



SVEA HOVRÄTT  
Mark- och miljööverdomstolen  
Rotel 060206

**DOM**  
2013-04-10  
Stockholm

Mål nr  
M 8378-12

### ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Nacka tingsrätts, mark- och miljödomstolen, deldom 2012-08-31 i mål nr M 2301-07, M 1659-07 och M 4128-08, se bilaga A

### KLAGANDE

1. Brf Blåklinten
2. Brf Blåklinten 2
3. Brf Kejsarkronan 3
4. Brf Kejsarkronan 6
5. Brf Kejsarkronan 14
6. C E
7. U E L
8. E K
9. G R W

Ombud för 1-9: S M

10. AFA Sjukförsäkringsaktiebolag
11. AFA Trygghetsförsäkringsaktiebolag
12. Fastighets AB Våghalsen 15

Ombud för 10-12: A F S

13. Diligentia Storstockholm AB
14. KLP Vasaklockan AB
15. KLP Viking Fastighets AB,
16. Pro2 Immo Holding Sweden AB

Ombud för 13-16: C H B

17. Spelbomskan KB
18. Brf Pionen 1
19. Folksam Ömsesidig Livförsäkring
20. GE Real Estate Sweden AB
21. Stiftelsen Stockholms Studentbostäder

Dok.Id 1059722

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 2290 103 17 Stockholm	Birger Jarls Torg 16	08-561 670 00 08-561 675 50	08-561 675 59	måndag – fredag 09:00-15:00
		<b>E-post:</b> svea.avd6@dom.se www.svea.se		

Ombud för 17-21: V D

22. Brf Liljan 23

Ombud för 22: M M

23. Fastighets AB Skjutsgossen Nr 8 & Co KB

24. Gamla Livförsäkringsaktiebolaget SEB Trygg Liv

25. Niam Fond Lagern 11 AB

26. Rikshem Cityfastigheter AB

27. Vasakronan Blåmannen AB

Ombud för 23-27: M L

28. Fastighetsbolaget Vinschen HB

29. Lillskotet AB, 556665-2243

Ombud för 28-29: M M

**MOTPART**

Trafikverket, Östra banregionen, projektenheten

Ombud: K H

**SAKEN**

Ersättning för rättegångskostnader

---

**MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT**

1. Med ändring av punkten II i mark- och miljödomstolens domslut fastställer Mark- och miljööverdomstolen att Trafikverket ska betala ersättning för rättegångskostnader i mark- och miljödomstolen med följande belopp.

- a) Brf Blåklinten, Brf Blåklinten 2, Brf Kejsarkronan 3, Brf Kejsarkronan 6, Brf Kejsarkronan 14, C E, U E L, E K och G  
R W med 70 762 kr, varav 65 625 kr avser ombudsarvode.
- b) AFA Sjukförsäkringsaktiebolag, AFA Trygghetsförsäkringsaktiebolag och Fastighets AB Våghalsen 15 med 203 091 kr, varav 161 000 kr avser ombudsarvode.
- c) Diligentia Storstockholm AB med 58 000 kr avseende ombudsarvode.
- d) KLP Vasaklockan AB och KLP Viking Fastighets AB med 39 400 kr avseende ombudsarvode.
- e) Pro2 Immo Holding Sweden AB med 19 400 kr avseende ombudsarvode.
- f) Spelbomskan KB (fd. AB Hotellinvest & Co KB) med 62 500 kr avseende ombudsarvode.
- g) Brf Pionen 1 med 93 750 kr avseende ombudsarvode.
- h) Folksam Ömsesidig Livförsäkring med 78 625 kr, varav 78 125 kr avser ombudsarvode.
- i) GE Real Estate Sweden AB med 63 095, varav 62 500 kr avser ombudsarvode.
- j) Stiftelsen Stockholms Studentbostäder med 93 750 kr avseende ombudsarvode.
- k) Brf Liljan 23 med 71 173 kr, varav 67 500 kr avser ombudsarvode.
- l) Fastighets AB Skjutsgossen Nr 8 & Co KB och Vasakronan Blåmannen AB med 148 975 kr, varav 69 000 kr avser ombudsarvode.
- m) Gamla Livförsäkringsaktiebolaget SEB Trygg Liv med 99 091 kr, varav 65 000 kr avser ombudsarvode.

- n) Niam Fond Lagern 11 AB med 56 000 kr avseende ombudsarvode.
- o) Rikshem Cityfastigheter AB med 73 395 kr, varav 61 000 kr avser ombudsarvode.
- p) Fastighetsbolaget Vinschen HB med 83 189 kr, varav 58 750 kr avser ombudsarvode.
- q) Lillskotet AB med 79 594 kr, varav 58 750 kr avser ombudsarvode.

På samtliga belopp ska utgå ränta enligt 6 § räntelagen från den 31 augusti 2012 till dess betalning sker.

2. Trafikverket ska betala ersättning för rättegångskostnader i Mark- och miljööverdomstolen med följande belopp.

- a) AFA Sjukförsäkringsaktiebolag, AFA Trygghetsförsäkringsaktiebolag och Fastighets AB Våghalsen 15 med 20 000 kr avseende ombudsarvode.
- b) Diligentia Storstockholm AB med 9 550 kr avseende ombudsarvode.
- c) KLP Vasaklockan AB och KLP Viking Fastighets AB med 6 550 kr avseende ombudsarvode.
- d) Pro2 Immo Holding Sweden AB med 6 550 kr avseende ombudsarvode.
- e) Spelbomskan KB (fd. AB Hotellinvest & Co KB) med 4 000 kr avseende ombudsarvode.
- f) Brf Pionen 1 med 5 000 kr avseende ombudsarvode.
- g) Folksam Ömsesidig Livförsäkring med 4 000 kr avseende ombudsarvode.

- h) GE Real Estate Sweden AB med 4 000 kr avseende ombudsarvode.
- i) Stiftelsen Stockholms Studentbostäder med 4 000 kr avseende ombudsarvode.
- j) Fastighets AB Skjutsgossen Nr 8 & Co KB med 7 500 kr avseende ombudsarvode.
- k) Vasakronan Blåmannen AB med 7 500 kr avseende ombudsarvode.
- l) Gamla Livförsäkringsaktiebolaget SEB Trygg Liv med 7 500 kr avseende ombudsarvode.
- m) Niam Fond Lagern 11 AB med 7 500 kr avseende ombudsarvode.
- n) Rikshem Cityfastigheter AB med 7 500 kr avseende ombudsarvode.
- o) Fastighetsbolaget Vinschen HB med 7 500 kr avseende ombudsarvode.
- p) Lillskotet AB med 7 500 kr avseende ombudsarvode.

På samtliga belopp ska utgå ränta enligt 6 § räntelagen från dagen för denna dom till dess betalning sker.

---

**YRKANDEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN**

**Brf Blåklinten, Brf Blåklinten 2, Brf Kejsarkronan 3, Brf Kejsarkronan 6,  
Brf Kejsarkronan 14, C E, U E L, E K och**

**G R W** har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen med ändring av mark- och miljödomstolens deldom ålägger Trafikverket att ersätta deras rättegångskostnader vid mark- och miljödomstolen med där yrkat belopp, dvs. 122 637 kr varav 65 625 kr avser ombudsarvode, 56 250 kr avser rättegångsbiträde och 762 kr avser utlägg.

**AFA Sjukförsäkringsaktiebolag, AFA Trygghetsförsäkringsaktiebolag och Fastighets AB Våghalsen 15** har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen med ändring av mark- och miljödomstolens deldom ålägger Trafikverket att utge ersättning för rättegångskostnader vid mark- och miljödomstolen med där yrkat belopp. De har även yrkat ersättning för sina rättegångskostnader vid Mark- och miljööverdomstolen.

**Diligentia Storstockholm AB, KLP Vasaklockan AB, KLP Viking Fastighets AB och Pro2 Immo Holding Sweden AB** har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen med ändring av mark- och miljödomstolens deldom ålägger Trafikverket att utge ersättning för rättegångskostnader vid mark- och miljödomstolen med där yrkat belopp. De har även yrkat ersättning för sina rättegångskostnader vid Mark- och miljööverdomstolen.

**Spelbomskan KB (fd. AB Hotellinvest & Co KB), Brf Pionen 1, Folksam Ömsesidig Livförsäkring, GE Real Estate Sweden AB och Stiftelsen Stockholms Studentbostäder** har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen med ändring av mark- och miljödomstolens deldom tillerkänner dem ersättning för sina rättegångskostnader vid mark- och miljödomstolen enligt följande: Spelbomskan KB med 62 500 kr avseende ombudsarvode, Brf Pionen 1 med 93 750 kr avseende ombudsarvode inklusive mervärdesskatt, Folksam Ömsesidig Livförsäkring med 78 625 kr varav 78 125 kr avser ombudsarvode och 500 kr avser utlägg, GE Real Estate Sweden AB med 63 095 kr varav 62 500 avser ombudsarvode och 595 kr avser utlägg, Stiftelsen Stockholms Studentbostäder med 93 750 kr avseende ombudsarvode inklusive

mervärdesskatt. De har även yrkat ersättning för sina rättegångskostnader vid Mark- och miljööverdomstolen.

**Brf Liljan 23** har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen med ändring av mark- och miljödomstolens dom ålägger Trafikverket att ersätta deras rättegångskostnader vid mark- och miljödomstolen med där yrkat belopp.

**Fastighets AB Skjutsghuset Nr 8 & Co KB, Gamla Livförsäkringsaktieförbundet SEB Trygg Liv, Niam Fond Lagern 11 AB, Rikshem Cityfastigheter AB och Vasakronan Blåmannen AB** har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen med ändring av mark- och miljödomstolens deldom förpliktiga Trafikverket att till klagandena utge ersättning för rättegångskostnader vid mark- och miljödomstolen enligt följande: Vasakronan Blåmannen AB och Fastighets AB Skjutsghuset Nr 8 & Co KB med 219 310 kr varav 69 000 avser ombudsarvode och 150 310 kr avser utlägg för tekniskt biträde, Gamla Livförsäkringsaktieförbundet SEB Trygg Liv med 129 961 kr varav 65 000 avser ombudsarvode och 64 961 kr avser utlägg för tekniskt biträde, Niam Fond Lagern 11 AB med 56 000 kr avseende ombudsarvode och Rikshem Cityfastigheter AB med 85 095 kr varav 61 000 avser ombudsarvode och 24 095 kr avser utlägg för tekniskt biträde. De har även yrkat ersättning för sina rättegångskostnader vid Mark- och miljööverdomstolen.

**Fastighetsförbundet Vinschen HB och Lillskottet AB** har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen med ändring av mark- och miljödomstolens deldom ålägger Trafikverket att utge ersättning för rättegångskostnader vid mark- och miljödomstolen med där yrkat belopp. De har även yrkat ersättning för sina rättegångskostnader vid Mark- och miljööverdomstolen.

**Trafikverket** har bestritt ändring. För det fall Mark- och miljööverdomstolen skulle komma fram till att Trafikverket ska ersätta motparternas rättegångskostnader har Trafikverket vitsordat yrkade belopp vid mark- och miljödomstolen så som skäligen och för sig, förutom i följande avseenden.

Trafikverket har bestritt att till Brf Blåklinten, Brf Blåklinten 2, Brf Kejsarkronan 3, Brf Kejsarkronan 6, Brf Kejsarkronan 14, C E, U E L, E K och G R W utge yrkad ersättning för rättegångsbiträde om 56 250 kr.

Trafikverket har beträffande Spelbomskan KB (fd. AB Hotellinvest & Co KB), Brf Pionen 1, Folksam Ömsesidig Livförsäkring, GE Real Estate Sweden AB och Stiftelsen Stockholms Studentbostäder endast vitsordat hälften av yrkad ersättning för ombudsarvode samt bestritt av Folksam Ömsesidig Livförsäkring yrkad ersättning för utlägg om 500 kr och av GE Real Estate Sweden AB yrkad ersättning för utlägg om 595 kr.

Trafikverket har beträffande Gamla Livförsäkringsaktiebolaget SEB Trygg Liv, Rikshem Cityfastigheter AB, Vasakronan Blåmannen AB och Fastighets AB Skjutsgossen Nr 8 & Co KB endast vitsordat hälften av yrkad ersättning avseende utlägg för tekniskt biträde.

Trafikverket har också bestritt skyldighet att utge ersättning för klagandens rättegångskostnader vid Mark- och miljööverdomstolen. Om Mark- och miljööverdomstolen skulle finna att Trafikverket ska utge ersättning för rättegångskostnader har yrkade belopp vitsordats så som skäliga i och för sig med undantag av AFA Sjukförsäkringsaktiebolag, AFA Trygghetsförsäkringsaktiebolag och Fastighets AB Våghalsen 15 där endast 20 000 kr avseende ombudsarvode vitsordats.

## UTVECKLING AV TALAN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

*Rätt till ersättning för rättegångskostnader enligt 25 kap. 2 § miljöbalken*

**Klagandena** har anfört i huvudsak följande. Målet avser ansökan om tillstånd enligt miljöbalken till vattenverksamhet och sakägarna har rätt till ersättning för rättegångskostnader enligt 25 kap. 2 § miljöbalken. Den omständigheten att den nu aktuella deldomen endast behandlar vissa aspekter av verksamheten kan inte ändra målets karaktär. Trafikverket har ansökt om tillstånd till att leda bort grundvatten i samband



med tunneldrivning, dvs. vattenverksamhet. Tunneldrivningen i sig är inte tillståndspliktig miljöfarlig verksamhet och Trafikverket har inte heller ansökt om frivilligt tillstånd för den delen av verksamheten. Däremot omfattar ansökan en beskrivning av såväl den egentliga vattenverksamheten som övriga arbetsmoment och effekter av projektet, bland annat buller, vibrationer och utsläpp till vatten. Detta medför dock inte att det blir fråga om ett ansökningsmål om miljöfarlig verksamhet som avses i 25 kap. 1 § miljöbalken (se kommentaren till miljöbalken s. 25:4 supplement 11, juni 2012). I tillståndsdomen för nu aktuell sträcka, den s.k. huvudspårtunneln (dom 2010-02-25 i mål nr M 3980-09), konstaterade Miljööverdomstolen att målet avser vattenverksamhet och förpliktade Trafikverket att utge ersättning för rättegångskostnader till sakägare som vunnit framgång i målen och som endast fört talan i fråga om buller och vibrationer. Frågan är således redan prövad i målen.

Mark- och miljödomstolen har nu funnit att de nu aktuella målen som rör fastställande av vissa slutliga villkor i stället är mål om miljöfarlig verksamhet. Denna tolkning saknar helt rättsligt stöd. Enligt praxis förutsätter en uppdelning av ersättningsfrågan i olika delar att det rör sig om ett s.k. blandat mål där sökanden i ett och samma mål ansöker om både tillstånd till miljöfarlig verksamhet och vattenverksamhet. I sådana mål har arbete som hänför sig till ansökan om tillstånd till miljöfarlig verksamhet inte ansetts ersättningsgillt. Även i sådana fall har dock frågor som sakligt sett sammanhänger, såsom exempelvis vibrationer och grundvattensänkning i detta fall, ofta lett till att ersättning utgått i alla delar.

De överklagade målen gäller i sin helhet ansökan om tillstånd till vattenverksamhet, dvs. det rör sig inte om ett blandat mål enligt den praxis som beskrivs ovan. Att några frågor sätts på provotid och prövningen av målet i dessa delar skjuts upp innebär inte att det blir fråga om något nytt mål om miljöfarlig verksamhet, än mindre ett ansökningsmål om miljöfarlig verksamhet. Såväl målnumren som saken är alltjämt densamma (jfr Miljööverdomstolens dom 2010-02-22 i mål nr M 10218-08). Trafikverket ska därför förpliktigas att stå för klagandenas rättegångskostnader.

**Trafikverket** har anfört i huvudsak följande. Prövningen i överklagat avgörande rör miljöfarlig verksamhet, varför 25 kap. 2 § miljöbalken inte är tillämplig och fastighets-

ägarna har själva att ansvara för sina rättegångskostnader. Begärd ersättning kan enligt lag och praxis inte dömas ut utan Trafikverkets medgivande. Något sådant medgivande har inte lämnats.

Miljööverdomstolens dom den 25 februari 2010, mål nr M 3980-09, är det första och hittills enda avgörandet där tunneldrivning utan frivillig ansökan från verksamhetsutövaren prövats och där ersättning för rättegångskostnader för fastighetsägares arbete med frågor rörande tunneldrivning dömts ut. Miljööverdomstolens bedömning i dessa två frågor saknar stöd i lag samt står i motsats till domstolens egen praxis. Tunnel-drivning kan enligt lag och praxis inte prövas inom ramen för ansökan om vattenverksamhet. Tunnelbygge utgör inte vattenverksamhet, vilket framgår av Miljöbalken, En kommentar, del 1, Bengtsson m.fl., s. 11:7, suppl. 11 juni 2012. I praxis har klargjorts på vilket sätt miljöbalken är tillämplig på tunneldrivning (se MÖD 2000:17, MÖD 2002:23, MÖD 2002:25, MÖD mål nr M 5455-00, MÖD mål nr M 7202-01 och MÖD mål nr M 1894-03). Vidare har Mark- och miljööverdomstolen i MÖD 2011:48 bekräftat och klargjort betydelsen av att erforderliga skyddsåtgärder och försiktighetsmått ska bestämmas inom ramen för tillsynen när det gäller icke tillståndspliktig miljöfarlig verksamhet och att villkorsbestämning av domstol för sådan verksamhet förutsätter att verksamhetsutövaren söker tillstånd. Miljööverdomstolen har i domen den 25 februari 2010 inte godtagit den prövningsordning som gäller enligt miljöbalken för byggandet av Citybanan. Något påstående om, eller redovisning för, att beskriven praxis skulle sakna giltighet görs inte.

Eftersom villkorsreglering av tunneldrivningen har initierats utan stöd i lag och Miljööverdomstolens bevekelsegrunder för detta har visat sig vara felaktiga är det varken korrekt eller lämpligt att dra slutsatsen att det finns rättsliga förutsättningar för att avvika från den i lag och praxis fastlagda principen att sakägare saknar rätt till ersättning för arbete med frågor rörande miljöfarlig verksamhet. Det förhållandet att Miljööverdomstolen i domen den 25 februari 2010 tillerkänt en enda fastighetsägare sådan ersättning medför ingen annan bedömning, särskilt då domstolen valt att inte utveckla skälen för detta.

Vissa klagande har gjort gällande att den prövning som ägt rum vid mark- och miljödomstolen efter målets återförvisande den 25 februari 2010 skulle ha rört vattenverksamhet. Detta påstående är felaktigt. Den vattenrättsliga prövningen (meddelande av tillstånd och bestämmande av villkor avseende vattenverksamheten) avslutades i och med domen den 25 februari 2010. Frågan i den till mark- och miljödomstolen återförvisade prövningen rörde bestämmande av villkor (skyddsåtgärder och försiktighetsmått) för tunneldrivningen, dvs. den icke tillståndspliktiga miljöfarliga verksamheten. Ingen av klagandena har vid prövningen i mark- och miljödomstolen framställt yrkanden och synpunkter på annat än tunneldrivningen. Yrkanden om skyddsåtgärder och försiktighetsmått rörande det buller som uppstår av grundvattenbortledningen och infiltrationen (porlande, ljud från pumpar och liknande) har inte framställts. För det arbete fastighetsägarna lagt ned i frågor rörande vattenverksamheten har Trafikverket också utgett ersättning i enlighet med mark- och miljödomstolens tillståndsdom den 15 april 2009, mål nr M 2301-07 m.fl.

Vissa klagande har utgått från att tunneldrivning är en följdverksamhet till grundvattenbortledningen och att det därmed skulle finnas rätt till ersättning för rättegångskostnader. Miljööverdomstolen har dock i ett flertal avgöranden slagit fast att tunneldrivning inte utgör följdverksamhet till grundvattenbortledning.

*Ej vitsordade rättegångskostnader vid mark- och miljödomstolen*

I de delar Trafikverket inte vitsordat yrkade belopp vid mark- och miljödomstolen så får klagandenas talan förstås som att de vidhåller vad som anförts vid mark- och miljödomstolen.

**Brf Blåklinten, Brf Blåklinten 2, Brf Kejsarkronan 3, Brf Kejsarkronan 6, Brf Kejsarkronan 14, C E, U E L, E K och**

**G R W** har vid mark- och miljödomstolen anförts i huvudsak följande beträffande ersättningen för biträdet G L. G L har medverkat i målet som rättegångsbiträde för att ur skaderisk- och skaderegleringsperspektiv granska Trafikverkets inlagor samt, jämte ombudet, utföra och bevaka huvudmännens talan vid skriftväxling och huvudförhandling. Han har bland annat

inhämtat bostadsrättsföreningars och bostadsrättsinnehavares synpunkter samt bearbetat och dokumenterat detta underlag. Den valda ordningen, som inneburit att nödvändigt arbete kunnat fördelas mellan ombudet och G L, har varit ändamålsenlig och kostnadseffektiv. S Ms medverkan som ombud har därigenom fordrat en mindre arbetsinsats och kunnat hållas på en påtagligt lägre kostnadsnivå än vad som annars blivit nödvändigt. Kostnaden för G Ls biträde har varit skäligen påkallad för tillvaratagande av huvudmännens rätt.

**Spelbomskan KB (fd. AB Hotellinvest & Co KB), Brf Pionen 1, Folksam Ömsesidig Livförsäkring, GE Real Estate Sweden AB, Stiftelsen Stockholms Studentbostäder** har vid mark- och miljödomstolen anfört i huvudsak följande beträffande arvudet för ombudet V D. Trafikverket har en överdriven tro på vad som går att samordna mellan olika fastighetsägare och klienter. Det enda som går att samordna är materialgenomgång och förhandling samt om en och samma klient äger flera fastigheter. GE Real Estate Sweden AB har helt olika förvaltningar för fastigheterna Blästern 14 och Härden 14 vilket kräver skilda sammanträden. Det belopp som yrkats för var och en av fastighetsägarna ligger väl i paritet med vad som yrkats för övriga fastighetsägare och för övriga ombud. Utläggen avser resor till sammanträden med klienterna och resa till huvudförhandlingen i mark- och miljödomstolen.

**Gamla Livförsäkringsaktiebolaget SEB Trygg Liv, Rikshem Cityfastigheter AB, samt Vasakronan Blåmannen AB och Fastighets AB Skjutsgossen Nr 8 & Co KB** har vid mark- och miljödomstolen anfört i huvudsak följande beträffande utlägg för det tekniska biträdet H L. H Ls arbete har i hög utsträckning tagit sikte på utredning av fastighetsspecifika förhållanden vad t.ex. avser vibrationskänslighet inkluderande grundläggningsförhållanden, materielförhållanden etc. Utredningsarbetet, oavsett vem som utför det, är bara relevant för den enskilda fastigheten. Det rör sig om stora, högt värderade, fastigheter i Stockholms innerstad. H Ls granskningar av Trafikverkets riskbedömningar etc. har i många fall pekat på brister och felaktigheter i utredningsmaterialet. Nedlagt arbete har varit nödvändigt och motiverat för att huvudmännen ska kunna bevaka sin rätt i målet. Det är inte rimligt att huvudmännen inte ska få ersättning för sina kostnader endast av den anledningen att

även andra fastighetsägare har anlitat samma tekniska konsult. Den sammanlagda kostnaden för Trafikverket skulle med all sannolikhet blivit betydligt större om varje fastighetsägare anlitat en separat teknisk konsult som haft att sätta sig in i målet, t.ex. med avseende på det mer generella underlaget rörande störningarna från tunneldrivningen etc.

**Trafikverket** har beträffande ej vitsordade belopp åberopat vad som anfördes vid mark- och miljödomstolen. Av Trafikverkets yttrande vid mark- och miljödomstolen framgår i huvudsak följande.

G L bor i en av föreningarna och hans arbete har bestått i att bedöma frågor rörande skadereglering, vilket han har erfarenhet av genom sitt arbete i försäkringsbranschen. Frågor rörande skadereglering omfattas aldrig av prövning av miljöfarlig verksamhet. Skaderegleringen är slutligt prövad genom deldomen den 15 april 2009. Då skaderegleringen inte prövas inom ramen för kvarvarande prövning har G Ls insatser inte till någon del varit motiverade.

V D biträder fem fastighetsägare med totalt nio fastigheter. Tydligare samordningsvinster borde ha kunnat åstadkommas. Enligt kostnadsräkning har hon lagt ned totalt 135 timmar, dvs. nästan 7 arbetsdagar. Hon har kommit in med ett yttrande per fastighetsägare, vilka var så gott som likalydande, samt har deltagit i huvudförhandlingen. Trafikverket vitsordar mot denna bakgrund 50 procent av kostnaden som skälig i och för sig. Gällande utlägg saknas uppgifter om vad de avser, varför dessa inte kan vitsordas.

H L har lagt ned cirka 275 timmar (å 1 800 kr), dvs. 34 arbetsdagar. Han har ägnat sig åt omotiverad detaljgranskning och samordningsvinster har inte vidtagits. Yttrandena är ofta upprepningar eller sammanfattningar av vad Trafikverket anför. Kostnaden är orimligt hög i förhållande till vad H L tillfört målet i sak. Dessutom har Trafikverket utredningsbördan. Mot denna bakgrund vitsordar Trafikverket inte mer än 50 procent av H Ls uppgivna kostnader.

*Ej vitsordade rättegångskostnader vid Mark- och miljööverdomstolen*

**AFA Sjukförsäkringsaktiebolag, AFA Trygghetsförsäkringsaktiebolag och Fastighets AB Våghalsen 15** har anfört i huvudsak följande. Med beaktande av att saken rör fastighetsvärden i storleksordningen flera miljarder och i förhållande till övriga ombudsarvoden är yrkat belopp skäligt.

**Trafikverket** har anfört följande. Det yrkade beloppet är högt, både med utgångspunkt i tillämpad timtaxa och med hänsyn till antalet angivna nedlagda timmar och angivna arbetsinsatser. Beloppet är även högt i ljuset av den ersättning för rättegångskostnader som framställts av andra fastighetsägare.

#### **MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL**

*Rätt till ersättning för rättegångskostnader i mark- och miljödomstolen enligt 25 kap. 2 § miljöbalken*

Frågan är om den nu överklagade deldomen avser prövning av ett sådant ansökningsmål om vattenverksamhet i vilket sökande enligt 25 kap. 2 § miljöbalken ska svara för motparternas rättegångskostnader vid mark- och miljödomstolen.

Bakgrunden till deldomen är att det vid prövningen av Trafikverkets (tidigare Banverket) ansökan om tillstånd enligt miljöbalken för bortledning av grundvatten i samband med byggandet av den s.k. Citybanan i Stockholms och Solna kommuner uppkom fråga om det i målet, som endast avsåg vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken, var möjligt att reglera störningar från verksamheten i form av buller (inklusive stomljud), vibrationer och förorening till vatten. Miljööverdomstolen fann, med hänvisning till bland annat MÖD 2007:50, att det var formellt möjligt att reglera buller, vibrationer och övriga störningar till följd av tunneldrivningen och att dessa störningar borde regleras genom bindande villkor (dom 2010-02-25 i mål nr M 3980-09). Då Miljööverdomstolen inte ansåg sig ha det underlag som behövdes för att fastställa sådana villkor, sköts avgörandet upp i den delen och Trafikverket ålades att ge in erforderligt underlag till mark- och miljödomstolen.

I den nu överklagade deldomen har mark- och miljödomstolen avslutat prövotidsförfarandet och fastställt slutliga villkor gällande buller under byggskedet (luftburet buller och stomljud), vibrationer under byggskedet samt utsläpp till vatten under byggskedet.

Med hänsyn till det anförda konstaterar Mark- och miljööverdomstolen att mark- och miljödomstolens prövning av vilka villkor som ska gälla beträffande buller, vibrationer och utsläpp till vatten från verksamheten vid byggandet av Citybanan har skett inom ramen för prövningen av Trafikverkets ansökan om tillstånd till vattenverksamhet. Klagandena har därmed enligt 25 kap. 2 § miljöbalken rätt till ersättning för sina rättegångskostnader vid mark- och miljödomstolen och Trafikverket ska ersätta de belopp som har vitsordats som skäligen i och för sig. Mark- och miljööverdomstolen övergår härfter till att pröva de rättegångskostnader vid mark- och miljödomstolen som inte vitsordats av Trafikverket.

#### *Rättegångskostnaderna vid mark- och miljödomstolen*

Rätten till ersättning enligt 25 kap. 2 § miljöbalken begränsas ytterst av om kostnaderna varit skäligen (25 kap. 5 § miljöbalken och 18 kap. 8 § rättegångsbalken).

Beträffande ersättning för arbete utfört av G L finner Mark- och miljööverdomstolen att G Ls arbete till stor del har avsett skaderisk- och skaderegleringsfrågor, dvs. frågor som inte var föremål för mark- och miljödomstolens prövning i det nu överklagade målet. Mark- och miljööverdomstolen bedömer att G Ls arbete i denna del inte kan anses ha varit påkallat. Så vitt framkommit har dock G L även biträtt ombudet med dennes arbete. I den delen är det skäligen att ersättning utgår. I avsaknad av närmare utredning av hur G Ls arbete fördelat sig på olika frågor finner Mark- och miljööverdomstolen att huvudmännen får anses vara skäligen tillgodosedda med totalt 70 000 kr exklusive utlägg, varav 65 625 kr avser ombudsarvode. Mellanskillnaden avser arbete utfört av G L.

Vid en genomgång av kostnadsräkningarna i målet finner Mark- och miljööverdomstolen att ombudsarvodet för V D inte på något anmärkningsvärt skiljer sig från vad övriga parter yrkat. Ersättning för yrkade belopp för arvode och utlägg ska således utges.

Gällande H L arbete vill Mark- och miljööverdomstolen framhålla att det är sökanden som är fullt ut ansvarig för att underlaget i målet är tillräckligt omfattande och relevant för en tillståndsprövning och erforderlig villkorsreglering. Endast undantagsvis bör en motparts egna utredningskostnader utgöra ersättningsgilla rättegångskostnader (jfr MÖD 2010:53). Mark- och miljööverdomstolen anser dessutom, vid en genomgång av kostnadsräkningar för övriga tekniska biträden i målet, att kostnaden för H Ls arbete varit jämförelsevis hög. När det gäller kostnadsräkningarna avseende H L har Trafikverket vitsordat ersättning med hälften av yrkade belopp avseende arbete samt helt vitsordat belopp avseende utlägg. Mark- och miljööverdomstolen finner att ersättning avseende det tekniska biträdet ska utgå med hälften av yrkat belopp avseende arbete samt yrkat belopp avseende utlägg.

#### *Rättegångskostnaderna vid Mark- och miljööverdomstolen*

Det är endast sakägarna som har överklagat mark- och miljödomstolens dom och deras rätt till ersättning för rättegångskostnaderna vid Mark- och miljööverdomstolen ska därmed bedömas enligt bestämmelserna i 18 kap. rättegångsbalken. Det innebär att Trafikverket ska ersätta klagandenas rättegångskostnader vid Mark- och miljööverdomstolen till den del de vunnit bifall till sin talan. Målet har i huvudsak rört frågan om tillämpligheten av 25 kap. 2 § miljöbalken och i den delen har klagandena vunnit full framgång till sin talan. Några av klagandena har inte vunnit framgång i frågan om vilka kostnader vid mark- och miljödomstolen som ska ersättas. Vad dessa klagande har förlorat får dock anses vara av ringa betydelse. Klagandena är därmed att anse som vinnande part och har rätt till ersättning för sina rättegångskostnader i den mån de har varit skäligen påkallade för tillvaratagande av partens rätt. Yrkade belopp har, utom i fråga om kostnaden för A F Ss arbete, vitsordats av Trafikverket såsom skäligen i och för sig. När det gäller kostnaden för A F Ss arbete finner Mark- och miljööverdomstolen att den skiljer sig på ett anmärkningsvärt



sätt från övriga kostnadsräkningar hänförliga till målet. A F Ss  
huvudmän får skäligen anses tillgodosedda med av Trafikverket vitsordat belopp.

**HUR MAN ÖVERKLAGAR**, se bilaga B

Överklagande senast 2013-05-08

I avgörandet har deltagit hovrättslagmannen Per-Anders Broqvist, hovrättsråden  
Henrik Runeson och Malin Wik, referent, samt tf. hovrättsassessorn Erika Enlund.

Föredragande har varit Linn Gloppestad.



NACKA TINGSRÄTT  
Mark- och miljödomstolen

**DELDOM**  
2012-08-31  
meddelad i  
Nacka Strand

Mål nr M 2301-07  
M 1659-07, M 4128-08

## SÖKANDE

Trafikverket, Östra banregionen, projektenheten

Ombud: K H

Ombud: N R

## SAKEN

Tillstånd enligt miljöbalken till bortledning av grundvatten från spårtunnel Tomtebodavägen-Riddarholmen i Stockholm m m(Citybanan); nu fråga om fastställande av villkor beträffande buller (inklusive stomljud), vibrationer och utsläpp till vatten från verksamheten

Avrinningsområde: 129/61 Koordinater x:6579950 y:1628700

Avd III

---

## DOMSLUT

I Mark- och miljödomstolen avslutar provotidsförfarandet angående vilka villkor som ska gälla beträffande buller (inklusive stomljud), vibrationer och utsläpp till vatten från verksamheten vid byggandet av Citybanan samt fastställer följande villkor i dessa hänseenden.

### 1. Buller under byggskedet

a. Luftburet buller

---

Bulleralstrande arbeten får normalt förekomma ovan jord helgfri måndag-fredag mellan klockan 07.00 och 19.00. Efter tillsynsmyndighetens beslut får dock sådana arbeten förekomma även under övrig tid. Luftburet buller från byggverksamheten får inte överskrida de nivåer som anges i nedanstående tabell. Efter tillsynsmyndighetens beslut får dock nivåerna överskridas. Utan sådant beslut får i områden där bakgrundsnivån överstiger nivåerna i tabellen nedan det luftburna bullret från bygg-

Dok.Id 273043

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

verksamheten överskrida dessa nivåer, dock får det luftburna bullret inte medföra att den sammantagna bullernivån överskrider bakgrundsnivån.

Alla boende som förväntas bli utsatta för luftburet buller över nivåerna i tabellen nedan (bostäder) under minst en vecka ska i god tid innan bullerstörningarna inleds erbjudas tillfälligt boende av Trafikverket. Vid tveksamhet om bullerstörningens nivå ska mätning utföras i bostadens närhet eller i den aktuella bostaden så att tidigare gjorda beräkningar kan revideras med hjälp av mätningen.

Byggbullernivå (luftburet buller) **inomhus**, ekvivalent ljudnivå för varje 5-minutersperiod, dB(A), riktvärden

Område	Helgfri måndag-fredag		Lördag, söndag, helgdag		Alla dagar
	Dag 07-19	Kväll 19-22	Dag 07-19	Kväll 19-22	
<b>Bostäder</b>	45	35	35	30	30
<b>Vårdlokaler</b>	45	35	35	30	30
<b>Undervisningslokaler</b>	40	-	-	-	-
<b>Arbetslokaler</b>	45	-	-	-	-

#### b.Stomljud

Bulleralstrande arbeten får normalt förekomma ovan jord helgfri måndag-fredag mellan klockan 07.00 och 19.00 samt under jord mellan klockan 07.00 och 22.00. Efter tillsynsmyndighetens beslut får dock sådana arbeten förekomma även under övrig tid. Stomljud från byggverksamheten får inte överskrida de nivåer som anges i nedanstående tabell vad gäller lördag, söndag, helgdag och natt. Efter tillsynsmyndighetens beslut får dock nivåerna överskridas. Utan sådant beslut får i områden där bakgrundsnivån överstiger nivåerna i tabellen nedan stomljudet från byggverksamheten överskrida dessa nivåer, dock får stomljudet inte medföra att den sammantagna bullernivån överskrider bakgrundsnivån. Stomljud i anledning av sprängning, borring och skrotning får överskrida de nivåer som anges i nedanstående tabell vad gäller helgfri måndag-fredag (klockan 07.00-22.00).

Alla boende som förväntas bli utsatta för stomljud över nivåerna i tabellen nedan (bostäder) under minst en vecka ska i god tid innan bullerstörningarna inleds erbjudas tillfälligt boende av Trafikverket. Vid tveksamhet om bullerstörningens nivå ska mätning utföras i bostadens närhet eller i den aktuella bostaden så att tidigare gjorda beräkningar kan revideras med hjälp av mätningen.

Byggbullernivå (stomljud) **inomhus**, ekvivalent ljudnivå för varje 5-minutersperiod, dB(A), riktvärden

Område	Helgfri måndag-fredag		Lördag, söndag, helgdag		Alla dagar
	Dag 07-19	Kväll 19-22	Dag 07-19	Kväll 19-22	
<b>Bostäder</b>	45	45	35	30	30
<b>Vårdlokaler</b>	45	45	35	30	30
<b>Undervisningslokaler</b>	40	-	-	-	-
<b>Arbetslokaler</b>	45	-	-	-	-

## 2.Vibrationer under byggskedet

Vibrationer från sprängningsarbeten får inte överskrida de värden som beräknas enligt svensk standard SS 460 48 66 Vibration och stöt – riktvärden för sprängningsinducerade vibrationer i byggnader (utgåva 2).

För kulturhistoriskt skyddad bebyggelse inom område som framgår på karta i **domsbilaga 1** ("besiktningsområde") och där tunneldrivningen ännu inte passerat ska Trafikverket arbeta fram kontrollprogram. Programmen ska tas fram i samråd med länsstyrelsen. Programmen ska färdigställas omgående oavsett om domen överklagas. Med kulturhistoriskt skyddad bebyggelse avses bebyggelse som är skyddad enligt lagen (1988:950) om kulturminnen m m och förordningen (1988:1229) om statliga byggnadsminnen samt blåklassad enligt Stadsmuséets kulturhistoriska byggnadsklassificering.

## 3.Utsläpp till vatten under byggskedet

Länshållningsvatten ska efter lokal rening avledas till det kommunala spillvattennätet. Alternativt får sådant vatten efter tillsynsmyndighetens beslut avledas till mark- eller vattenområde.

Kemiska produkter och farligt avfall ska förvaras och hanteras på sådant sätt att risken för förorening av mark och vatten minimeras.

II.Mark- och miljödomstolen avslår yrkandena om ersättning för rättegångskostnader.

## BAKGRUND

Genom deldom i detta mål den 15 april 2009 lämnade miljödomstolen Banverket – numera Trafikverket – tillstånd enligt miljöbalken att leda bort det inläckande grundvattnet dels i blivande tillfartstunnel och schakt vid bangårdsområdet vid Stockholms central, dels i arbetstunnel och schakt vid Norra Station i Stockholm, dels i blivande spårtunnel Tomtebodavägen-Riddarholmen; tillståndet fick enligt miljödomstolen tas i anspråk utan hinder av att deldomen inte vunnit laga kraft. I deldomen uppsköt miljödomstolen frågan om slutliga villkor för vattenverksamheten under en provotid om 12 år räknad från det att vattenbortledningen påbörjats. Deldomen överklagades till Svea hovrätt, Miljööverdomstolen. Genom dom den 25 februari 2010 i mål M 3980-09 gjorde Miljööverdomstolen vissa ändringar i de villkor som miljödomstolen föreskrivit, vilka emellertid saknar intresse i detta sammanhang; det av miljödomstolen meddelade verkställighetsförordnandet skulle enligt Miljööverdomstolen gälla tills vidare. I punkten 3 i Miljööverdomstolens domslut sköt domstolen upp avgörandet av vilka villkor som skulle gälla beträffande buller (inklusive stomljud), vibrationer och utsläpp till vatten från verksamheten. Miljööverdomstolen ålade sökanden att senast den 25 maj 2010 till miljödomstolen ge in det underlag som fordrades för fastställande av villkor i dessa delar samt förslag till villkor. I domskälen uttalade Miljööverdomstolen att under tiden fram till dess miljödomstolen fastställt villkor bör frågorna liksom hittills regleras genom tillsyn. Miljööverdomstolens dom överklagades men Högsta domstolen beslöt den 6 september 2010 att inte meddela prövningstillstånd.

Sedan Trafikverket vid ett par tillfällen beviljats anstånd har nu verket inkommit till mark- och miljödomstolen med av Miljööverdomstolen begärt underlag och förslag till villkor i aktuella avseenden. Mark- och miljödomstolen har utfärdat kungörelse enligt 22 kap 3 § miljöbalken. Yttranden har därefter inkommit från Fiskeriverket, Naturvårdsverket, Statens fastighetsverk, Statens geotekniska institut (SGI), Sveriges geologiska undersökning (SGU), Länsstyrelsen i Stockholms län, Miljö- och hälsoskyddsnämnderna i Solna och Stockholms kommuner samt ett stort antal sakägare. Sökanden har inkommit med bemötanden. Mark- och miljödomstolen har hållit huvudförhandling och i samband därmed företagit syn på i målet aktuella platser.

## YRKANDEN

Trafikverket har - som verket slutligen bestämt sin talan – föreslagit följande villkor i aktuella avseenden.

### 1. Buller under byggskedet

#### a. Luftburet buller

Bulleralstrande arbeten får normalt förekomma ovan jord helgfri måndag – fredag mellan klockan 07.00 och 19.00. Efter samråd med tillsynsmyndigheten får dock sådana arbeten förekomma även under övrig tid. Luftburet buller från byggverksamheten får inte överskrida de nivåer som anges i nedanstående tabell. Efter samråd med tillsynsmyndigheten får dock nivåerna överskridas. Utan samråd med tillsynsmyndigheten får i områden där bakgrundsnivån överstiger nivåerna i tabellen

nedan det luftburna bullret från byggverksamheten överskrida dessa nivåer, dock får det luftburna bullret inte medföra att den sammantagna bullernivån överskrider bakgrunds-nivån.

Alla boende som förväntas bli utsatta för luftburet buller över nivåerna i tabellen nedan (bostäder) under minst en vecka ska i god tid innan bullerstörningarna inleds erbjudas tillfälligt boende av Trafikverket. Vid tveksamhet om bullerstörningens nivå ska mätning utföras i bostadens närhet eller i den aktuella bostaden så att tidigare gjorda beräkningar kan revideras med hjälp av mätningen.

Byggbullernivå (luftburet buller) **inomhus**, ekvivalent ljudnivå för varje 5-minutersperiod, dB(A), riktvärden

Område	Helgfri måndag-fredag		Lördag, söndag, helgdag		Alla dagar
	Dag 07-19	Kväll 19-22	Dag 07-19	Kväll 19-22	
<b>Bostäder</b>	45	35	35	30	30
<b>Vårdlokaler</b>	45	35	35	30	30
<b>Undervisningslokaler</b>	40	-	-	-	-
<b>Arbetslokaler</b>	45	-	-	-	-

#### b.Stomljud

Bulleralstrande arbeten får normalt förekomma ovan jord helgfri måndag-fredag mellan klockan 07.00 och 19.00 samt under jord mellan klockan 07.00 och 22.00. Efter samråd med tillsynsmyndigheten får dock sådana arbeten förekomma även under övrig tid. Stomljud från byggverksamheten får inte överskrida de nivåer som anges i nedanstående tabell vad gäller lördag, söndag, helgdag och natt. Efter samråd med tillsynsmyndigheten får dock nivåerna överskridas. Utan samråd med tillsynsmyndigheten får i områden där bakgrunds-nivån överstiger nivåerna i tabellen nedan stomljudet från byggverksamheten överskrida dessa nivåer, dock får stomljudet inte medföra att den sammantagna bullernivån överskrider bakgrunds-nivån. Stomljud i anledning av sprängning, borring och skrotning får överskrida de nivåer som anges i nedanstående tabell vad gäller helgfri måndag-fredag (klockan 07.00 – 22.00).

Alla boende som förväntas bli utsatta för stomljud över nivåerna i tabellen nedan (bostäder) under minst en vecka ska i god tid innan bullerstörningarna inleds erbjudas tillfälligt boende av Trafikverket. Vid tveksamhet om bullerstörningens nivå ska mätning utföras i bostadens närhet eller i den aktuella bostaden så att tidigare gjorda beräkningar kan revideras med hjälp av mätningen.

Byggbullernivå (stomljud) **inomhus**, ekvivalent ljudnivå för varje 5-minutersperiod, dB(A), riktvärden

Område	Helgfri måndag-fredag	Lördag, söndag, helgdag	Alla dagar
--------	-----------------------	-------------------------	------------

	Dag 07-19	Kväll 19-22	Dag 07-19	Kväll 19-22	Natt 22-07
<b>Bostäder</b>	45	45	35	30	30
<b>Vårdlokaler</b>	45	45	35	30	30
<b>Undervisningslokaler</b>	40	-	-	-	-
<b>Arbetslokaler</b>	45	-	-	-	-

## 2. Vibrationer under byggskedet

Vibrationer från sprängningsarbeten får normalt inte överskrida de värden som beräknas enligt svensk standard SS 460 48 66 Vibration och stöt – riktvärden för sprängningsinducerade vibrationer i byggnader (utgåva 2).

För kulturhistoriskt skyddad bebyggelse inom område som framgår på karta i **bilaga 1** ("besiktningsområde") och där tunneldrivningen ännu inte passerat ska Trafikverket arbeta fram kontrollprogram. Programmen ska tas fram i samråd med länsstyrelsen. Programmen ska färdigställas omgående oavsett om domen överklagas. Med kulturhistoriskt skyddad bebyggelse avses bebyggelse som är skyddad enligt lagen (1988:950) om kulturminnen m m och förordningen (1988:1229) om statliga byggnadsminnen samt blåklassad enligt Stadsmuseets kulturhistoriska byggnadsklassificering

## 3. Utsläpp till vatten under byggskedet

Länshållningsvattnen ska efter lokal rening avledas till det kommunala spillvattennätet. Alternativt får sådant vatten efter samråd med tillsynsmyndigheten avledas till mark- eller vattenområde.

Kemiska produkter och farligt avfall ska förvaras och hanteras på sådant sätt att risken för förorening av mark och vatten minimeras.

## INKOMNA YTTRANDE OCH BEMÖTANDE

### Fiskeriverket

Länshållningsvattnet bör i första hand avledas till de kommunala spillvattennäten. Det är viktigt att det lokalt behandlade vattnet som man avser att avleda till mark- och vattenområde genomgår tillräcklig kontroll för att säkra att negativ miljöpåverkan inte uppkommer.

### Trafikverket

Trafikverket anser att Fiskeriverkets synpunkter beaktas inom ramen för föreslaget villkor.

Naturvårdsverket

Villkoren måste vara rättssäkra, ändamålsenliga samt lämpliga för tillsyn och kontroll. Villkoret för stömljud ska utformas så att boende inte utsätts för stömljud överskridande begränsningsvärdena 35 dB(A) i bostäder och vårdlokaler efter kl 20.00 på vardagar. Det är viktigt att de boende i anslutning till Citybanan inte i större utsträckning än nödvändigt utsätts för bullernivåer som överstiger de riktvärden som anges i Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser (NFS 2004:15). Tunnelldrivning i tätbebyggt område genererar oundvikligen störningar. Det är förståeligt att det vid vissa arbetsmoment är svårt att innehålla riktvärdena i näraliggande fastigheter men åtgärder bör vidtas för att så långt som möjligt begränsa störningarna.

Det är särskilt angeläget att boende inte utsätts för höga bullernivåer under sen kvällstid. De höga bullernivåer som anges för kvällstid i förslagen till villkor bör därför inte gälla ända till kl 22.00 på vardagar.

Trafikverket har inte anfört några godtagbara skäl för att enskilda arbetsmoment – exempelvis borring, skrotning och sprängning – generellt bör undantas från de begränsningsvärden som beslutas för verksamheten. Det är inte rimligt att begränsningsvärden för buller från dessa arbetsmoment helt saknas i sökandens villkorsförslag.

Mot bakgrund av att det är relativt långt mellan salvorna vid tunnelldrivningen bör Trafikverket kunna planera arbetena så att sprängning inte sker kvällstid, dvs efter kl 19.00. I det fall det saknas möjligheter att genom skyddsåtgärder begränsa bullernivåerna när stömljudsskapande arbetsmoment – såsom borring, skrotning och sprängning – pågår utgör detta förhållande ett ännu starkare skäl att förlägga sådana arbetsmoment till tider på dygnet då risken för störning av sömn och vila minimeras.

Villkoret om utsläpp till vatten bör tydligare reglera vilka krav som ska gälla för lokal rening samt vilka förutsättningar som måste vara uppfyllda för att länshållningsvatten ska få avledas till mark- och vattenområde.

Trafikverket

Det saknas möjligheter att genom isolering och andra åtgärder minska stömljud. Det kan här påpekas att i bullervillkoren för byggandet av Citytunneln i Malmö undantogs allt stömljud från tunnelldrivningen.

Behov föreligger att bedriva stömljudsliknande arbete under jord kl 19.00-22.00. Naturvårdsverkets förslag vad gäller planering av sådant arbete är således inte möjligt att acceptera. Detta påverkar inte Trafikverkets skyldighet att i enlighet med villkorsförslaget erbjuda tillfälligt boende.

Trafikverket motsätter sig bifall till Naturvårdsverkets förslag om tydligare reglering av kraven på lokal rening samt om angivande av förutsättningarna för avledning av länshållningsvatten till mark- och vattenområde. Det finns inga miljömässiga skäl som motiverar bifall till Naturvårdsverkets förslag. Utsläppande av



vatten sker under pågående tunneldrivning i enlighet med Trafikverkets villkorsförslag. Berörda tillsynsmyndigheter tillstyrker det sistnämnda förslaget. Trafikverket har genom avtal med Stockholm Vatten och Solna Vatten rätt att släppa läns-hållningsvattnet till det kommunala spillvattennätet.

#### Statens fastighetsverk

Verket yrkar att följande villkor ska fastställas för verksamheten: Det åligger Trafikverket att vid byggnationen av Citybanan och drivandet av tunneln vidta de skyddsåtgärder och försiktighetsmått som krävs för att vibrationer från byggnationsarbetena, ensamma eller i kombination med grundvattenpåverkan, inte ska medföra skada på de av Statens fastighetsverk förvaltade kulturbyggnaderna.

Det pågår ett arbete mellan Trafikverket och Statens fastighetsverk vad gäller kontrollprogrammen för de kulturbyggnader som Statens fastighetsverk förvaltar. Arbetet har förflutit väl och parterna har kunnat komma överens i de flesta frågor. Vad gäller tillåtna värden för vibrationer är dock parterna inte överens. Statens fastighetsverk har inte lyckats övertyga Trafikverket om att det är skillnad mellan moderna bostadshus och äldre kulturhistoriskt skyddade och känsliga byggnader. Skillnaden i synsätt synes vara att Statens fastighetsverk vill känna en större trygghet i att skador aldrig uppkommer. Skador på kulturarvet är irreparabla i den meningen att förlorade värden inte går att återskapa. De skyddsåtgärder som Trafikverket vidtar och kommer att vidta samt de rutiner vid förändringar/skador som Trafikverket arbetat fram är bra men inte tillräckliga för att garantera att kulturbyggnader inte onödigtvis skadas. Till detta kommer att Statens fastighetsverk och Trafikverket inte lyckats komma överens i frågan om hur en skada ska definieras. Statens fastighetsverk anser att en definition av skadebegreppet är nödvändig och menar att med skada ska avses varje förändring från det dokumenterade nuläget.

#### Trafikverket

Det är korrekt att Trafikverkets framarbetande av kontrollprogram för här aktuella fastigheter innefattar bl a kontakter med Statens fastighetsverk. Härutöver innefattar detta arbete samrådsförfarande med länsstyrelsen och med Riksantikvarieämbetet vad gäller de statliga byggnadsminnena. Det andra stycket i Trafikverkets förslag till villkor för vibrationer under byggskedet illustrerar Trafikverkets framarbetande av kontrollprogram för kulturhistoriskt värdefull bebyggelse i samråd med länsstyrelsen. Trafikverket anser att ytterligare tillägg inte krävs miljömässigt. Det är inte möjligt att i ett villkor ange att ingen skada alls får uppkomma.

#### SGU

Formuleringen i förslaget till villkor beträffande vibrationer under byggskedet att vibrationerna *normalt* inte får överskrida vissa värden kan öppna upp för en betydande hög andel stora vibrationer. Villkoret bör därför omformuleras så att vibrationerna endast i undantagsfall tillåts överskrida riktvärdena samt att verksamheten då omedelbart ska anpassas och efterkontroll av byggnader utföras.

Trafikverket

Verket motsätter sig bifall till SGU:s yrkande. Syftet med verkets villkorsutformning är endast att tillse att villkorstexten inte blir så snäv att varje överskridande av vibrationsvärden innebär villkorsbrott. Verket strävar efter att innehålla föreskrivna värden, inte att maximera antalet överskridanden. SGU:s oro är obefogad.

Länsstyrelsen

Svensk standard SS 460 48 66 Vibration och stöt – riktvärden för sprängningsinducerade vibrationer i byggnader är inte anpassad till kulturhistoriska miljöer med känsliga material som t ex stuckaturer, förgyllningar och bemålade kalkputtskikt. Det svagaste materialet för beräkning av materialfaktorn i svensk standard är kalksandstegel (mexitegel). Vid jämförelse med internationella standarder framkommer att den svenska standarden tillåter betydligt högre vibrationsnivåer för kulturhistoriskt känsliga byggnader än t ex den tyska och holländska. Internationella standarder tar också hänsyn till att kulturbyggnader är unika objekt, vilket inte den svenska standarden gör. Det har under sprängningsarbeten vid Maria Magdalena kyrka på Södermalm uppstått skador på kulturhistoriskt värdefulla objekt trots att vibrationsnivåerna har sänkts i förhållande till de nivåer som ska gälla enligt svensk standard.

En byggnads kulturhistoriska värde kan t ex ligga i dess byggnadsteknik, arkitektur, material, ålder eller samhällshistoriska betydelse. Kulturhistoriska värden kopplade till äldre objekt är i många fall oersättliga. Det innebär att om en byggnad eller ett objekt utsätts för någon typ av förändring så förloras kunskap och historia för alltid. En rekonstruktion kan återskapa en upplevelse av objektet men de värden som originalet besitter kan inte återskapas. För att undvika skador på kulturhistoriska värden är det av stor vikt att verka förebyggande.

Länsstyrelsen är mycket tillfreds med det kontrollprogram som Trafikverket utarbetat i samråd med länsstyrelsen när det gäller arbetena i närheten av kulturhistoriskt skyddad bebyggelse. Det fungerar bra.

Det saknas underlag som beskriver vilka konsekvenserna (fördröjning och kostnader) skulle bli om bullerstörande arbeten inte får utföras under mark kl 19.00-22.00.

Trafikverket

Som dåvarande Banverket anförde hos länsstyrelsen 2006 skulle en begränsning av stomljudsalstrande arbeten kvällstid innebära kraftigt förändrade förutsättningar för projektet på så sätt att byggtiden förlängs med 1,5-2 år vilket medför en merkostnad om ca 500 milj kr.

Miljö- och hälsoskyddsnamnden i Stockholms kommun

Nämnden tillstyrker Trafikverkets förslag till villkor gällande vibrationer och utsläpp till vatten. Även förslaget beträffande buller tillstyrks utom såtillvida att erbjudandet om tillfälligt boende bör omfatta alla som under minst en vecka förväntas bli utsatta för stömljud över 40 dB(A) inomhus kvällstid kl 19-22 helgfri

måndag till fredag. Enligt vad Trafikverket självt uppgett har hittills endast 18 hushåll norr om Ridderholmen utnyttjat verkets erbjudande om tillfälligt boende. Detta visar att det inte skulle bli särskilt betungande för verket om förutsättningen för tillfälligt boende sänktes från det av verket föreslagna värdet 45 dB(A) till 40 dB(A).

#### Trafikverket

Trafikverket motsätter sig miljö- och hälsoskyddsnämndens förslag beträffande tillfälligt boende. Om bullernivån sänks från 45 till 40 dB(A) som en förutsättning för att erhålla tillfälligt boende kan resultatet bli en anstormning av hushåll som önskar sådant boende. Det skulle kunna innebära svårigheter att hitta lägenheter för t ex barnfamiljer. Då kanske Trafikverket skulle bli tvingat att besluta om uppehåll i tunneldrivningen mellan kl 19 och 22 vilket skulle medföra tidsförskjutning för projektet och därmed ökade kostnader.

#### Sakägarna

Från vissa sakägares sida har yrkats att de värden som inte får överskridas såvitt avser vibrationer från sprängningsarbeten bör beräknas enligt utgåva 3 av svensk standard i stället för utgåva 2 som Trafikverket föreslagit.

Ett flertal sakägare har genom sina ombud yrkat ersättning av Trafikverket för sina rättegångskostnader och därvid åberopat bestämmelsen i 25 kap 2 § miljöbalken.

#### Trafikverket

Under hösten 2011 fick Trafikverket information om att ett fastställande av utgåva 3 av SS 460 48 66 var nära förestående. Citybanan var då utsprängd till ca 50 procent norr om Söderström. Projekt Citybanan hade då under drygt tre år använt utgåva 2. Samtliga upphandlade entreprenader har utgåva 2 som underlag.

Erfarenheter från mer än 20 års tillämpning av utgåva 2 av vibrationsstandarden SS 460 48 66 (fastställdes den 4 december 1991) visar att om riktvärdena innehålls är risken för skador mycket liten. Det finns heller ingen erfarenhet som visar att måttliga överskridanden av riktvärdena ger upphov till skador av någon betydelse.

Trafikverket övervägde under hösten 2011 de ekonomiska och miljömässiga konsekvenserna av en övergång till utgåva 3. Verket kunde konstatera att en sådan övergång skulle innebära större omtag både vad gäller besiktningar och framdrift samt förseningar och kostnadspåverkan. Samverkande laddningsmängd och håldjup minskar vid användande av utgåva 3 vilket påverkar framdriften negativt. Konsekvensen av att exempelvis tillämpa materialfaktorn  $FM=0,75$  (utgåva 3) i stället för 1,0 (utgåva 2) skulle innebära att håldjupet i varje salva som normalt varierar mellan 4 och 5,5 m reduceras med ca 1 m. Detta skulle innebära en tidsförlängning av de återstående arbetena i projektet med 2 till 3 månader och en merkostnad på ca 100 milj SEK beräknad för återstående arbeten norr om Söderström efter 2011-10-15. Om pågående sprängningsarbeten dessutom skulle avbrytas för att göra om förbesiktning inne i byggnaderna med avseende på bl a kakelugnar med känsliga

fogar så skulle tidspåverkan och merkostnad bli än högre, dvs Trafikverket skulle få ökade kostnader gentemot sina redan upphandlade entreprenörer.

Hösten 2011 hade Trafikverket i projekt Citybanan mer än tre års erfarenhet av utgåva 2. De miljömässiga erfarenheterna av tunneldrivningen (efterbesiktningar, skaderapporter, egenkontroll, kontakter med fastighetsägare m m) med den tillämpningen visar att miljöpåverkan är mycket begränsad. Trafikverket anser därför att det är miljömässigt omotiverat och ekonomiskt orimligt att mitt i pågående produktion övergå till utgåva 3.

Trafikverket bestrider skyldighet att utge ersättning för motparternas rättegångskostnader eftersom målet i denna del inte rör vattenverksamhet utan miljöfarlig verksamhet.

### DOMSKÄL

Mark- och miljödomstolen har nu i enlighet med punkten 3 i domslutet i Miljööverdomstolens ovan nämnda dom den 25 februari 2010 att fastställa villkor beträffande buller, vibrationer och utsläpp till vatten från verksamheten. Med *verksamheten* måste förstås verksamheten endast under byggskedet eftersom bestämmandet av villkor under drifttiden skjuts upp under en prøvotid genom miljödomstolens i den delen laga kraftvunna dom den 15 april 2009.

Vid bestämmandet av villkor avseende byggskedet i nu aktuella hänseenden beaktar domstolen till en början att Trafikverket vid huvudförhandlingen upplyst att 75-80 procent av tunneldrivningen då slutförts. Man kan därför anta att när denna deldom med fastställande av villkor meddelas så återstår endast en bråkdel av de arbeten som medför buller, vibrationer och utsläpp till vatten nämligen tunneldrivningen. Detta förhållande rubbar naturligtvis inte skyldigheten för mark- och miljödomstolen att fastställa villkor på sätt Miljööverdomstolen föreskrivit. Man bör emellertid ändå beakta att de villkor som ska fastställas i detta fall kommer att få en relativt kortvarig räckvidd i tiden. Från visst sakägarhåll har anförts att de villkor som domstolen nu fastställer kommer att bli bindande för Trafikverket under *hela* byggnadstiden. Det torde emellertid inte vara möjligt att påföra en verksamhetsutövare straffrättsligt och skadeståndsrättsligt ansvar för att inte ha följt villkor i ett tillstånd för tid innan villkoren meddelades och verksamhetsutövaren fått kännedom om dem. Buller, vibrationer och utsläpp till vatten från verksamheten under byggskedet har hittills reglerats av tillsynsmyndigheterna i enlighet med miljöbalkens tillsynsbestämmelser. Denna reglering ska enligt vad Miljööverdomstolen uttalat i sin dom fortsätta fram till dess att mark- och miljödomstolen fastställt villkor i nu aktuella hänseenden.

Miljööverdomstolen har i domskälen framhållit att de villkor som nu ska fastställas med fördel kan utformas som s k ramvillkor, dvs villkoren bör efter delegering fyllas ut med villkor som tillsynsmyndigheten föreskriver. I sina förslag till villkor har Trafikverket också tagit fasta på dessa synpunkter från Miljööverdomstolen. Som framgår av den ovanstående redogörelsen föreslår Trafikverket att tillsynsmyndigheten erhåller relativt långtgående bemyndiganden när det gäller att tillåta

avvikelser från de riktvärden och arbetstider m m som i princip ska gälla. Dessa bemyndiganden har emellertid fått en säregen språklig utformning i Trafikverkets förslag. Sålunda förekommer beträffande bemyndigandena på flera ställen i förslaget formuleringen ”efter samråd med tillsynsmyndigheten”. Man frågar sig vem som ska bestämma om det vid samrådet visar sig att Trafikverket och tillsynsmyndigheten har olika uppfattningar i det aktuella hänseendet. Detta ger ju den föreslagna formuleringen inget svar på. För att skingra denna oklarhet ska den föreslagna formuleringen ersättas med orden ”efter tillsynsmyndighetens beslut”. Att detta beslut lämpligen bör föregås av samråd mellan Trafikverket och tillsynsmyndigheten är en annan sak som emellertid inte behöver tas in i villkoren.

Gentemot Trafikverkets förslag till villkor beträffande vibrationer har från vissa sakägares sida yrkats att de värden som inte får överskridas bör beräknas enligt utgåva 3 av svensk standard i stället för utgåva 2 som Trafikverket föreslagit. Trafikverket har motsatt sig detta yrkande och anfört att det är miljömässigt omotiverat och ekonomiskt orimligt. Mark- och miljödomstolen delar Trafikverkets bedömning.

Såvitt avser det föreslagna villkoret beträffande vibrationer har SGU vänt sig mot formuleringen att riktvärdena i svensk standard *normalt* inte får överskridas. En sådan formulering kan enligt SGU öppna för ett betydande antal överskridanden. Även mark- och miljödomstolen finner att ordet *normalt* inte bör användas i detta sammanhang. Det ska därför utgå. Eftersom det är fråga om riktvärden delar inte domstolen Trafikverkets farhågor att varje överskridande av vibrationsvärdena skulle innebära villkorsbrott om inte ordet normalt fanns med.

Beträffande frågan om 45dB(A) eller 40 dB(A) såvitt avser stömljud ska gälla som gräns för rätt till ersättningsboende gör mark- och miljödomstolen följande bedömning. Gränsen 45 dB(A) har hittills med tillsynsmyndigheternas godkännande under hela den period som tunnelarbetet fortskridit tillämpats som gräns. Att nu utan någon närmare utredning om konsekvenserna ändra den gränsen bör inte komma i fråga. Miljö- och hälsoskyddsnämndens i Stockholm yrkande i denna del ska därför inte bifallas.

I övrigt finner mark- och miljödomstolen de av Trafikverket föreslagna villkoren lämpliga. De ska därför fastställas med de ändringar som framgår av domstolens ovanstående synpunkter.

#### Rättegångskostnader

Målet i den nu behandlade delen rör inte vattenverksamhet utan miljöfarlig verksamhet. Genom Miljööverdomstolens ovannämnda dom den 25 februari 2010 – som vunnit laga kraft – är frågorna i målet beträffande vattenverksamhet tills vidare avgjorda. En annan sak är att dessa frågor på nytt kan bli föremål för handläggning t ex när prövotidsredovisning inkommer från Trafikverket efter utgången av den prövotid som miljödomstolen bestämde i 2009 års dom eller om oförutsedda skador med anledning av vattenverksamheten blir anmälda.

Att målet i den nu behandlade delen rör enbart miljöfarlig verksamhet innebär att Trafikverket inte kan förpliktas att betala ersättning till sina motparter för deras rättegångskostnader. Motparternas yrkanden härom ska därför avslås.

**HUR MAN ÖVERKLAGAR**, se domsbilaga 2

Överklagande ställt till Svea hovrätt, Mark- och miljööverdomstolen ska ha inkommit till Nacka tingsrätt, mark- och miljödomstolen senast den 21 september 2012. Prövningstillstånd krävs.

Torgil Melin

---

Staffan Ljung

I domstolens avgörande har deltagit t f rådmannen Torgil Melin, ordförande, och tekniska rådet Staffan Ljung samt de särskilda ledamöterna Åke Larsson och Hans Söderström. Enhälligt.