–2021 på cirka en miljon kr från Förbifart Stockholm.</p>	
Tomträtt till F	Söderport Fenix 5 AB genom ombud CAGU	<p>Motsätter sig inte tillstånd till ytterligare grundvattenbortledning under drift av Förbifart Stockholm och ytterligare skyddsinfiltration inom utökat påverkansområde. På grund av risk för skada yrkas att frågor om skada ska skjutas upp under en prövotid om 10 år räknat från det att grundvattenbortledning påbörjas, dvs. motsvarande villkor U1 i 2014 års deldom.</p> <p><i>Under prövotiden ska Trafikverket följa upp effekterna i syfte att vinna erfarenhet av verksamheten samt utreda om skada uppkommer på fastigheter, byggnader eller annan egendom. Efter utgången av prövotiden bör sökanden redovisa resultatet av genomförda utredningar och kontroller, uppkomna skador samt förslag till skadereglering för dessa. Före prövotidens utgång får en fråga om skadeersättning till följd av verksamheten anmälas till mark-</i></p>	131, 205,

		<i>och miljödomstolen och regleras före prövotidens utgång.</i> Yrkar ersättning för rättegångskostnader.	
Q	DAKD PUDU	Hänsyn ska tas till risken för skada på bergvärmen och risken för sättningar eller sprickor på fastigheten på grund av grundvattenbortledning.	40
Tomträtt till R	INLA	Yrkar ersättning för eventuell reparation av skada på fastigheten orsakad av sänkt grundvattennivå.	191
A	Bostadsrättsföreningen Kapprocken genom ordförande THLU och ombud STHA	Yrkar att Trafikverket gör en ny genomgång och uppdatering av den mer omfattande påverkan på grundvattennivåer och utbredning av vattenbalansområden som kan påverka föreningens fyra fastigheter. Yrkar att Trafikverket vid bedömning av påverkansområde och infiltrationsbehov tar hänsyn till påverkan på grundvattenmagasinen A3 och B3 under föreningens alla byggnader och hela område och så att fastigheterna inte skadas av arbetet. Yrkar att Trafikverket utvidgar påverkansområdet till föreningens fastigheter C och D och del av A (med byggnader på Kirunagatan 38-52) samt med kontroller och mätningar analyserar risk för påverkan på grundvattennivån under dessa fastigheter. Anför att gränsen för lera inte är korrekt redovisad i Trafikverkets bygghandlingar, särskilt att gränsen för lös lera är feldragen. Alla fastigheter (utom Abiskovägen 6) kan enligt bygghandlingarna för föreningen beröras av detta.	358
Tomträtt till S	Bostadsrättsföreningen Neonet genom ombud ELPE och TOBL	Anser Trafikverkets yrkande är otydligt i den del som gäller att verksamheten ska bedrivas i enlighet med de villkor som har meddelats i 2014 års deldom med de ändringar som fastställdes av Mark- och miljööverdomstolen i 2015 års dom. Vill få klarlagt att ansökt verksamhet ska omfattas av samma villkor för prövotid och oförutsedd skada som i 2014 års deldom. Förutsätter att rättigheter	215, 284

		och villkor enligt 2014 års deldom även gäller för den ändrade och mer omfattande verksamheten. Det finns pågående skadeärende efter marksättningar konstaterats. Yrkar ersättning för rättegångskostnader.	
B	Bostadsrättsföreningen Kapprocken genom ordförande THLU	Se A ovan.	358
T	YIAN	Yrkar ersättning för skada som byggandet av Förbifart Stockholm orsakat på fasaden med sprickor runt om huset, på lösöre inomhus, och på bergvärmen. Under flera år har sprängningar, även på kvällar och nätter, stört deras sömn och förmåga till återhämtning.	38
TT	LGSÖ	Motsätter sig ansökan om utökad vattenverksamhet. I området har redan blivit sättningar på grund av pågående vattenverksamhet; marken runt garaget har sjunkit cirka 10 cm. Om ansökan bifalls behövs nya besiktningar av markförhållanden och avtal om skadeslöshet. Skador finns även på parkeringen vid övre garaget. Erbjuden ersättning är endast cirka 50 % av åtgärdskostnaderna.	90, 275
U	EYLO INLO	Motsätter sig ansökan då det har blivit stora konsekvenser i form av kraftiga sättningar i garaget och på tomter i samfälligheten.	151
V	CHBÄ	Yrkar att skador på fastigheten på grund av grundvattenbortledning ska åtgärdas. Arbetena har påverkat den altan och förstukvist som tillhör huset. Båda tillbyggnaderna från 1990 har tidigare inte påverkats men de sista åren har det skett en markant sjunkning. Infiltration är inte en hållbar lösning.	193
X	ROHE	Yrkar ersättning för skada som orsakats av grundvattenbortledning. Nuvarande sänkning har påverkat altan och förstukvist; markant sjunkning; altanen 8-10 cm. Stor oro för ytterligare påverkan vid utökad bortledning.	88
Y	Rosenkavaljerens Samfällighets-	Yrkar ersättning med 571 250 kr för uppkomna skador på grund av grundvattenbortledning och att	155–157, 159–163, 288, 365

	förening genom TZIK	detta hanteras i mål M 3346-11. Grundvattenbortledningen har orsakat sättningar som lett till skador på garaget m.m. De har en annan uppfattning än Trafikverket om ersättningens storlek. Om grundvattnet fortsätter sjunka kommer sättningarna fortsatt skada asfalt och betonggrunderna i deras hus.	
Officialservitut på Z samt flera lednings-rätter	Stockholm Vatten och Avfall	Redovisas under Yrkanden och Utveckling av talan i domen.	137
Tomträtt till E	Sagax MIX AB genom ombud CAGU	Motsätter sig inte tillstånd till ytterligare grundvattenbortledning under drift av Förbifart Stockholm och ytterligare skyddsinfiltation inom utökat påverkansområde. På grund av risk för skada yrkas att frågor om skada ska skjutas upp under en prøvotid om 10 år räknat från det att grundvattenbortledning påbörjas, dvs. motsvarande villkor U1 i 2014 års deldom. <i>Under prøvotiden ska Trafikverket följa upp effekterna i syfte att vinna erfarenhet av verksamheten samt utreda om skada uppkommer på fastigheter, byggnader eller annan egendom. Efter utgången av prøvotiden bör sökanden redovisa resultatet av genomförda utredningar och kontroller, uppkomna skador samt förslag till skadereglering för dessa. Före prøvotidens utgång får en fråga om skadeersättning till följd av verksamheten anmälas till mark- och miljödomstolen och regleras före prøvotidens utgång.</i> Yrkar ersättning för rättegångskostnader.	131, 205,
A1	IRLW PEWA	Motsätter sig ökad grundvattenbortledning. Domstolen ska säkerställa att inga ytterligare skador uppkommer. Yrkar ersättning för skador på fastighet och pool som uppkommit på grund av bygget av Förbifart Stockholm. De har inte kommit överens med Trafikverket.	165
B1	EVGU ANWU	Yrkar ersättning för eventuell skada på bergvärmeanläggning	79

		vid effektivitetsbortfall på grund av grundvattenbortledning.	
C1	JACH FRES	Om Trafikverket tillåts leda bort grundvatten förväntas en kompensation för det beräknade effektivitetsbortfallet på deras energibrunn. Genom löpande mätningar finns tillförlitligt underlag för påverkansberäkningar.	136
D1	Torparmors Samfällighetsförening genom MAWA	Trafikverket ska ansvara för framtida skador på grund av Förbifart Stockholm på deras fastigheter, ledningar, vägar och tomter. Skador har inträffat utanför det beräknade påverkansområdet. I samfälligheten flyttar sig verandor och förstukvistar och det finns döda tallar. Det är orealistiskt att för all framtid kompensera för förlorat grundvatten genom ständig återinfiltration.	214
E1	STAS	Yrkar att hans fastighet inkluderas i de områden som ska kontrolleras eftersom en grundvattensänkning kraftigt ökar risken för skador. För att säkerställa estetiska och driftsäkra lösningar måste Trafikverket presentera hur de under drifttiden använda lösningarna kommer att se ut; de måste anpassas till omgivningen och underställas godkännande av närboende. Han kan se tydliga tecken på marksänkningar och sättningar i deras parkleder inom markområdet II.	127
F1	MAAH	Yrkar att hans fastighet inkluderas i de områden som ska kontrolleras eftersom en grundvattensänkning kraftigt ökar risken för skador. För att säkerställa estetiska och driftsäkra lösningar måste Trafikverket presentera hur de under drifttiden använda lösningarna kommer att se ut; de måste anpassas till omgivningen och underställas godkännande av närboende.	101
G1	PAWE	Yrkar att hans fastighet inkluderas i de områden som ska kontrolleras eftersom en grundvattensänkning kraftigt ökar risken för skador. För att säkerställa estetiska och driftsäkra lösningar måste Trafikverket presentera hur de under drifttiden använda lösningarna kommer att	126



		se ut; de måste anpassas till omgivningen och underställas godkännande av närboende.	
H1	PAWE	Yrkar att hans fastighet inkluderas i de områden som ska kontrolleras eftersom en grundvattensänkning kraftigt ökar risken för skador. För att säkerställa estetiska och driftsäkra lösningar måste Trafikverket presentera hur de under drifttiden använda lösningarna kommer att se ut; de måste anpassas till omgivningen och underställas godkännande av närboende.	123
I1	Torparängens Samfällighetsförening genom STAS	Yrkar att föreningens fastighet inkluderas i de områden som ska kontrolleras eftersom en grundvattensänkning kraftigt ökar risken för skador. För att säkerställa estetiska och driftsäkra lösningar måste Trafikverket presentera hur de under drifttiden använda lösningarna kommer att se ut; de måste anpassas till omgivningen och underställas godkännande av närboende. Han kan se tydliga tecken på marksänkningar och sättningar i deras parkleder inom markområdet I1.	135
J1	ABCH	Motsätter sig tillstånd till ökad grundvattenbortledning och infiltration. Hans fastighet kan påverkas negativt av detta genom att huset kan få sättningar och marken kan sjunka.	100
K1	HAOL INOL	Motsätter sig tillstånd till ökad grundvattenbortledning. Om tillstånd ges, yrkar de att Trafikverket följer upp om deras fastighet får skador till följd av grundvattenbortledningen. Yrkar ersättning för eventuella skador. Yrkar att Trafikverket följer upp om Torplyckans samfällighetsförenings anläggningar, vatten- och elledningar samt gemensamt garage får skador.	111, 279
L1	DAWA LLWA	Motsätter sig tillstånd till ökad grundvattenbortledning och infiltration. Hennes fastighet kan skadas och påverkas negativt av detta.	113, 114
M1	JOIN MALI	Motsätter sig tillstånd till ökad grundvattenbortledning. Om tillstånd ges, yrkar att Trafikverket	122, 280

		kontinuerligt bevakar och undersöker skador på deras fastighet till följd av grundvattenbortledningen och infiltrationen. Yrkar ersättning för eventuella skador. Samma yrkanden avseende Torplyckans samfällighetsförening.	
N1	PEER	Trafikverket ska ta ansvar för alla kostnader som kan härledas till projektet. Den ökade grundvattenbortledning kan orsaka skador på mark, byggnader, träd och växter. Om grundvattennivån sänks och marken pressas ihop kommer nederbörden inte tas upp på samma sätt utan byggnader kan få vattenskador. Hur ska hennes byggnader som ligger i en slänt skyddas från den risken?	180
O1	ERLA	Trafikverket har informerats om sättningar i huset på grund av att grundvattennivån har sjunkit. Om det blir värre är huset knappast beboeligt.	194
P1	Torplyckans samfällighetsförening	Motsätter sig tillstånd till ökad grundvattenbortledning. Om tillstånd ges, yrkar att Trafikverket följer upp om deras anläggningar får skador till följd av grundvattenbortledningen. Yrkar ersättning för eventuella skador på gemensamhetsanläggningar, vatten- och elledningar samt gemensamt garage.	219, 276
Tomträtt till Q1	LERO, PARO	Yrkar ersättning för skada på fastigheten med tillhörande tomt, altaner och förråd på grund av vattennivåsänkning och vibrationer från sprängningar från byggande av Förbifart Stockholm. De har fått ersättning en gång för skador på trädäck. Efter information att grundvatten ska sänkas igen är avtal om att samma skada inte får åberopas igen inte giltigt.	20, 281
Tomträtt till R1	EVEG, GÖEG	Motsätter sig ansökan och alla förändringar och ingrepp som kan negativt påverka miljö, klimat, hälsa, skador på fastighet och marknadsvärde på fastighet. Om ansökan beviljas, yrkas ersättning för eventuella skador, påverkan och ändrat marknadsvärde.	35
Tomträtt till S1	ANLO	Yrkar ersättning om det blir fler eller ytterligare skada på hennes	146

		hus. Hon har idag skador på huset på grund av att grundvattnet sjunkit.	
T1	Torplyckegränds samfällighetsförening, genom PARO	Yrkar ersättning för eventuella skador på föreningens fastigheter, garage, sopanläggning, miljörum, parkering och vägar.	21
U1	BISI STSI	De vill inte drabbas av kostnader för t.ex. trasiga vattenledningar eller skador på garage; Trafikverket ska ta ansvar för skador och skyndsamt reparera dem när de uppstår. De stöder Torptäppans samfällighetsförenings synpunkter.	141
V1	ENKA AKSA	De vill inte drabbas av kostnader för t.ex. trasiga vattenledningar eller skador på garage; Trafikverket ska ta ansvar för skador och skyndsamt reparera dem när de uppstår. De stöder Torptäppans samfällighetsförenings synpunkter.	188
X1	MANO PENO	De vill inte drabbas av kostnader för t.ex. trasiga vattenledningar eller skador på garage; Trafikverket ska ta ansvar för skador och skyndsamt reparera dem när de uppstår. De stöder Torptäppans samfällighetsförenings synpunkter.	142
Y1	NAMA NIMA	De vill inte drabbas av kostnader för t.ex. trasiga vattenledningar eller skador på garage; Trafikverket ska ta ansvar för skador och skyndsamt reparera dem när de uppstår. De stöder Torptäppans samfällighetsförenings synpunkter.	77
Z1	BEEG EVEG	De vill inte drabbas av kostnader för t.ex. trasiga vattenledningar eller skador på garage; Trafikverket ska ta ansvar för skador och skyndsamt reparera dem när de uppstår. De stöder Torptäppans samfällighetsförenings synpunkter.	91
Tomträtt till A2	LAER	Trafikverket ska besikta fastigheten före och efter grundvattenbortledningen, så har inte skett. Fastigheten ska hållas skadeslös.	181
B2	GURI	Hon vill inte drabbas av kostnader för t.ex. trasiga vattenledningar eller skador på garage; Trafik-	121

		verket ska ta ansvar för skador och skyndsamt reparera dem när de uppstår. Hon stöder Torptäppans samfällighetsförenings synpunkter.	
B22	KAWI	Trafikverket ska besikta fastigheten före och efter grundvattenbortledningen, så har inte skett. Fastigheten ska hållas skadeslös.	181
C2	JOAR NILE	De vill inte drabbas av kostnader för t.ex. trasiga vattenledningar eller skador på garage; Trafikverket ska ta ansvar för skador och skyndsamt reparera dem när de uppstår. De stöder Torptäppans samfällighetsförenings synpunkter.	109
D2	HACH KELI	Yrkar att följande utförs och bekostas av Trafikverket: Att TV kontrollmäter marknivån på deras fastighet innan utökad grundvattenbortledning och infiltration påbörjas samt protokollför mätningarna. Att TV besiktar deras fastighet före utökad grundvattenbortledning, och protokollför det. Att sådana kontrollmätningar och besiktningar utförs årligen under arbetets gång och därutöver årligen under fem års tid efter att samtliga arbeten inom berört påverkansområde besiktats och godkänts. Att TV årligen översänder till dem protokoll över mätningarna och besiktningarna. Yrkar ersättning för eventuella skador på grund av grundvattenbortledningen.	134
E2	FRHU SIHU	De vill inte drabbas av kostnader för t.ex. trasiga vattenledningar eller skador på garage; Trafikverket ska ta ansvar för skador och skyndsamt reparera dem när de uppstår. De stöder Torptäppans samfällighetsförenings synpunkter.	158
Tomträtt till F2	BISA	Hon vill inte drabbas av kostnader för t.ex. trasiga vattenledningar eller skador på garage; Trafikverket ska ta ansvar för skador och skyndsamt reparera dem när de uppstår. Hon stöder Torptäppans samfällighetsförenings synpunkter.	86

Tomträtt till G2	BIGU TYKO	Trafikverket ska ta fullt ansvar för att återställa de skador som uppstår med anledning av byggnation av Förbifart Stockholm, ökad grundvattenbortledning och infiltration.	177
H2	EVST KEST	De vill inte drabbas av kostnader för t.ex. trasiga vattenledningar eller skador på garage; Trafikverket ska ta ansvar för skador och skyndsamt reparera dem när de uppstår. De stöder Torptäppans samfällighetsförenings synpunkter.	89
I2	JOLI ROLI	De vill inte drabbas av kostnader för t.ex. trasiga vattenledningar eller skador på garage; Trafikverket ska ta ansvar för skador och skyndsamt reparera dem när de uppstår. De stöder Torptäppans samfällighetsförenings synpunkter.	128
J2	VIAN JOFE	De vill inte drabbas av kostnader för t.ex. trasiga vattenledningar eller skador på garage; Trafikverket ska ta ansvar för skador och skyndsamt reparera dem när de uppstår. De stöder Torptäppans samfällighetsförenings synpunkter.	84
K2	ULAN ANBE	Yrkar att följande utförs och bekostas av Trafikverket: Att TV kontrollmäter marknivån på deras fastighet innan utökad grundvattenbortledning och infiltration påbörjas samt protokollför mätningarna. Att TV besiktar deras fastighet före utökad grundvattenbortledning, och protokollför det. Att sådana kontrollmätningar och besiktningar utförs årligen under arbetets gång och därutöver årligen under fem års tid efter att samtliga arbeten inom berört påverkansområde besiktats och godkänts. Att TV årligen översänder till dem protokoll över mätningarna och besiktningarna. Yrkar ersättning för eventuella skador på grund av grundvattenbortledningen.	129
K2	Torptäppans Samfällighetsförening	Yrkar att Trafikverket genomför inspektion av föreningens styva ledningar för att bedöma deras nuvarande skick, vilket gör det	99

		lättare att bedöma eventuella skador som uppstår på grund av grundvattensänkningen. Tyvärr har Trafikverket inte ett gott rykte vad gäller ersättning av skador på grund av sprängningarna för tunneln. Deras anläggning riskerar att påverkas negativt av tillstånd till ökad grundvattenbortledning.	
M2	Traviata Samfällighetsförening	Motsätter sig ytterligare sänkning av grundvattennivån i deras område. En sänkning kommer troligen leda till skador genom sättningar i marken som orsakar skador på fastigheter, vattenledning, avlopp, elkablar, asfalterade vägar, kommunikationsledningar för data och TV samt sämre verkningsgrad på bergvärmepumpar.	221
N2	Tristans samfällighetsförening	Tillstyrker infiltrationsansökan men anser villkor bör skrivas om följande. Grundvattenmätningar och mätningar av sedan tidigare utvalda husbottenplattors läge ska ske regelbundet under all framtid. Om avvikelser visar sig kan en översyn av tillståndet krävas. Planerat bostadsprojekt vid Björnmossevägen kan bli motstående intresse till infiltrationen.	71
H	CAAB	Yrkar i första hand att den horisontella infiltrationen från "C3" stoppas, alternativt att fastighetsägare inom kvarteren Aladdin, Arbiggan och Tristan ska få vertikal infiltration inom deras kvarter efter undersökning av berggrunden med markradar för att hitta sprickorna i berget. Yrkar i andra hand att Trafikverket ska lösa in hans fastighet eftersom skadorna kommer att fortsätta i driftskedet och vara irreparabla. Genom infiltration undermineras fastigheten av strömmande horisontellt vatten för evig tid. Byggnaden har från november 2017 skadats genom sättningar, huset har en "snedhet" om 60 mm, entrédörren har blivit svår att öppna helt. Det horisontella flödet för med sig lera, jord, sand och grus under husen, vilket medför ytterligare sättningar.	18, 19, 29, 41–46, 50–53, 64–67, 72–74, 103–108, 166–170, 220, 267–270, 290–295, 305, 306, 322, 324, 325, 328, 329, 330–339, 343–357, 360, 367, 374–376, 379–382, 385–388, 390–400, 402–408, 409, 429–433, 440,

		<p>Trafikverkets bedömning att sättningar bara beror på grundvattennivåerna är fel.</p> <p>Trafikverket har bedrivit vattenverksamhet utan tillstånd. Infiltration av vatten kan enligt den äldre 11 kap. 10 § MB inte ges tillstånd i efterhand.</p> <p>Yrkar att påverkansområdet utökas för att ge Trafikverket möjlighet ersätta alla skadelidande inom kvarteren Aladdin, Argbiggan och Tristan.</p> <p>Han vill att skadorna på fastigheten hanteras. Skadorna har inte besiktats. Skadorna borde hanteras av oberoende konsult eller domstolen.</p> <p>Problemen kan åtgärdas genom att stoppa utflödet från ”handfatet” som finns under mark i området. Det finns fel och oklarheter i miljökonsekvensbeskrivningen och tekniska beskrivningen.</p> <p>Trafikverket har inte undersökt de 160 fastigheter som finns inom Björnskogsgård och inte heller förekomst av sättningskänslig lera. Invänder från resurssynpunkt mot att långsiktigt använda dricksvatten för infiltration.</p> <p>Trafikverket påstår att skadorna kommer att ersättas, men den föreslagna eviga horisontella infiltrationen kommer i stället medföra att Trafikverket måste lösa in H. Det blir ju också skador under driftsskedet. Han köpte en annan fastighet den 26 oktober 2019 utan vetskap om att H kommer att fortlöpande skadas och därför är osäljbar. Han yrkar därför att fastigheten löses in. CAAB har gett in ett flertal skrifter och kopior av handlingar som rör ärenden om tillsyn och överklagande av beslut i andra ärenden.</p>	
P2	KRAN ROAN	De känner oro inför att mer grundvatten tillförs genom infiltration eftersom de under ett antal år haft problem med att vatten tränger in i en varmvattenkylvert precis utanför tomtgränsen; det skulle kunna	60

		innebära risk för skador på deras betonggrund och fastighet.	
Q2	REKH MASE	Tillstyrker infiltrationsansökan under förutsättning att grundvattenmätningar görs regelbundet så länge tunnlarna finns. Nybyggnadsprojekt längs Björnmossevägen bör utredas grundligt avseende grundvattenförhållanden.	171
R2	DAHE	Villkoren i domen ska formuleras så att Trafikverket fullt ut står för alla kostnader kopplade till eventuella skador på fastigheten på grund av sättningar eller vibrationer i området. Kraven ska formuleras så att risk för skador så långt möjligt minimeras och att det skett sakkunnig granskning av de metoder Trafikverket föreslagit och använder.	341
S2	FAUY	Tillstyrker infiltrationsansökan under förutsättning att grundvattenmätningar görs regelbundet så länge tunnlarna finns. Nybyggnadsprojekt längs Björnmossevägen bör utredas grundligt avseende grundvattenförhållanden.	182
T2	ARHA EWHA	Tillstyrker infiltrationsansökan och förutsätter att fastigheten kontrolleras framgent. Hänvisar till Tristans Samfällighetsförenings yttrande.	132
U2	BÖHO KAHO	Tillstyrker infiltrationsansökan under förutsättning att grundvattenmätningar görs regelbundet så länge tunnlarna finns. Nybyggnadsprojekt längs Björnmossevägen bör utredas grundligt avseende grundvattenförhållanden.	80
V2	TAAB VUAS	Tillstyrker infiltrationsansökan under förutsättning att grundvattenmätningar görs regelbundet så länge tunnlarna finns. Nybyggnadsprojekt längs Björnmossevägen bör utredas grundligt avseende grundvattenförhållanden.	152
X2	EBKV LIKV	Tillstyrker infiltrationsansökan och anser villkor behövs då infiltrationen behöver fortgå så länge tunnlarna finns kvar. Infiltrationsmängder och inläckage i tunnlarna ska hela tiden övervakas. Grundvattenmätningar och inspektioner av omgivande	47



		<p>mark ska ingå i kontrollprogram under den tid tunnlarna finns kvar. Översyn av tillståndet om avvikelser förekommer.</p> <p>Planerat bostadsprojekt vid Björnmossevägen kan bli motstående intresse till infiltrationen.</p>	
Y2	VECH VICH VIVC	Yrkar ersättning för eventuella skador på fastigheten på grund av grundvattenbortledning. Vill ha huset besiktat för att bedöma om det skett defekter på huset på grund av byggandet och dokumenterat skriftligt om så är fallet.	59, 285
Ledningsrätt	Stockholm Exergi genom Stockholm Exergi Tunnlar AB	I ansökan framgår inte att risker för de undermarknanläggningar som bolaget förvaltar har beaktats inför ansökan och tillståndet kan därför inte tillstyrkas. Den planerade utökningen riskerar innebära skada för bolagets anläggningar. Bolaget har efter Trafikverkets bemötande inte återkommit med synpunkter.	179



## Hur man överklagar

### Dom i mark- och miljödomstol som första instans

MMD-01

Vill du att domen ska ändras i någon del kan du överklaga. Här får du veta hur det går till.

#### Överklaga skriftligt inom 3 veckor

Ditt överklagande ska ha kommit in till domstolen inom 3 veckor från domens datum. Sista datum för överklagande finns på sista sidan i domen.

#### Överklaga efter att motparten överklagat

Om ena parten har överklagat i rätt tid, har den andra parten också rätt att överklaga även om tiden har gått ut. Det kallas att anslutningsöverklaga.

En part kan anslutningsöverklaga inom en extra vecka från det att överklagandetiden har gått ut. Ett anslutningsöverklagande måste alltså komma in inom 4 veckor från domens datum.

Ett anslutningsöverklagande upphör att gälla om det första överklagandet dras tillbaka eller av något annat skäl inte går vidare.

#### Så här gör du

1. Skriv mark- och miljödomstolens namn och målnummer.
2. Förklara varför du tycker att domen ska ändras. Tala om vilken ändring du vill ha och varför du tycker att Mark- och miljööverdomstolen ska ta upp ditt överklagande (läs mer om prövningstillstånd längre ner).
3. Tala om vilka bevis du vill hänvisa till. Förklara vad du vill visa med varje bevis. Skicka med skriftliga bevis som inte redan finns i målet.
4. Lämna namn samt aktuella och fullständiga uppgifter om var domstolen kan nå dig: postadresser, e-postadresser och telefonnummer.  
Om du har ett ombud, lämna också ombudets kontaktuppgifter.
5. Skriv under överklagandet själv eller låt ditt ombud göra det.
6. Skicka eller lämna in överklagandet till mark- och miljödomstolen. Du hittar adressen i domen.

#### Vad händer sedan?

Mark- och miljödomstolen kontrollerar att överklagandet kommit in i rätt tid. Har det kommit in för sent avvisar domstolen överklagandet. Det innebär att domen gäller.

Om överklagandet kommit in i tid, skickar mark- och miljödomstolen överklagandet och alla handlingar i målet vidare till Mark- och miljööverdomstolen.

Har du tidigare fått brev genom förenklad delgivning, kan även Mark- och miljööverdomstolen skicka brev på detta sätt.

#### Prövningstillstånd i Mark- och miljööverdomstolen

När överklagandet kommer in till Mark- och miljööverdomstolen tar domstolen först ställning till om målet ska tas upp till prövning.

Mark- och miljööverdomstolen ger prövningstillstånd i fyra olika fall.

- Domstolen bedömer att det finns anledning att tvivla på att mark- och miljödomstolen dömt rätt.
- Domstolen anser att det inte går att bedöma om mark- och miljödomstolen har dömt rätt utan att ta upp målet.
- Domstolen behöver ta upp målet för att ge andra domstolar vägledning i rättstillämpningen.
- Domstolen bedömer att det finns synnerliga skäl att ta upp målet av någon annan anledning.

Om du *inte* får prövningstillstånd gäller den överklagade domen. Därför är det viktigt att i överklagandet ta med allt du vill föra fram.

#### Vill du veta mer?

Ta kontakt med mark- och miljödomstolen om du har frågor. Adress och telefonnummer finns på första sidan i domen.

Mer information finns på [www.domstol.se](http://www.domstol.se).



## Hur man överklagar Mark- och miljööverdomstolens avgörande

---

Den som vill överklaga Mark- och miljööverdomstolens avgörande ska göra det genom att skriva till Högsta domstolen. Överklagandet ska dock skickas eller lämnas till Mark- och miljööverdomstolen.

### Senaste tid för att överklaga

Överklagandet ska ha kommit in till Mark- och miljööverdomstolen senast den dag som anges i slutet av Mark- och miljööverdomstolens avgörande.

Beslut om häktning, restriktioner enligt 24 kap. 5 a § rättegångsbalken eller reseförbud får överklagas utan tidsbegränsning.

Om överklagandet har kommit in i rätt tid, skickar Mark- och miljööverdomstolen överklagandet och alla handlingar i målet vidare till Högsta domstolen.

### Prövningstillstånd i Högsta domstolen

Det krävs prövningstillstånd för att Högsta domstolen ska pröva ett överklagande. Högsta domstolen får meddela prövningstillstånd endast om

1. det är av vikt för ledning av rättstillämpningen att överklagandet prövas av Högsta domstolen eller om
2. det finns synnerliga skäl till sådan prövning, så som att det finns grund för resning, att domvilla förekommit eller att målets utgång i Mark- och miljööverdomstolen uppenbarligen beror på grovt förbiseende eller grovt misstag.

### Överklagandets innehåll

Överklagandet ska innehålla uppgifter om

1. klagandens namn, adress, e-postadress och telefonnummer,
2. det avgörande som överklagas (domstolens namn och avdelning samt dag för avgörandet och målnummer),
3. den ändring i avgörandet som klaganden begär,
4. de skäl som klaganden vill ange för att avgörandet ska ändras,
5. de skäl som klaganden vill ange för att prövningstillstånd ska meddelas, samt
6. de bevis som klaganden åberopar och vad som ska bevisas med varje bevis.

### Förenklad delgivning

Om målet överklagas kan Högsta domstolen använda förenklad delgivning vid utskick av handlingar i målet, under förutsättning att mottagaren där eller i någon tidigare instans har fått information om sådan delgivning.

### Mer information

För information om rättegången i Högsta domstolen, se [www.hogstodomstolen.se](http://www.hogstodomstolen.se)