



SVEA HOVRÄTT  
Mark- och miljööverdomstolen  
Rotel 060203

**DOM**  
2019-08-30  
Stockholm

Mål nr  
M 4651-18

## ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Nacka tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom 2018-04-18 i mål nr M 6152-15,  
se bilaga A

## PARTER

### Klagande

Trafikverket  
781 89 Borlänge

Ombud: x

### Motparter

1. Fjuckby–Valhammar–Kyrsta–Vaxmyra dikningsföretag år 1921

2. A

3. B

4. C

5. D

6. E

Dok.Id 1504253

**Postadress**  
Box 2290  
103 17 Stockholm

**Besöksadress**  
Birger Jarls Torg 16

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

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

**Telefax**  
08-561 675 59

**Expeditionstid**  
måndag – fredag  
09:00–16:30

7. F  
(Ärentuna jägarklubb)

8. G

9. H

10. I

11. J

12. K

13. L

14. M

15. N

16. O

17. P

18. Q

19. R

**SAKEN**

Omprövning av Fjuckby–Valhammar–Kyrsta–Vaxmyra dikningsföretag år 1921

---

**MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT**

1. Mark- och miljööverdomstolen avvisar Fjuckby–Valhammar–Kyrsta–Vaxmyra dikningsföretag år 1921:s yrkande om att målet ska återförvisas till mark- och miljödomstolen.
  2. Med ändring av mark- och miljödomstolens dom under rubriken ”Ersättning för fördyrat underhåll och nytta m.m.” upphävs punkten 3 och punkterna 1 och 2 får följande lydelse:
    1. Ersättning för nytta och fördyrat underhåll ska erläggas av Trafikverket till dikningsföretaget som ett engångsbelopp med 112 806 kr.
    2. Trafikverket ska bekosta och låta genomföra ett underhåll av Valhammarsbäcken från den punkt där gränsdiket mellan fastigheterna Y och Z rinner ut i bäcken till dikningsföretagets slut i Låtabäcken, dvs. till sektion 35+80. Underhållet ska vara genomfört inom två år från det att denna dom fått laga kraft.
  3. Vardera parten ska svara för sina egna rättegångskostnader i Mark- och miljööverdomstolen.
-

## BAKGRUND

I samband med byggandet av motorvägen E4 (nedan motorvägen) på sträckan mellan Uppsala och Mehedeby fick dåvarande Vägverket tillstånd till att anlägga en ny vägbro över Valhammarsbäcken samt att gräva om bäcken och lägga igen en befintlig bäckfåra på den sträcka där motorvägen skulle passera (Stockholms tingsrätts, miljödomstolen, dom den 25 april 2002 i mål nr M 226-01).

Motorvägen korsar huvudavloppet i Fjuckby–Valhammar–Kyrsta–Vaxmyra dikningsföretag år 1921 (dikningsföretaget) som är en markavvattningssamfällighet. Dagvattnet från motorvägen leds ned i två mindre dammar genom en oljeavskiljare och belastar, efter viss uppehållstid i dammarna, dagvattnet i Valhammarsbäcken.

Efter att ett antal deltagare i dikningsföretaget påpekat att översvämningar ökat i området begärde Trafikverket hos mark- och miljödomstolen att en markavvattningssakkunnig skulle förordnas för att bl.a. utreda Trafikverkets delaktighet i företaget samt komma med ett utlåtande. Utredningen skulle dels redovisa vilken påverkan motorvägen hade på dikningsföretaget, dels leda till en omprövning av företaget.

Frågan om Trafikverket varit behörig att ansöka om omprövning av dikningsföretaget har prövats av Mark- och miljööverdomstolen och avgjorts genom dom den 5 november 2015 i mål nr M 6299-15. Mark- och miljööverdomstolen slog därvid fast att Trafikverket, såsom väghållare för den allmänna väg som påverkar dikningsföretaget, har rätt att begära omprövning för att få delta i markavvattningen.

## YRKANDEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

**Trafikverket** har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska ändra mark- och miljödomstolens dom under rubriken ”Ersättning för fördyrat underhåll och nytta m.m.” i domslutet så att det engångsbelopp som Trafikverket ska betala till dikningsföretaget avseende fördyrat underhåll och beräknad nytta (p. 1) ska fastställas till 53 250 kr samt att p. 2 och 3 under samma rubrik ska upphävas.

**Dikningsföretaget** och dess deltagare **A, B, C, D, E, G, H, I, J, K, L, M, N, O, P, Q, R** samt **F (Ärentuna jägarklubb)** har motsatt sig ändring av mark- och miljö-domstolens dom.

**Dikningsföretaget** har för egen del yrkat att målet ska återförvisas till mark- och miljödomstolen för korrekt handläggning av Trafikverkets ansökan angående dikningsföretagets omprövning. Dikningsföretaget har även yrkat ersättning för rättegångskostnader med 81 394 kr inklusive mervärdesskatt.

#### UTVECKLING AV TALAN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

**Trafikverket** har i huvudsak anfört följande:

##### Ersättning för fördyrat underhåll och nytta (p. 1)

De nyttoberäkningar och beräkningar av fördyrat underhåll som den markavvattnings-sakkunnige har utfört och som redovisas under punkterna F respektive G i den sakkunniges utlåtande är felaktiga.

Under p. F ligger felet i att den rensningskostnad som anges inte räknas om till en årskostnad innan evighetskapitalisering vilket innebär att uträkningen blir felaktig. Vid en korrekt beräkning uppgår dikningsföretagets årskostnad för rensning till 10 746 kr per år. Trafikverkets andel i dikningsföretaget uppgår, med hänsyn till det båtnadsområde som tagits i anspråk vid anläggandet av vägen, till 0,604 %.

Trafikverket ska därmed delta i rensnings- och underhållskostnaderna i dikningsföretaget utifrån denna andel vilket motsvarar cirka 65 kr per år. Efter evighetskapitalisering enligt den metod för kapitalisering som den sakkunnige använt och utifrån angivet rensningsintervall om tio år blir det belopp som Trafikverket ska betala till dikningsföretaget 1 622 kr och 65 öre i stället för 16 226 kr som angetts i domen.

Under p. G har den markavvattningssakkunnige utgått från ett rensningsintervall om tio år. Trafikverket anser dock att ett rensningsintervall om tio år inte bör ligga till grund för beräkning av Trafikverkets nytta. Detta trots att det speglar hur rensning och underhåll i praktiken genomförs idag. I stället anser Trafikverket att ett rensningsintervall på fem år är mer lämpligt. Enligt den kapitaliseringsmetod som den markavvattningssakkunnige använt sig av skulle ett rensningsintervall på fem år ge en årlig rensningskostnad för dikningsföretaget på 21 492 kr. Trafikverkets andel är 0,604 % vilket motsvarar 130 kr som kapitaliserat för all framtid med en kalkylränta på 4 % blir 3 250 kr.

Mark- och miljödomstolen har därutöver, med hänvisning till vad den markavvattningssakkunnige angett i sitt yttrande beträffande nyttan och värdet av en ytenhet väg och trafiknytta, felaktigt fyrdubblat det felaktiga beloppet 16 226 kr och därmed kommit fram till ett belopp på 64 906 kr som ersättning för nyttan. Då anläggandet av väg E4 på berörd sträcka hade kunnat anläggas med samma profil och i samma läge även om markavvattningsföretaget inte hade utförts, saknar den ålagda nyttan grund.

Som skäl för en fyrdubbling anger mark- och miljödomstolen att nyttan och värdet av en ytenhet väg är högre än värdet för jordbruksmarken och kopplar, precis som den markavvattningssakkunnige gjort, nyttan enbart till ett samhällsintresse utan att göra en värdering av huruvida vägen på den berörda sträckan har någon nytta av den markavvattning som genomförandet av dikningsföretaget inneburit. Trafikverket menar dock att detta är en felaktig bedömning som saknar rättslig grund.

Det andelstal som Trafikverket övertar från dikningsföretaget ska motsvara den andel av båtnadsmarken i dikningsföretaget som upptas av vägen och som inte längre har något värde för fastighetsägaren. I denna situation finns det som utgångspunkt inte någon grund för att beräkna en nytta för Trafikverket som skiljer sig från fastighetsägarens. Ett högre andelstal kan däremot motiveras av att vägen i större utsträckning använder markavvattningen.

Trafikverket anser dock inte att den aktuella vägsträckan har nytta av den markavvattning som dikningsföretagets tillkomst inneburit. Väg E4 är på berörd sträcka byggd med lätt bergbank, dvs. uppbyggd med bergkross med en överliggande terrass/överbyggnad där vattendraget Valhammarsbäcken passerar och över det område som upptar båtnadsareal inom dikningsföretaget. Vägen på berörd sträcka är byggd på så sätt att den klarar rejäla uppdämningar av vatten och en ökad medelvattennivå utan att anläggningen påverkas negativt. Utöver detta klarar vägen även att i långa perioder stå uppdämd upp till cirka 40 cm under beläggningsytan utan att vägkroppen tar skada.

Inte heller har byggmetoderna vid anläggandet av vägen något större behov av avvattning än vägen i driftskede och påverkas inte av den markavvattningssänkning som genomförandet av dikningsföretaget inneburit. Trafikverket bygger väg- och järnvägsanläggningar i starkt skiftande terräng och har metoder för att hantera detta. Byggskedet för vägen påverkas därför inte heller kostnadsmässigt av utförd markavvattning.

Sammantaget hade anläggandet av vägen på den berörda sträckan kunnat genomföras med samma profil och i samma läge även om markavvattningen inte hade utförts. Väganläggningen är därför inte beroende av utförd markavvattning för att klara vägens behov av avvattning och det finns därmed inte grund för att höja Trafikverkets andelstal med hänsyn till någon samhällsnytta. Det finns inte heller skäl att höja andelstalet med hänsyn till att det skulle föreligga någon s.k. avloppsnytta. Vägdagvattnets vattenkvalitet är inte att likställa med spillvatten.

I det av mark- och miljödomstolen fastställda kapitaliserade beloppet ingår även kostnader för fördyrad rensning. Under punkten G i sakkunniges yttrande anges, utan att vidare belägga detta, att dagvattnets beskaffenhet är sådant att det kommer att medföra ett fördubblat behov av rensning nedströms nya E4:an. Påståendet att vattendraget skulle kräva ökat rensningsbehov på grund av vägens tillkomst är dåligt underbyggt och kan inte verifieras varför Trafikverket bestrider den kostnad på 22 806 kr som mark- och miljödomstolen utifrån sakkunniges beräkning har dömt ut.

Trafikverket har inget att erinra mot den kapitaliserade kostnaden för all framtid för flytt av maskin och försämrad framkomlighet med 50 000 kr som gjorts vid samma beräkning och som mark- och miljödomstolen har ålagt dem.

Trafikverket medger således att erlægga 53 250 kr till dikningsföretaget avseende engångsbelopp för fördyrat underhåll och nytta.

#### Underhåll av Valhammarsbäcken (p. 2)

Mark- och miljödomstolen har ålagt Trafikverket dubbla underhållskostnader, dels i form av ett kapitaliserat engångsbelopp för fördyrat underhåll, dels i form av ett åläggande att underhålla större delen av den nedre avdelningen av dikningsföretagets båtadsområde. Trafikverket ifrågasätter riktigheten i detta. Kostnaden för genomförandet av underhållet enligt p. 2 i mark- och miljödomstolens domslut uppgår dessutom till drygt 100 000 kr, vilket vida överstiger den nytta som Trafikverket beräknats ha av markavvattningen.

Vid bedömningen har mark- och miljödomstolen som skäl för att ålägga Trafikverket ett separat underhåll anfört att Trafikverket inte samrått i tillräcklig utsträckning och inte tillräckligt väl redovisat förändringar av anläggningens utförande beträffande avvattningen. I domskälen hänvisas även till den tid som löpt mellan byggandet av vägen och genomförd omprövning av dikningsföretaget. Sambandet mellan rensningsbehovet och vägdagvattnets påverkan är dock inte underbyggt i mark- och miljödomstolens dom.

Trafikverket omhändertar och utjämnar sitt dagvatten i diken och slänter och leder slutligen vattnet till dagvattendammar. Det saknas därför sådant samband mellan rensningsbehov och påverkan av vägdagvattnet att Trafikverket ska åläggas att rensa Valhammarsbäcken från brotrumman under väg 699 till dikningsföretagets slut.

#### Breddning och släntavfasning (p. 3)

Mark- och miljödomstolen har bedömt att det finns ett behov av erosionsdämpande åtgärder med hänvisning till den markavvattningssakkunniges beräkningar under punkt



E. Den dagvattenberäkning som ligger till grund för dräneringspåverkan och risk för erosion som den sakkunnige anger i sitt yttrande är dock inte fackmässigt utförd.

Den markavvattningssakkunnige anger att ett regn som uppträder ett par gånger per år och med 24 timmars varaktighet kan representeras med ett regn som uppgår till 20 l/s ha (liter per sekund och hektar). Ett regn med en intensitet på 20 l/s ha och 24 timmars varaktighet motsvarar en dygnsnederbörd på över 170 mm vilket är en Extremsituation och inte något som uppträder vid några tillfällen per år. Ett regn som pågår 24 timmar och har en återkomsttid på cirka 6 månader motsvarar istället ett regn på 4,0 l/s ha, inte 20 l/s ha. Det antagna flödet som enligt den sakkunniges yttrande ger dämpningspåverkan och som ligger till grund för det behov av breddning och släntavfasning som mark- och miljödomstolen har bedömt föreligger vilar således på en felaktig grund. Inte heller tas hänsyn till den dämpning av flödet som sker i Trafikverkets anläggning.

**Dikningsföretaget** har till utveckling av sin talan anfört följande:

Ersättning för fördyrat underhåll och nytta (p. 1)

Underlaget för omprövningen av dikningsföretaget följer inte miljöbalkens bestämmelser och beloppet som Trafikverket ska betala som ersättning för fördyrat underhåll och nytta är inte heller skäligt. Det är inte riktigt att endast ålägga Trafikverket att betala ett engångsbelopp, som mark- och miljödomstolen har gjort, utan Trafikverket bör bli deltagare i dikningsföretaget och delta med den del av vägområdet som utgörs av dikningsföretagets båtnadsområde.

Fördelningen av kostnader som uppstår i samband med att en markavvattning genomförs eller underhållskostnaderna för en vattenanläggning som markavvattningen medför ska fördelas mellan deltagarna. Dikningsföretagets ursprungliga kostnadsfördelning baseras på respektive fastighets nytta av att dräneringsdjupet ökas och att den vattenförande sektionen anpassats till ett dimensionerande flöde. Markavvattningen inom området är till nytta för vägen eftersom den är belägen på båtnadsmark och det innebär att dikets djup och dimension har fastställts så att diken och rörledningar ska kunna använda just denna mark. På fastigheten W2 har

vattennivån +26,7 m uppmätts år 2012 på åkermarken nära uppströms korsningen av E4. Det är högst troligt att vägen har dragit nytta av dikningsföretagets fördjupning vid utförandet på ca 0,5 m genom att terrassnivån kunnat anläggas på en lägre nivå än om dikningsföretaget inte varit utfört (lägsta nivå på vägbanan +27,4 m). Vägen hade behövt anläggas på en högre nivå om dikningsföretaget inte varit utfört.

Eftersom både markavvattningen och väganläggningen redan är utförda och det får antas att de är rätt dimensionerade måste en skälighetsbedömning göras angående väganläggningens inverkan på de framtida underhållskostnaderna. Därvid ska beaktas skillnaden i de momentana flödena från vägområdet respektive naturmarken och en skälighetsbedömning måste göras beträffande den ökade erosionen på grund av återkommande pulser av vägdagvatten. Vattennivån fluktuerar med högre amplitud och frekvens på grund av utsläppet av dagvatten och detta orsakar erosion i slänterna vilket medför högre underhållskostnad för dikningsföretaget. Det måste även göras en jämförelse mellan vattenmängden över tid från vägområdet respektive naturmarken med beaktande av slag av vatten angående näringsinnehåll och eroderat material. Om underhållet av diket skulle upphöra torde inte utloppen från de nedre dagvattendammarna fungera.

Trafikverkets kostnadsandel ska bestämmas utifrån nytta (markavvattningsintresse) och efter mängd och slag av vatten (avloppsintresse). Vattenkvaliteten i det vatten som kommer från hårdgjord väg bana kan jämföras med spillvatten eller annan flytande orenlighet som utgör avloppsvatten enligt miljöbalken. Både vattnet från naturmarken och vägdagvattnet innehåller föroreningar i form av eroderat jordmaterial och lossligt väg- och däcksmaterial samt växtnäringsämnen som påverkar dikningsföretagets underhållskostnader. Vid beräkningen av kostnadsfördelningen ska beaktas såväl markavvattningsintresset som avloppsintresset. Trafikverket har såväl ett markavvattnings- som ett avloppsintresse. Markavvattningsintresset uppgår till 0,604 %, precis som den markavvattningssakkunnige kommit fram till. Avloppsintresset uppgår till 5,1 %. Beräkningarna har gjorts utifrån vattenmängd, fosforhalt och andel suspenderat material.

Det skulle därutöver kunna antas skäligt att höja avloppsintressets andel något på grund av att den mer varierande vattenmängden orsakar erosion i slänterna. Om vägen dessutom kunnat anläggas till en lägre kostnad på grund av dikningsföretagets sänkta bottennivå ska också väghållaren ersätta deltagarna för redan nerlagda kostnader.

Underhåll av Valhammarsbäcken (p. 2) samt breddning och släntavfasning (p. 3)

Det är skäligt att Trafikverket också åläggs underhållsskyldighet enligt p. 2 i mark- och miljödomstolens domslut. Efter utbyggnaden av motorvägen har tillrinningen till Valhammarsbäcken ökat kraftigt, speciellt vid det öppna gränsdiket mellan fastigheterna Y och Z. Gränsdiket ligger utanför Trafikverkets arbetsområde. Diket avleder vatten från området vid Tre ängar och trakten var tidigare delvis kärr och våtmarker. Området fungerade då som vattenreservoar och bromsade flödena vid kraftig nederbörd. Hur Trafikverket har löst avrinningen från området framgår inte av ritningarna. Enligt dessa skulle det anläggas ett fördröjningsmagasin även vid Tre ängar vilket inte gjordes. Dikningsföretaget håller för troligt att Trafikverket löste avvattningen av området genom att via åkerdiken leda vattnet till gränsdiket. Detta gränsdike rensades av Trafikverket två år efter att relations-ritningarna hade upprättats. Den mängd vatten som diket är dimensionerat för överskrids kraftigt i perioder av nederbörd och snösmältning. Vattennivån i bäcken blir därför för hög, vilket också gör att markvattnet i åkrarna blir för högt.

Enligt den markavvattningssakkunnige kommer utsläpp av vägdagvatten även att försämra möjligheterna till dränering. De jord- och slitagepartiklar som når den vattenförande sektionen bidrar till slambildning och förhöjning av dikets bottennivå med försämrad dränering som följd. Valhammarsbäckens djup och bredd har dimensionerats för att ge markerna full torrläggning och att undvika tillfälliga översvämningar. Om flödena ökar uppnås inte syftet med markavvattningsföretaget. Det är därför direkt nödvändigt med en breddning och släntavfasning av diket. De förändringar som Trafikverket gjort kommer att påverka åkermarken i generationer, och det är därmed skäligt att Trafikverket får betala såväl en engångsersättning som genomföra underhåll.

## MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL

Mark- och miljööverdomstolen har hållit huvudförhandling och syn i målet.

Trafikverket har överklagat mark- och miljödomstolens dom och yrkat att det utdömda engångsbeloppet till dikningsföretaget under p. 1 under rubriken ”Ersättning för fördyrat underhåll och nytta m.m.” i mark- och miljödomstolens domslut ska sättas ned till 53 250 kr samt att Trafikverket inte ska förpliktas att utföra de åtgärder som mark- och miljödomstolen ålagt Trafikverket i p. 2 och 3 under samma rubrik i domslutet.

Detta utgör ramen för Mark- och miljööverdomstolens prövning. Dikningsföretaget har inte överklagat mark- och miljödomstolens dom men yrkat att målet ska återförvisas till mark- och miljödomstolen för fortsatt handläggning. Dikningsföretaget har invänt mot att Trafikverket ska betala ett engångsbelopp motsvarande motorvägens andel i dikningsföretaget och i stället begärt att Trafikverket ska bli deltagare i dikningsföretaget. Det har även ifrågasatts om deltagarna i en samfällighet kan ersättas genom att ett kapitaliserat belopp tillskrivs samfälligheten och inte deltagarna som fastighetsägare eftersom det ekonomiska värdet av samfälligheten är kopplat till fastigheterna.

Mark- och miljööverdomstolen får endast pröva den överklagade domen utifrån de överklaganden som har gjorts och de yrkanden som har framställts i överklagandet. Mark- och miljödomstolens beslut att den del av dikningsföretagets sträckning som omfattas av vägområdet inte längre ska ingå i dikningsföretaget och att Trafikverket ska betala ersättning till dikningsföretaget för att inte vara delaktiga genom ett engångsbelopp har inte överklagats av dikningsföretaget. De frågor som dikningsföretaget framställt i sina svaromål ligger därmed utanför Mark- och miljööverdomstolens prövningsram. Dikningsföretagets yrkande om återförvisning ska därför, som även Trafikverket har yrkat, avvisas.

Dikningsföretaget har även haft invändningar mot mark- och miljödomstolens handläggning av målet. Mark- och miljööverdomstolen har att pröva om det förekommit något allvarligt rättegångsfel som skulle kunna leda till återförvisning.

Dikningsföretaget har anfört att mark- och miljödomstolen i den överklagade domen inte har följt de regler som anges i miljöbalken och tillhörande författningar. Framför allt har företaget invänt att det inte överensstämmer med regelverket att Trafikverket ska delta som deltagare genom att betala ett kapitaliserat engångsbelopp motsvarande andelen av det framtida underhållet.

Som mark- och miljödomstolen har angett anges i 3 kap. 1 § första stycket lagen (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet (LSV) att ägare av fastigheter för vilka markavvattning medför nytta ska delta i verksamheten. Av bestämmelsens andra stycke framgår att första stycket även gäller väghållare som inte är fastighetsägare, om vägen medför en avsevärd inverkan på markavvattningen.

Kostnaderna för verksamhet som utgör markavvattning ska fördelas mellan deltagarna på grundval av andelstal som bestäms efter vad som är skäligt med hänsyn främst till den nytta som var och en har av verksamheten (3 kap. 3 § LSV).

Om det uppkommer ändrade förhållanden efter det att en samfällighet bildats enligt denna lag som inverkar på verksamheten, kretsen av deltagare eller kostnadsfördelning mellan dem får omprövning ske på ansökan av en deltagare (7 kap. 17 § LSV). Som framgått tidigare har Trafikverket, såsom väghållare för den allmänna väg som påverkar dikningsföretaget, i mål nr M 6299-15 ansetts varit behörig att ansöka om omprövning av dikningsföretaget.

Den som inträder som deltagare i en bestående samfällighet ska åläggas att i skälig utsträckning ersätta de övriga deltagarna deras kostnader som nedlagts genom gemensamma anläggningar (7 kap. 17 § fjärde stycket LSV).

Mark- och miljödomstolen har på yrkande av Trafikverket med stöd av 7 kap. 21 § LSV förordnat en markavvattningssakkunnig i målet som har avgett ett yttrande enligt 7 kap. 29 § LSV. Detta yttrande har till stora delar legat till grund för de yrkanden som Trafikverket framställde i mark- och miljödomstolen och även till grund för den överklagade domen.

Som dikningsföretaget har anfört finns det inte några uttryckliga regler i LSV som anger att en väghållare som får ta i anspråk en del av ett båtnadsområde som ligger inom en markavvattningssamfällighet i stället för att bli aktiv deltagare i samfälligheten kan få slippa att bli deltagare och i stället åläggas vissa skyldigheter gentemot samfälligheten såsom att betala ett engångsbelopp och utföra underhåll. Den tillämpning som skett i detta fall av LSV:s omprövningsregler kan dock inte anses strida mot lagregleringen. Mark- och miljööverdomstolen delar mark- och miljödomstolens bedömning att bestämmelserna ger utrymme för att låta en väghållare stå utanför aktivt deltagande i verksamheten, även om det medför nytta för väghållaren. Detta får då regleras genom att väghållaren som ersättning för att inte behöva bli delaktig i samfälligheten ska åläggas ersättningsskyldighet.

Dikningsföretaget har också gjort gällande att mark- och miljödomstolens prövning varit bristfällig i andra avseenden och att domstolen borde ha hållit huvudförhandling. Detta är ett ansökningsmål enligt 7 kap. 1 § LSV och i 7 kap. 3 § LSV anges att 22 kap. miljöbalken ska tillämpas. Huvudregeln är att huvudförhandling ska hållas men det är endast om parterna begär det som huvudförhandling måste hållas om det är uppenbart onödigt med huvudförhandling (22 kap. 16 § miljöbalken). Som framgår av domen har ingen av parterna begärt huvudförhandling. Det förhållandet, som också anges i domen, att den markavvattningssakkunnige har hållit två sammanträden med sakägarna utgör inte skäl att inte hålla huvudförhandling. Eftersom det kan ifrågasättas om det var uppenbart onödigt att hålla huvudförhandling borde sådan ha hållits enligt huvudregeln. Att huvudförhandling inte hölls i detta fall kan dock inte antas ha inverkat på målets utgång. Dessutom får detta fel anses läkt genom att Mark- och miljööverdomstolen har hållit huvudförhandling. Det finns därför inte skäl att undanröja domen av denna anledning. Det har inte heller förekommit något annat rättegångsfel som skulle kunna medföra detta.

Mark- och miljööverdomstolen har därmed att först ta ställning till Trafikverkets yrkande om storleken på det belopp som Trafikverket ska betala till dikningsföretaget avseende att inte behöva delta i verksamheten samt därefter om Trafikverket ska åläggas någon underhållsskyldighet enligt p. 2 och 3.

*Ersättning för nytta och fördyrat underhåll (p. 1 i mark- och miljödomstolens domslut)*

Denna ersättning bör bestämmas dels utifrån bestämmelsen i 3 kap. 3 § första stycket LSV efter vad som är skäligt med hänsyn till den nytta som den av dikningsföretaget utförda markavvattningen i området har inneburit för väghållaren, dels utifrån 7 kap. 17 § fjärde stycket LSV att övriga deltagare ska i skälig utsträckning ersättas för de kostnader som nedlagts i gemensamma anläggningar.

Trafikverket har yrkat att ersättningen ska sättas ned från 137 712 kr till 53 250 kr.

När det gäller ersättning för nyttan som mark- och miljödomstolen bestämt till 64 906 kr utifrån den markavvattningssakkunniges yttrande har Trafikverket yrkat att den ska sättas ner till 3 250 kr. Grunden för yrkandet är till att börja med att den markavvattningssakkunnige felaktigt har kapitaliserat den framtida rensningskostnaden under punkten F i yttrandet varför den i stället för 16 226 kr bör vara 1 622 kr.

Trafikverket menar dock att ett rensningsintervall på tio år som den markavvattningssakkunnige använt i beräkningen för punkten F i stället bör vara ett rensningsintervall på fem år vilket ger en årlig rensningskostnad för markavvattningsföretaget på 21 492 kr som med en andel på 0,604 % blir 130 kr och kapitaliserat 3 250 kr. Trafikverket har vidare anfört att bygga motorvägen på dikningsföretagets båtnadsmark inte ska värderas fyra gånger högre än nytta för omkringliggande jordbruksmark utan till samma nytta.

Vid bedömningen av vilken nytta en utförd markavvattning har inneburit för en väghållare måste skillnad göras mellan den nytta det innebär att grundvattennivån i marken är lägre än den hade varit om någon markavvattning inte hade skett och den nytta det innebär för väghållaren att kunna leda dagvatten från vägen genom markavvattningsföretagets anläggningar. När det gäller nyttan av att grundvattennivån är lägre måste dessutom beaktas den nytta det inneburit för väghållaren dels under byggtiden, dels sedan vägen tagits i drift.

Beträffande nyttan av att markavvattningen har utförts har Trafikverket gjort gällande att vägen, som går på en bank över båtnadsområdet, inte är beroende av

markavvattningen för sin funktion och att den lägre vattennivån inte heller har inneburit någon nytta under byggtiden.

Av utredningen i målet har inte framkommit något som motsäger Trafikverkets uppfattning om att vägen, med den konstruktion den har, fungerar lika bra utan markavvattning inom båtnadsområdet och att den hade kunnat anläggas på samma nivå och med samma eller liknande metoder. Mark- och miljööverdomstolen finner inte heller skäl att principiellt värdera nyttan för en väg fyra gånger högre än för annan båtnadsmark, såsom mark- och miljödomstolen gjort.

Mark- och miljööverdomstolen bedömer dock att Trafikverket har nytta av att kunna avleda vägdagvatten genom dikningsföretagets dike i Valhammarsbäcken. Trafikverket ska således ersätta övriga deltagare i dikningsföretaget för denna nytta och för nedlagda kostnader i anläggningen genom att betala ett engångsbelopp till företaget.

Dikningsföretaget är från 1921 och den ursprungliga anläggningen kan sannolikt anses avskriven. Under åren bör det dock ha skett reinvesteringar i anläggningen, främst i form av rensningar. Den markavvattningssakkunnige har beräknat dikningsföretagets årskostnader för rensning till 107 460 kr. Mark- och miljööverdomstolen instämmer i Trafikverkets invändning att detta belopp, rätt räknat, ska uppgå till 10 746 kr och det är ostridigt att den andel som Trafikverket tar i anspråk av båtnadsområdet uppgår till 0,604 %.

Vid beräkning av den nytta en väghållare har av att ett markavvattningsföretag berör vägen och vad som ska betalas för att väghållaren ska få slippa bli deltagare i företaget, är det svårt att hitta någon matematisk beräkning som kan tillämpas generellt. Därför måste det göras en bedömning av vad som är skäligt i det enskilda fallet. I detta fall är det en relativt stor väganläggning där väghållaren fått rätt att gräva om bäcken och lägga igen en befintlig bäckfåra på den sträcka där motorvägen passerar vägen. Motorvägen är byggd på dikningsföretagets båtnadsområde på en sträcka av 340 m med två rastplatser i avvattningsområdet. Den totala hårdgjorda ytan uppgår till



ca 7,5 hektar. Utredningen visar att en hel del vägdagvatten kommer att ledas till dikningsföretaget genom gränsdiket mellan fastigheterna Y och Z även om merparten av vattnet enligt Trafikverket leds till motorvägens mittremsa och sedan till de två utjämningsdammarna där det fördröjs. Även detta vatten leds sedan till dikningsföretaget. Särskilt när andelen i båtadsområdet är så låg som i detta fall, nämligen 0,604 %, leder den beräkningsmodell som mark- och miljödomstolen har tillämpat utifrån den markavvattningsakkunniges förslag till ett mycket litet belopp som inte kan anses motsvara den nytta Trafikverket har av företaget genom att få avleda vägdagvatten genom dikningsföretagets dike i Valhammarsbäcken.

Vid en sammantagen bedömning utifrån förhållandena i detta fall kommer Mark- och miljööverdomstolen fram till att ett skäligt engångsbelopp för Trafikverkets nytta av dikningsföretaget uppgår till 40 000 kr.

Mark- och miljödomstolen har därutöver bedömt att anläggandet av vägen medför kostnader för fördyrat underhåll för dikningsföretaget uppgående till sammanlagt 72 806 kr. Kostnaderna är fördelade på två poster, flytt av maskin och försämrad framkomlighet respektive tätare underhåll. Trafikverket har inte haft något att invända mot kostnaden 50 000 kr för flytt av maskin och försämrad framkomlighet.

Trafikverket har dock invänt mot att anläggandet av motorvägen skulle ha medfört ett behov av tätare underhåll och ökade kostnader med 22 806 kr.

Trafikverket har gjort gällande att det saknas stöd för den markavvattningsakkunniges uppfattning att vägdagvattnet skulle orsaka ett ökat rensningsbehov på grund av innehållet av näringsämnen. Till stöd för sin uppfattning har Trafikverket hänvisat till en rapport från Sveriges lantbruksuniversitet, SLU, och gjort gällande att vägdagvatten inte kan förväntas bidra med mer näringsämnen än jordbruksmark i Valhammarsbäckens nederbördsområde.

Dikningsföretaget har dock gjort gällande att vägdagvattnet är att likställa med spillvatten eller annan flytande orenlighet som utgör avloppsvatten och att Trafikverket därmed ska betala ersättning motsvarande det avloppsintresse som Trafikverket har i dikningsföretaget. Till stöd för detta har dikningsföretaget hänvisat till en beräkning av

andelen vattenmängd och föroreningar i form av fosfor och suspenderat material i vägdagvattnet.

Frågan är alltså om det vägdagvatten som släpps ut i dikningsföretagets diken är att anse som avloppsvatten och redan mot bakgrund av detta kan antas medföra ett ökat rensningsbehov på grund av dess näringsinnehåll.

Med avloppsvatten avses dels spillvatten eller annan flytande orenlighet, dels vatten som avleds för sådan avvattning av mark inom detaljplan som inte görs för en viss eller vissa fastigheters räkning (9 kap. 2 § 1 och 3 miljöbalken). Enligt förarbetena till miljöbalken överensstämmer definitionen av avloppsvatten i stort med vad som tidigare gällt enligt 3 § miljöskyddslagen (1969:387), se prop. 1997/98:45 Del 2, s. 108. Någon närmare ledning för hur termen ska tolkas saknas dock i förarbetena till miljöskyddslagen (prop. 1969:28).

Trafikverket har anfört att det följer av praxis att dagvatten från vägar inte är avloppsvatten i den mening som avses i 9 kap. 2 § miljöbalken och har hänvisat till Mark- och miljööverdomstolens dom den 10 januari 2014 i mål nr M 2257-13. Det kan dock utifrån den domen, som gällde tillsyn över vattenverksamhet där dagvatten från vägar utgjorde en begränsad del, inte dras sådana generella slutsatser. I målet angavs att det inte fanns några omständigheter som talade för att det då aktuella dagvattnet innehöll någon annan flytande orenlighet och därmed på den grunden skulle anses utgöra avloppsvatten.

Mark- och miljööverdomstolen konstaterar att det i detta fall framgår av beräkningar som gjorts av såväl Trafikverket som dikningsföretaget att vägdagvattnet innehåller ett visst mått av föroreningar. Domstolen anser därför att det skulle kunna vara att anse som avloppsvatten. Denna omständighet innebär dock inte i sig att det uppkommer ett ökat behov av rensning för dikningsföretaget. För att konstatera om förekomsten av vägdagvatten i dikningsföretaget innebär ett ökat rensningsbehov måste en jämförelse även göras mot föroreningshalten i det vatten som förekom i dikningsföretaget innan vägen anlades, dvs. vatten från jordbruksmarken.

Vid en sådan jämförelse konstaterar Mark- och miljööverdomstolen att det utifrån utredningen i målet framgår att skillnaden i mängden föroreningar i de båda slagen av vatten är så pass liten att det inte kan antas att vägdagvattnets förekomst i sig orsakar ett behov av ökat rensningsintervall.

Det kan dock inte bortses ifrån att en del av vattnet som rinner från området vid rastplatsen Tre Ängar kommer från skogsmark och inte jordbruksmark. Hur innehållet av föroreningar i det vattnet förhåller sig till föroreningshalten i vägdagvattnet framgår inte av utredningen i målet. Utifrån de schablonvärden för dagvatten som dikningsföretaget åberopat från databasen StormTac kan dock vattnet förmodas innehålla lägre halter av näringsämnen. Dikningsföretagets företrädare har vidare anfört att innan vägen byggdes bestod området delvis av kärr och våtmark som fördröjde och bromsade vattenflödet och att vattenflödet har ökat betydligt sedan vägen byggdes. En del av vattnet från området vid rastplatsen leds som framgått tidigare via diken och dränering till det s.k. gränsdiket som rinner ut i Valhammarsbäcken men som inte ingår i dikningsföretaget. Dikningsföretaget har också påpekat att Trafikverket efter det att vägen byggdes har rensat gränsdiket.

Mark- och miljööverdomstolen bedömer sammantaget att belastningen av näringsämnen från vägdagvattnet inte motiverar ett fördubblat underhållsbehov på sträckan nedströms motorvägen, såsom mark- och miljödomstolen har bedömt. Det kan dock, med hänsyn till att vatten från vägen leds till det s.k. gränsdiket och sedan till Valhammarsbäcken, konstateras att byggandet av vägen inneburit ett visst ökat behov av underhåll på sträckan från det s.k. gränsdiket till dikningsföretagets slut. De ökade kostnader som detta medför kan i vart fall anses motsvara det belopp om 22 806 kr som mark- och miljödomstolen dömt ut, vilket utgör prövningsramen i detta mål.

Sammantaget ska engångsbeloppet avseende ersättningen för nytta och fördyrat underhåll bestämmas till 112 806 kr (50 000 + 22 806 + 40 000).

*Underhåll av Valhammarsbäcken (p. 2 i mark- och miljödomstolens domslut)*

Trafikverket har motsatt sig att bekosta och låta genomföra ett underhåll av Valhammarsbäcken från brotrumman under väg 699 till dikningsföretagets slut i Låtabäcken i enlighet med p. 2 i mark- och miljödomstolens dom.

Eftersom Mark- och miljööverdomstolen bedömer att sträckan från brotrumman under väg nr 699 och fram till den punkt där det s.k. gränsdiket rinner ut i Valhammarsbäcken inte påverkas av dagvattenflöden från motorvägen bör Trafikverket inte åläggas att bekosta och låta genomföra underhåll av den delen. Mark- och miljööverdomstolen bifaller därför Trafikverkets överklagande till viss del.

Beträffande den del av Valhammarsbäcken som påverkas av dagvattenflödena från vägen, från den punkt där det s.k. gränsdiket rinner ut i Valhammarsbäcken till dikningsföretagets slut, finns det dock skäl att ålägga Trafikverket ett rensningsansvar. När mark- och miljödomstolen som skäl för detta anger de tekniska avvikelser som gjorts efter det att samråd hölls om den ursprungliga arbetsplanen och att det brister i fråga om uppgifter om utjämningsmagasinens funktion och dimensionering torde domstolen avse det som dikningsföretaget anfört om att det ursprungligen planerades ytterligare en utjämningsdamm söder om rastplatsen Tre Ängar men att denna sedan togs bort ur planeringen. Således byggdes endast de två dagvattendammarna som ligger norr om rastplatsen Torsberget vid vägbankens ena sida på ömse sidor om Valhammarsbäcken där den har passerat vägen i den nya sträckning som Trafikverket fått tillstånd att gräva. Ett ytterligare skäl som bekräftar att det finns behov av rensning därför att vägdagvatten leds via det s.k. gränsdiket till Valhammarsbäcken är att Trafikverket efter motorvägen har byggts har rensat detta gränsdike. Mark- och miljööverdomstolen instämmer således i mark- och miljödomstolens bedömning att Trafikverket bör åläggas att bekosta och låta genomföra ett underhåll, men endast på den sträcka som påverkas av dagvatten från motorvägen, dvs. från den punkt där gränsdiket mynnar i Valhammarsbäcken. Det blir då en något kortare sträcka än den som mark- och miljödomstolen bestämt. Den överklagade punkten 2 i mark- och miljödomstolens dom ska således ändras något och få den lydelse som framgår av domslutet.

*Breddning och släntavfasning (p. 3 i mark- och miljödomstolens domslut)*

Mark- och miljödomstolen har, med hänvisning till vad den markavvattningssakkunnige anfört i sitt yttrande, bedömt att det med hänsyn till den ökade risken för erosion som vägdagvattnet medför finns anledning att ålägga Trafikverket att utföra breddning och släntavfasning i en del av Valhammarsbäcken efter att den har passerat E4.

Trafikverket har invänt att den beräkning som den markavvattningssakkunnige gjort av flödena från vägdagvattnet inte är fackmässigt utförd och att de slutsatser som dragits utifrån dessa därför är felaktiga.

Mark- och miljööverdomstolen instämmer i vad Trafikverket anfört angående den beräknade regnintensiteten och att det framräknade flödet blir betydligt lägre vid en korrekt beräkning.

Vid en jämförelse mellan flödet av vägdagvatten vid en korrekt beräknad regnintensitet med flödet från naturmark till bäcken är skillnaden avsevärt mindre än vad den markavvattningssakkunnige kommit fram till. Mark- och miljööverdomstolen kan med hänsyn till detta inte se att vägdagvattnet skulle medföra någon beaktansvärd risk för erosion i bäcken trots att båda dagvattendammarna avvattnas till bäcken på denna sträcka. Dessutom ska beaktas att denna sträcka kommer att omfattas av den rensningsskyldighet som Trafikverket åläggs i punkten 2.

Därför ska Trafikverkets överklagande bifallas i denna del och punkten 3 där Trafikverket åläggs att låta utföra breddning och släntavfasning i enlighet med punkt E i den markavvattningssakkunniges yttrande upphävas.

*Ersättning för rättegångskostnader*

Dikningsföretaget har begärt ersättning för kostnader i målet med 81 394 kr inklusive mervärdesskatt avseende ersättning för konsultyttranden ingivna efter huvudförhandlingen.

Enligt 25 kap. 4 § miljöbalken ska vid omprövning på grund av ändrade förhållanden i samfälligheter enligt 7 kap. 17 § LSV i fråga om kretsen av deltagare eller kostnadsfördelningen varje part svara för sina kostnader.

Dikningsföretaget har därmed redan av det skälet inte rätt till ersättning för rättegångskostnader.

**HUR MAN ÖVERKLAGAR**, se bilaga B

Överklagande senast 2019-09-27

I avgörandet har deltagit hovrättsråden Per Sundberg, Roger Wikström, referent, och Mikael Hagelroth samt tekniska rådet Dag Ygland.

Föredragande har varit hovrättsfiskalen Matilda Kindgren.



NACKA TINGSRÄTT  
Mark- och miljödomstolen

**DOM**  
2018-04-18  
meddelad i  
Nacka strand

Mål nr M 6152-15

## SÖKANDE

Trafikverket

Ombud: x

## SAKEN

Omprövning av Fjuckby, Valhammar, Kyrsta och Vaxmyra dikningsföretag år 1921

Avrinningsområde: 129  
AnläggningsID: 63851  
Koordinater (SWEREF99): E: 647544 N: 6651410

## DOMSLUT

### Omprövning

Genom omprövning enligt 7 kap. 17 § lagen (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet beslutar mark- och miljödomstolen följande.

### Företagets omfattning

Fjuckby, Valhammar, Kyrsta och Vaxmyra dikningsföretag år 1921 ska omfatta tidigare i företaget ingående sträckor med undantag av sträckan som i handlingarna har längdangivelse från 33+00 till 34+30, som utgår. Omfattningen av företagets nedre del framgår i domsbilaga 1.

### Företagets framtida underhåll

Det framtida underhållet av till företaget hörande diken och övriga vattenanläggningar ska fördelas mellan deltagande fastigheter enligt tabell 3 nedan (s.11).

Dok.Id 531555

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 1104	Augustendalsväg	08-561 656 30	08-561 657 99	måndag –
131 26 Nacka strand	en 20	<b>E-post:</b> mmd.nacka.avdelning3@dom.se		fredag
		www.nackatingsratt.domstol.se		08:00–16:30

**Ersättning för fördyrat underhåll och nytta m.m.**

1. Ersättning för fördyrat underhåll och beräknad nytta ska erläggas av Trafikverket till företaget som ett engångsbelopp med 137 712 kr.
2. Trafikverket ska bekosta och låta genomföra ett underhåll av Valhammarsbäcken från brotrumman under väg nr 699 till dikningsföretagets slut i Låtabäcken, dvs. till sektion 35+80. Tidpunkten för underhållet ska bestämmas i samråd med dikningsföretaget och vara genomfört inom två år från det att denna dom vunnit laga kraft.
3. Trafikverket ska i samråd med dikningsföretag och aktuella fastighetsägare bekosta och låta genomföra breddning och släntavfasning i enlighet med punkt E i sakkunnigs yttrande, eller annan likvärdig åtgärd.

**Övriga bestämmelser**

1. Delägare i markavvattningsföretaget ges rätt att påkalla underhåll av bäcksträckan inom vägområdet i den utsträckning och omfattning som marker uppströms för sin ändamålsenliga dränering är beroende av och till den nivå som tidigare medgavs av Fjuckby, Valhammar, Kyrsta och Vaxmyra dikningsföretag år 1921.
2. Fjuckby, Valhammar, Kyrsta och Vaxmyra dikningsföretag år 1921 befrias från underhållsansvar av den ursprungliga sträckan 33+00 till 34+30 som lagts igen.

**Ersättning till markavvattningssakkunnig**

Mark- och miljödomstolen fastställer ersättningen för den markavvattningssakkunniges arbete till 125 128 kr. Ersättningen ska betalas av Trafikverket.

---



**BAKGRUND**

Dåvarande Vägverket sökte och fick i samband med motorvägsbygget E4 Uppsala-Mehedeby tillstånd till anläggande av ny vägbro över Valhammarsbäcken, omgrävning av bäcken liksom tillstånd att lägga igen befintlig bäckfåra. Tillstånd beviljades i miljödomstolens (Stockholms tingsrätt) dom den 25 april 2002 i mål nr M 226-01. Det framgår av handlingar i målet att dagvattnet från vägen kommer att ledas ner i två mindre dammar genom en oljeavskiljare och efter viss uppehållstid i dammarna belastar dagvattnet Valhammarsbäcken.

Den nya motorvägen korsar huvudavloppet i det berörda dikningsföretaget. Några markägare har vänt sig till Trafikverket med klagomål på att översvämningarna har ökat sedan motorvägen byggdes. Trafikverket har av mark- och miljödomstolen begärt förordnande av en markavvattningssakkunnig för utredning och utlåtande kring detta och av övriga förändringar i dikningsföretaget till följd av anläggandet av ny E4. Den markavvattningssakkunniges utredning ska leda till en omprövning av Fjuckby, Valhammar, Kyrsta och Vaxmyra dikningsföretag av år 1921.

**YRKANDEN**

Trafikverket (sökanden) har, så som talan slutligen bestämts, yrkat att mark- och miljödomstolen lämnar sökanden tillstånd till omprövning av Fjuckby, Valhammar, Kyrsta och Vaxmyra dikningsföretag av år 1921 enligt följande:

1. Omprövning i syfte att företaget ska omfatta tidigare i företaget ingående sträckor med undantag av sträckan som i handlingarna har längdangivelse från 33+00 till 34+30, som utgår. Sträckan ligger inom vägområdet för E4:an och utgörs av den omgrävda bäcksträckan.
2. att mark- och miljödomstolen fastställer ett kapitaliserat engångsbelopp som Trafikverket förpliktigas att betala som ersättning för Trafikverkets framtida delaktighet i företaget.
3. att mark- och miljödomstolen fastställer uppdaterad kostnadsfördelningslängd, enligt tabell 3.

**FÖRORDNANDE AV SAKKUNNIG**

Mark- och miljödomstolen har förordnat Å, Norconsult AB, Uppsala, som markavvattnings-sakkunnig enligt 7 kap 21 § lagen (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet i enlighet med Trafikverkets begäran. Den sakkunnige ska ge in ett yttrande enligt 7 kap. 29 § lagen med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet.

Sakkunnig genomförde den 21 mars 2016 ett platsbesök och besiktigade delar av företagets anläggningar och vägområdet för väg E4 inklusive övre avdelningens uppströmsdel och nedre avdelningen runt väg E4.

Den sakkunnige har inkommit med yttrande till domstolen och Trafikverket har lämnat synpunkter på detta.

**SAKKUNNIGYTTRANDE****Om dikningsföretaget**

Dikningsföretaget ”Fjuckby, Valhammar, Kyrsta och Vaxmyra år 1922” bildades enligt äldre vattenlagen ÄVL (1918:523) (aktnummer CK 2\*0093 i Länsstyrelsens arkiv i Uppsala). Företaget omfattar två avdelningar, benämnda den övre och den nedre avdelningen. Den övre avdelningen som har en bottenlutning på 1,4 promille börjar uppströms i Sandbo och slutar ca 160 m nedströms vägen mellan Fjuckby och Kyrsta. Den nedre avdelningen tar vid med en bottenlutning på 0,6 promille och sträcker sig ca 200 m nedströms väg E4. De sista 500 m nedströms är bottenlutningen 0,5 promille. Den övre avdelningen har en sträckning på 2140 m. Den nedre avdelningen omfattar sträckan 21+40 till 35+80 samt ett sidodike 23+75 till III+51 (nu rörlagt). Sträckan för den nedre avdelningen är alltså 1440 m för huvudavloppet och 351 m för sidogrenen, totalt 1791 m. Bottenbredden är 0,5 m och släntlutningen 1:1,5. Företagets höjdsystem ligger, enligt uppgift från utredningar som gjordes av lantbruksnämnden år 1995 i samband med planeringen av E4-bygget, 21,20 m under höjdsystemet RH2000. Dikningsföretaget har en vald styrelse där P, Valhammars gård, är ordförande.

**Förändringar på grund av anläggande av väg E4**

Väg E4 är på en sträcka av ca 340 m byggd på dikningsföretagets båtadsområde, se bild 1. Valhammarsbäcken är omgrävd på sträckan där bron för väg E4 är anlagd. Omgrävningen börjar på uppströmssidan i företagets längdsektion 33+00 och slutar i 34+30. Vägområdet berör den gamla sträckningen av bäcken mellan 34+07 och 34+30. Den gamla sträckningen av bäcken fungerar i dag på nedströmssidan av vägen som utlopp för vatten från den norra dagvattendammen. Några meter uppströms mynnar utloppet från den södra dagvattendammen. Dagvatten från en vägsträcka på ca 2900 m leds till Valhammarsbäcken. Körbanorna består av ca 10 m hårdgjord yta i vardera riktningen. Det finns två rastplatser, Torsberget (för södergående trafik) och Tre ängar (för norrgående) i avvattningsområdet. Anslutningsvägar till rastplatserna, parkeringsytor m.m. har en längd på ca 2450 m. Totalt finns ca 7,5 ha hårdgjord yta i området.

Bild 1. Den nedre avdelningens båtadsområde (plan i företagets handlingar) och väg E4

**Markavvattning och avledande av avloppsvatten**

I lagen (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet finns bestämmelser om att ägaren av en fastighet som avleder avloppsvatten ska delta i

markavvattning. Kostnader för utförande och drift av en gemensam ledning ska fördelas mellan markavvattningsintresset och avloppsintresset med hänsyn till den mängd och det slag av vatten som tillförs ledningen samt till vad som kan anses skäligt med hänsyn till intressenternas nytta av ledningen. Sökanden har bl. a. därför yrkat om omprövning av markavvattningsföretaget.

### Beräkning av dagvattenflöden

För att utreda Trafikverkets delaktighet i dikningsföretaget har dagvattenflöden från väg E4 till Valhammarsbäcken beräknats. Dagvattenflöden beräknades genom att den så kallade rationella metoden tillämpades vilket innebär att ingen fördröjning eller dämpning inom vägområdet antogs. En avrinningskoefficient om 0,9 användes för de hårdgjorda ytorna och 0,05 för resterande ytor inom vägområdet. De hårdgjorda ytorna antogs vara 8 ha. Ingen dämpande effekt antogs för dagvattendammarna. Två nederbördsfall studerades, ett regn med 10-års återkomsttid och 90 minuters varaktighet då 55 l/s ha faller "Q10" och ett regn som statistiskt sett uppträder ett par gånger per år då 20 l/s ha faller med karaktären av ett heldagsregn, "Q0,5".

Flöden i bäcken från naturmark beräknades med hjälp av empiriska formler (SMHI) för ett avrinningsområde 9,6 km<sup>2</sup> till nedströmpunkten på dikningsföretaget, medelvattenföring (MQ), medel högvattenföring (MHQ, medelårsmax.) och högsta högflöde med 50 års återkomsttid, HHQ<sub>50</sub>. Beräknade flöden redovisas i tabell 1.

Flöden från naturmark		Dagvattenflöden	
Karakteristiskt flöde	(m <sup>3</sup> /s)	Karakteristiskt flöde	(m <sup>3</sup> /s)
MQ	0,08	Q10	0,43
MHQ	1,1	Q0,5	0,16
HHQ <sub>50</sub>	3,2		

Tabell 1. Beräknade flöden från naturmark och från hårdgjorda ytor

### Beräkning av nivåer i Valhammarsbäcken

En hydraulisk modell HEC-RAS användes för att undersöka dagvattenflödets inverkan på nivåerna i Valhammarsbäcken. Modellen byggdes upp genom att

tvärsnitt lagts in på sträcka på ca 600 m för den nedre avdelningen. Bäckens geometri representerades med data från en inmätning av vattendraget daterad 2014-05-19 utförd av Sweco på uppdrag av Trafikverket. E4-bron och en äldre stenbro ca 120 m uppströms representerades i modellen. Inflöden ansattes i uppströmsänden och vid utsläppspunkten av vägdagvatten från väg E4. Ett randvillkor med ett naturligt djup för 2 promille för sträckan nedströms dikesföretaget lades in i modellen. En hydraulisk råhet med ett Mannings tal,  $M=25$ , användes i beräkningarna. Dikningsföretaget är dimensionerat så att markerna ska kunna dräneras till torrlägningsdjupet 1,20 m. Ett lågt liggande markområde runt längdangivelse 31+00 i företaget användes som jämförelsepunkt av beräknade nivåer. Resultat av beräkningar visar att flödet "Q10" i kombination med medelvattenföring i bäcken, MQ, tillfälligt ökar nivån i bäcken men inte ger upphov till översvämningar. Beräkningen har gjorts för stationära förhållanden vilket är en förenkling eftersom flödestoppen är dynamisk och snabbt klingar av. Ett fall med flöden från vägdagvatten från ett heldagsregn med lägre intensiteter "Q0,5" och MQ i bäcken beräknades. Resultaten visar att flödet från vägdagvattnet kan förväntas höja nivån i bäcken med 0,1 m. I detta fall är de stationära förhållanden som beräkningen är gjord för mer relevant. Utsläppet av vägdagvatten försämrar möjligheterna till dränering av markerna uppströms så att dränering till torrlägningsdjupet 1,20 m inte är möjligt. Den hydrauliska modellen användes även till att testa hur en breddning av Valhammarsbäcken från utsläppspunkten från vägdagvattnet till 35+80 (nedströmspunkt i dikningsföretaget) påverkar nivåerna i bäcken. Resultatet visar att en bottenbredd på 1,5 m med en slänt på 1:2,5 kan kompensera för den vattenståndshöjning som utsläppet av vägdagvatten orsakar.

### **Samråd**

Sammanträden för att informera om omprövningsprocessen har hållits vid två tillfällen, den 7 juni 2016 och den 7 december 2016. Sakkunniges utredning och förslag har presenterats och diskuterats vid sammanträdena. Protokoll med sakägare som kallats och närvarande under mötena finns.

**Sakkunniges bedömning och förslag***A. Sökandens rådighet*

I 3 kap. 1 § lagen (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet finns bestämmelser om vilka som får delta i markavvattning. Ägare av fastigheter för vilka markavvattningen medför nytta ska delta i verksamheten. Detta gäller även väghållare som inte är fastighetsägare om vägen medför en avsevärd inverkan på markavvattningen. I lagen finns ett klart mandat för en väghållare som inte är fastighetsägare att söka tillstånd för en markavvattning. Detsamma bör rimligen gälla att som i detta fall initiera en omprövning av markavvattning. Sakkunnig bedömer att Trafikverket har rådighet att ompröva regleringsföretaget.

*B. Företagets omfattning*

"Fjuckby, Valhammar, Kyrsta och Vaxmyra dikningsföretag år 1922" föreslås omfatta tidigare i företaget ingående sträckor med undantag av sträckan som i handlingarna har längdangivelse från 33+00 till 34+30, som utgår. Sträckan ligger inom vägområdet för E4:an och utgörs av den omgrävda bäckfåran.

*C. Rätt att påkalla underhåll*

Delägare i markavvattningsföretaget ges rätt att påkalla underhåll av bäcksträckan inom vägområdet i den utsträckning och omfattning som marker uppströms för sin ändamålsenliga dränering är beroende av och till den nivå som tidigare medgavs av Fjuckby, Valhammar, Kyrsta och Vaxmyra dikningsföretag år 1922.

*D. Befriat underhåll av sträcka*

Fjuckby, Valhammar, Kyrsta och Vaxmyra dikningsföretag år 1922 befrias från underhållsansvar av den ursprungliga sträckan 33+00 till 34+30 som lagts igen.

*E. Förslag åtgärd för att förebygga miljökonsekvens*

Efter tillkomsten av väg E4 uppstår snabba flöden från vägdagvatten. Flödena ökar risken för erosion vilket innebär ett ökat underhållsbehov i bäcken och grumling av vattnet nedströms. För att förebygga detta genomförs en breddning och släntavfasning i bäcken på sträckan 34+30 till 35+80. Sektionen nedströms görs så att bottenbredden blir 1,0 m och slänten blir 1:2,5. Bottenprofilens nivå följer den

som finns angiven i dikningsföretagets handlingar. Berörd sträcka visas på företagets profilritning i bild 2. De fastigheter som berörs är Å och Ä.

Trafikverket bekostar att breddning och släntavfasning utförs.

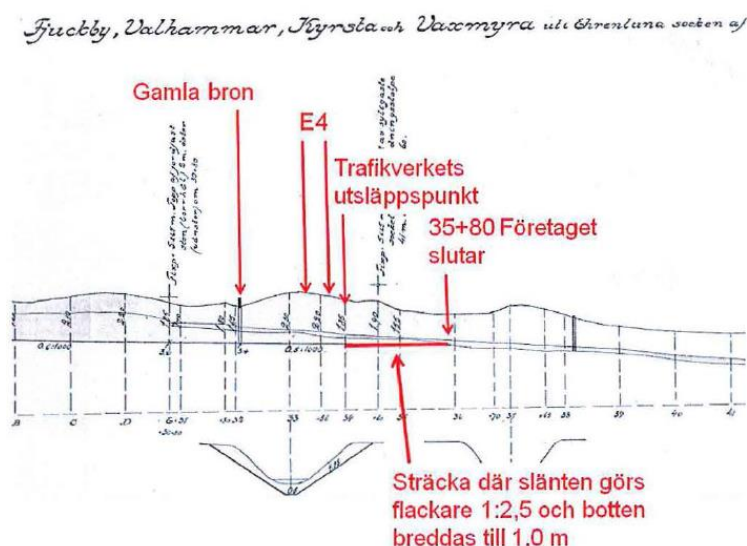


Bild 2. Profilritning med väg E4s skärning, utsläppspunkten för vägdagvatten och sträcka där släntavfasning och breddning utförs.

#### F. Nyttan

Angående nyttan av att bygga väg E4 på båtnadsmark där Fjuckby, Valhammar, Kyrsta och Vaxmyra dikningsföretag år 1922 ansvarar för markavvattning kan sammanfattat sägas. Den nedre avdelningen omfattar sträckan 21+40 till 35+80 samt ett sidodike 23+75 till III+51 (nu rörlagt). Sträckan är alltså 1440 m för huvudavloppet och 351 m för sidogrenen, totalt 1791 m. Idag kostar underhåll av avdelningen (med ett antagande om en meterkostnad på 60 kr) 107 460 kr. Enligt principen att ingen deltagare ska få fördyrade kostnader på grund av andra markägares åtgärder på båtnadsmark beräknas nyttan baserat på den del av båtnadsområdet som vägen tar i anspråk. De ägofigurer som berörs av vägområdet motsvarar ett andelstal i nedre avdelningen på 0,604%. En kapitalisering av denna summa för all framtid har gjorts med formeln:

$$K = \frac{(1 + p)^n - 1}{(1 + p^n) * (1 + p^n - 1)}$$

där  $K$  är nuvärdet,  $p$  är räntesatsen där 4% antagits, när intervallet i år av en återkommande kostnad. Andelen 0,604% kapitaliserat för all framtid med faktor 25,00 ger 16 226,46 kr. Nyttan för väghållaren bedöms till 4 gånger större än för jordbruksmarken vilket gör att nyttan att bygga väg på båtnadsmarken beräknas till 64 906 kr. Väghållaren ersätter dikningsföretaget mot att andelen i kostnadsfördelningen som vägområdet utgör stryks för all framtid.

#### *G. Fördyrat underhåll*

Det uppstår fördyrade kostnader för framtida underhåll i Fjuckby, Valhammar, Kyrsta och Vaxmyra dikningsföretag år 1922 orsakade av väg E4. Nedströms vägområdet och utsläppspunkten av vägdragvatten återstår ca 150 m av dikessträcka som ingår i företaget och som ska underhållas. Påverkan från vägen innebär:

- Ökat rensningsintervall orsakat av utsläpp av näringsrikt vägdragvatten
- Fördyrat underhåll på grund av flytt av maskin från ena sidan av vägen till den andra och för begränsad framkomlighet nära vägområdet.

Rensningsintervallet på sträckan nedströms utsläppspunkten för vägdragvatten (34+30 till 35+80) bedöms öka från 10 år till 5 år. Med formeln och antagandena gjorda under F ovan innebär det att en ökad kostnad kapitaliserad för framtiden kan beräknas med faktorn 4,616 istället för 2,082. Detta medför en fördyring för dikningsföretaget på 22 806 kr. Fördyrat underhåll på grund av flytt av maskin och begränsad framkomlighet har bedömts till 10 000 kr per rensningstillfälle. Med ett intervall på 5 år blir den årliga kostnaden 2 000 kr. Faktorn som används enligt F ovan och som används för att beräkna blir i detta fall 25,00 och ger en kapitaliserad fördyring för framtiden på 50 000 kr. Kapitaliserade kostnader redovisas i tabell 2.

Typ av fördyrad underhållskostnad	Faktor för nuvärdet av framtida underhåll	Kapitaliserad kostnad för all framtid
Flytt av maskin och försämrade framkomlighet	25,00	50 000 kr
Tätare underhåll	4,616 (istället för 2,082)	22 806 kr
<b>Totalt</b>		<b>72 806 kr</b>

Tabell 2. Beräknade kostnader för fördyrat underhåll kapitaliserade för all framtid



*H. Framtida kostnadsfördelningslängd*

I handlingarna till Fjuckby, Valhammar, Kyrsta och Vaxmyra dikningsföretag år 1922 i "Hävdeförteckning, ägobeskrivning, graderings- och kostnadsfördelningslängd" framgår vilken mark och vilka fastigheter som har nytta av företaget. I de fall fastighetsbilden har förändrats sedan bildandet av företaget har nyttan för respektive fastighet värderats genom att ägofigurernas förbättringsvärde (till följd av det ursprungliga företaget) summerats efter de nya fastighetsgränserna. Dessutom har andelstalen korrigerats för den del av båtnadsområdet som väg E4 upptar (se ersättningsberäkning under F ovan). I tabell 3 nedan visas kostnadsfördelningslängden med fastighet och andel i företaget. Den nedre avdelningen har korrigerats för den del av båtnadsområdet som vägen tagit i anspråk.

Tabell 3. Kostnadsfördelningslängd för det omprövade dikningsföretaget fastighet och andel.

**YTTRANDE FRÅN TRAFIKVERKET**

Trafikverket har sammanfattningsvis anfört följande. Trafikverket har inget att erinra mot markavvattningsakkunniges bedömning och förslag under punkterna a-d, och h. Trafikverket motsätter sig däremot den breddning och släntavfasning som föreslås under punkt e samt den kostnad för tätare underhåll som beräknats fram under punkt g. Trafikverket motsätter sig inte det belopp som räknats fram under punkt f, men delar inte markavvattningsakkunniges bedömning att väganläggningen har större nytta av den avsänkning av markgrundvattnet som företaget gett upphov till än omkringliggande jordbruksmark. Trafikverket

ifrågasätter det flödesberäkningsunderlag som använts för att bedöma påverkan på markavvattningsföretaget. Dagvattendammarna och den utjämnande effekt på flödet som de medför har inte beaktas, vare sig vid beräkning av flödesbelastning eller vid antagandet om påverkan på framtida underhåll och rensning. Den regnintensitet som ska ligga till grund för förändringar i markavvattningsföretagets utformning verkar även ha en annan intensitet än vad yttrandet beskriver och bör därför inte ligga till grund för en breddning. Då vald regnintensitet inte beskriver ett långvarigt regn som uppträder några gånger per år bör inte heller intrång göras i vattendragets utformning för att kompensera för skadlig dämning. Att vägdagvattnets beskaffenhet skulle vara av en sådan kvalitet att det föranleder att rensningsintensiteten fördubblas jämfört med nuvarande situation ställer sig Trafikverket frågande till. Trafikverket har inget att invända mot att bekosta den fördyring som flytt av maskiner innebär för markavvattningssamfälligheten men anser att påståendet att vägdagvattnet är mer näringsrikt än dräneringsvattnet från omgivande jordbruksmark bör underbyggas bättre.

*I ett tidigare yttrande anförde Trafikverket följande.* Trafikverket har inget att erinra mot sakkunnigs yttrande. Trafikverket yrkar dock att den sakkunnige får i uppdrag att ansvara för utförandet av föreslagen breddning av diket i det fall domstolen finner att breddningen ska göras. Trafikverket står i så fall för kostnaden för detta, utöver kostnaden för grävarbetet i sig.

#### **INKOMNA YTTRANDEN**

I inkomna yttranden har sammanfattningsvis anförts följande.

#### **Länsstyrelsen i Uppsala län**

Länsstyrelsen har under åren fått frågor och även haft tillsynsärenden rörande olika vattenrelaterade problem efter omdragningen av nya E4 norr om Uppsala. Det är enligt länsstyrelsen positivt att det genomförs omprövning i syfte att reglera de faktiska förändringar av företaget och tillhörande underhållskostnader som kan härröras till ombyggnationen av E4.

**Styrelsen i dikningsföretaget**

Företaget yrkar i första hand att markavvattningsutredningen ska göras om med rätta ingående förutsättningar. I andra hand yrkas att utredningsförslaget med breddning av utloppet väster om E4 ska kvarstå. Likaså bör borttagande av hinder i och utanför båtnadsområdet i Valhammarsbäcken, stenbron m.m. och även nedströms dikningsföretaget ske skyndsamt. Likaså yrkas att rensning av Valhammarbäcken från brotrumman under väg Nr 699 till dikningsföretagets slut i Låtabäcken utförs på Trafikverkets bekostnad.

De hänvisar till Mark- och miljööverdomstolens dom den 5 november 2015 i mål nr M 6299-15 som fastslår att E 4-byggets hela dagvattenpåverkan ska utredas. I mail från Trafikverket den 5 mars 2013 invaggas drabbade i tron att en utredning kommer att upphandlas så att hela översvämningsproblematiken runt Valhammarsbäcken ska komma att utredas. Den av domstolen utsedde sakkunnige begränsade sin utredning till båtnadsområdet och delar av asfaltytor. Företaget tar tillfället att komplettera målet med projekterings- och ritningsmaterial gällande E4-bygget och relationsritningar som visar på omfattande rörläggningar där vatten leds in i befintlig och nyanlagd jordbruksdränering in i båtnadsområdet för dikningsföretaget. Företaget besitter vare sig nödvändig kompetens eller har tiden att sätta sig in helt och fullt i Trafikverkets arkivmaterial. De har konstaterat att kärr och våtmarker längs E4 försvunnit efter byggnation genom att dessa täckts över av överskottsmassor och dikats ur/leds till Valhammarbäcken via rörledningar. Sämre upptorkning av åkermarker orsakar skördeföruster. Översvämning i bäckfåran vid ihållande regn fortsätter och bäckfåran har hög vattennivå hösten 2017. Plötsliga översvämningar under vegetationsperioden äventyrar hela ekonomiska utbytet av skörden på drabbade arealer.

Det är anmärkningsvärt att dokumenterat sakkunniga i yttrande till domstolen i intens inkommer med korrekta mått på vägbanans asfaltbredd utan hänvisar till flygfoton och Googlemätningar. De anger även fel årtal då dikningsföretaget bildades. Ingen av de sakkunniga verkar ha tagit tillräcklig del av det arkivmaterial gällande E4-projektet i form av ritningar, bygghandlingar m.m. som finns tillgängligt

vilket är anmärkningsvärt. Antaganden avgivna utan att data från projekteringshandlingar och relationsritningar har inhämtats kan omöjligt vara tillförlitliga. I samband med detta bör nämnas att ingen betesmark finns nordost om Kyrsta.

Anmärkningsvärt är att Trafikverkets miljöskunnige likställer anläggandet av en ”ko tunnel” med ca 200 cm diameter utan tillfartsvägar vid rastplats Tre Ängar med att utelämna byggandet av uppsamlinsdamm/magasin, som även ämnades att tjäna som mottagningsdamm vid tex oljeolycka. Hur omhändertas ett oljeutsläpp vid kontrollplatsen? Var finns konsekvensanalysen av att frångå projekteringsmaterialet? De kräver att strypning på avledning på vattenmängder från Tre Ängar ska vara till högst 0,8 liter/sek och hektar, gärna lägre.

Det finns uppgifter i utredningsmaterialet om att kalkkällor inom vägområdet leds till rörledning vilket motsäger Trafikverkets påstående att ”källor/våtmarker” inte dikats ut. Att Trafikverket nekar att byggandet av E4 medfört olaga vatteninledning in i båtnadsområdet finner de anmärkningsvärt. Trafikverket har via sin rörläggning och anläggningsmetoden av vägbanken och via hårdgjorda ytor på vägbanor och rastplatser radikalt förändrat förutsättningar för naturlig infiltration och vattenbuffring i dalgångens skog och mark. Tekniskt sakkunnige visar via Googlebilder att vägbanan ligger upphöjd, upphöjningen mest för att E4 inte ska översvämmas av överskottsvatten som tillkommit p.g.a. den förändring på vatteninfiltration i skog och mark som E4-bygget med största säkerhet orsakat.

De nederbörds mängder som Trafikverket anger är inte grundade på mätningar av verkliga nederbörds mängder, intensiteter och varaktigheter i Ärentunadelen av E4:s sträckning och ifrågasätts därför av styrelsen. Att Trafikverket tagit lärdom av avsaknad av samråd med berört markavvattningsföretag och markägare vid byggandet av E4 är också anmärkningsvärt. Genom denna skrivning erkänner Trafikverket sina brister i kontakt med berörda markägare. I Trafikverkets utlåtande nämns att alla följder av ett så här omfattande projekt inte kan förutses.

De anser att Trafikverket i domen ska åläggas att tillse att i 1921 års vattendom fastslagna vattennivåer och flöden inte överskrids. Deras marker måste få samma odlingsbetingelser som före byggandet av E4. De anser att Trafikverket bör tilldömas ett vite för det olagliga intrånget i dikningsföretaget. De anser också att berörda markägare bör ersättas för de försämrade skördar som återkommande översvämningar har medfört. Denna ersättning bör utgå från det att vägen byggdes tills normala odlingsbetingelser har återställts.

De efterfrågar ekonomisk ersättning för nedlagd tid till dem som part i målet. De har tagit fram material och data till och även visat markavvattningsakkunnige Å ett antal gånger i fält. Tidsåtgången är till dags dato c:a 4 dagar inbegripet förberedelser, närvaro och visningar i Ärentunadalen och längs bäckfåran. Närvarotiden varierar per styrelseperson. Därtill har avsevärd tid lagts på eftersökningar i Trafikverkets arkiv och sammanställning av data samt att förmedla dessa till domstolen.

### **B, W, och C, W2**

De accepterar inte en lösning där Trafikverket ersätter dikningsföretaget med kapitaliserade engångsbelopp. En lösning torde utformas där Trafikverket tar ett betydande mer omfattande ansvar över lång tid som stämmer mer överens med den påverkan som Trafikverket har orsakat i och med byggnationen av E4:an. Det är anmärkningsvärt att Trafikverket har byggt över båtnadsmark och ändrat tillståndsgiven profil i dikesföretaget utan att ha löst dessa frågor med dikesföretaget innan påbörjat bygge. Trafikverket har anslutit sin dagvattenavrinning till ett befintligt, fungerande (för det som det var avsett för från början) dikningsföretag utan att vidtala parten. Trafikverket har skapat omfattande problem bestående av översvämningar vilket inte var ett problem innan Trafikverket kopplade på avrinningen från motorvägen till dikningsföretaget. Det har aldrig tidigare uppstått någon översvämning med sjöar på åkermarken, ens vid extrema regnperioder eller skyfall. Fasighetsägarna hävdar att dikena med stöd av naturligt kärr kunde tidigare klara motsvarande extrema situationer. Det naturliga kärret har i och med bygget av E4:an avlägsnats så det naturliga vattenmagasinet finns inte längre (som kanske även

fångade upp skogens överflödiga vatten). Vägens bädd med de uppbyggnadsmassor som tillförts för att skapa en stadig och dränerad väg har dessutom tillfört ytterligare vatten till omkringliggande mark och dikning. Denna vägbädd lutar från Tre Ängar ner mot aktuellt område vilket innebär att ytterligare vattenmassor tillförs jämfört med när det var åkermark bestående av lera som sög upp vattnet. Sakkunnige har endast räknat hårdgjorda ytor när det avser vattenavrinning. De anser att sidoslänters och vägmittrensans ytor också är dränerade och finns inom vägområdet och tillför därmed också extra mängder vatten till diket och bäcken. Vägar är alltid bomberade eller skevade för att påskynda vattenavrinning vilket medför att det vid kraftigt regn blir stora mängder som rinner av vägbanan hastigt. Vägbanan är dessutom den smalaste delen av vägbanken, hela vägbanken är koniskt utformad och betydligt bredare under markytan. Dessutom är de väl-dränerade och inte alls lika uppsugande som leran som låg där tidigare. De menar att det blir betydande mer områdesyta som bör räknas in än de 8 hektar yta som sakkunnig anger.

Entreprenörerna och underentreprenörerna använde sig av stenbron för att förflytta sig (detta har bevitnats av före detta fastighetsägare till Ö samt brukare/arendator av fastighet W3 som gränsar till bron). Bron har inte använts av markägare och andra under flera decennier och därmed hållit ihop. I och med att Trafikverkets entreprenörer och underentreprenörer använde bron försämrades skicket kraftigt varvid några stenar också har släppt och hamnat i diket. De anser att detta torde orsaka en försämrande funktion av diket. Om brons skick påverkar dikets funktion torde Trafikverket vara ansvariga för detta.

De kan förstå att Trafikverket inte kan vara delaktiga i alla dikningsföretag som deras byggnationer berör men det förutsätter att Trafikverket tar sitt fulla ansvar och vidtar åtgärder så att dikesföretaget och markavvattningen fungerar lika bra som innan motorvägsbygget och Trafikverkets anslutning till dikningsföretaget. De utgår från att Trafikverket tar ansvar för och inte vill försvåra produktion av svenska livsmedel.

Trafikverket skriver ”Har inte dagvattenlösningarna presenterats och samråtts med berört markavvattningsföretag i tillräcklig utsträckning är det något som Trafikverket ska ta med sig och säkerställa att förbättringar sker i kommande projekt”. För en liten fastighetsägare är detta anmärkningsvärt. Det finns inget avtal eller överenskommelse mellan Trafikverket och dikningsföretaget. Det förefaller som att Trafikverket medvetet undviker att samråda innan byggnation och sedan använder omfattande byråkrati för att komma undan så lindrigt som möjligt och trötta ut motparten som inte har motsvarande organisation, kapacitet och ekonomi som Trafikverket har. Detta torde inte ligga i linje med myndighetens regler och rutiner. De som lekmän förväntar sig att Trafikverket med sina experter gör ett gott arbete vad gäller simuleringar kring nederbörd och avrinning och att de i detta arbete också tar med problem som kan bli större med klimatförändringar. Om de har gjort några beräkningar i detta fall torde de vara grovt felberäknade, dvs. räknade på för låga volymer i och med de översvämningssproblem som har uppstått vid flera tillfällen då Trafikverkets dammar är överfyllda och inte fyller sitt ändamål. De hänvisar till ett utlåtande från markavvattningskonsulten U på Hushållningssällskapet. Enligt utlåtandet bör följande punkter beaktas vid fortsatt utredning.

1. Detta dike är dimensionerat efter 1,0 liter/s ha vid vårflod, dvs. när diket är relativt fritt från vegetation. Pga. ändrade nederbördsmonster går vi mot allt mer nederbörd under vegetationsperioden vilket medför en betydande minskning av dikets kapacitet. Detta gäller även bäckfåran nedströms dikesföretaget. Att fallet enligt sakkunnige är markant efter dikesföretaget hjälper därför inte mycket vid högflöden då vegetation nedströms ändå kommer att hindra flödet. Detta påverkar funktionen av den föreslagna breddningen nedströms motorvägen.
2. Det är en udda lösning att föreslå en breddning av dikesbotten och därmed hela diket. Denna åtgärd kommer att fördyra underhållet markant då vattnet även vid lågflöden kommer att sänka hastigheten här och material sedimentera i större grad än uppströms. Här skulle ett ”tvåstegsdike” vara en mycket bättre lösning både miljömässigt (Förvaltningsplan 2016-2021,

Norra Östersjöns vattendistrikt Del 4, Jordbruksverket åtgärd 4) samt underhållsmässigt.

3. Det diskuteras bara om ökade flöden från hårdgjorda ytor i förslaget, de ökade problem med översvämningar som markägare upplever sen motorvägsbygget kan även bero på dimensioneringen av vägtrumman under motorvägen. Vid högflöden och översvämningssituationer kan den mycket väl vara begränsande och bidra till värre översvämningar än tidigare. Dessutom är de arealer båtnadsmark som motorvägen tar upp inte tillgänglig för översvämning längre vilket också ökar översvämningstrycket på övrig mark.
4. Motorvägens fördröjningsdammar måste dimensioneras till att högst släppa ut 1 l/s ha som diket är dimensionerat för.

#### **SAKKUNNIGES BEMÖTANDE (i yttrandet)**

Det uttrycks en önskan från fastighetsägarna om en helhetslösning för vattenavrinningen för hela det berörda området. Dikningsföretaget slutar ca 200 m nedströms bron för väg E4. Nedströms företaget ökar bottenprofilens lutning markant och Valhammarsbäcken övergår succesivt till ett mer naturligt slingrande vattendrag. Det finns en vägtrumma över bäcken i Låta. Sakkunnig gör bedömningen att en utredning av förhållandena där inte omfattas av förordnandet då exempelvis dämningseffekter från vägtrumman knappast kan påverka företagens anläggningar.

Det är tänkbart att en översvämningssituation kan uppstå vid vissa förhållanden som långvarigt regnande och då intensiva regn faller. Under år 2012 föll betydligt mer nederbörd än under ett genomsnittligt år.

Vattendelaren i norr går på höjderna mellan vägunderfarten och trafikplats Tre ängar. I söder går delaren mellan Buddbo och rastplats Torsberget. Sträckan utgör ca 2900 m motorväg och den hårdgjorda ytan inkluderar även påfarter, avfarter och parkeringar vid trafikplatserna. Vatten från vägporten norr om Tre ängar pumpas norr ut och släpps inte i Valhammarsbäcken. För övriga ytor i vägområdet kommer



flödena långsammare än från de hårdgjorda ytorna. Endast några procent av regnet som faller där avrinner samtidigt som regnet från de hårdgjorda ytorna i en snabb respons. I beräkningar av de dagvattenflöden som uppstår har 90 % av avrinningen från hårdgjorda ytor och 5 % av avrinningen från övriga ytor inom vägområdet antagits nå Valhammarsbäcken samtidigt.

Sakkunnig har inte hittat någon uppgift i företagens handlingar som visar att den gamla stenbron ingår i företagens anläggningar. Det bör därmed i första hand vara en fråga mellan markägaren och Trafikverket. Ur markavvattnings synpunkt är det viktigt att den vattenförande arean i dikessektionen inte begränsas. I företagens handlingar står "Dämning eller annan åtgärd som hämmar vattnets fria lopp må på inga villkor göras eller tålas". Det gäller även passiv påverkan som att uteblivet underhåll av bro bidrar till att material från bron dämmer vattnet i bäcken. Stenar som fallit ur sitt läge i brokonstruktionen och som ligger i den vattenförande sektionen och inverkar på flödet i bäcken ska tas bort. De riskerar annars att dämna vattenflödet och bidra till försämrade möjligheter till dränering uppströms. Bron underhålls så att material från brokonstruktionen inte riskerar att lossna och inverka på den vattenförande arean i bäcken.

## **TRAFIKVERKETS BEMÖTANDE**

### **Styrelsen i dikningsföretaget**

*Angående att försenad upptorkning inför vårbruket kommer av att vatten utanför markavvattningsföretagets båtnadsområde tillförts vattendraget.*

Ett markavvattningsföretags båtnadsområde och avrinningsområde skiljer sig åt. Båtnadsområdet består av den areal som haft nytta av den markgrundvatten-sänkning som åstadkommit vid utförandet av markavvattningsföretaget. Ett markavvattningsföretags avrinningsområde är däremot större än vad den ingående båtnadsmarken är och begränsas av omkringliggande topografi. Avrinningsområdet för Valhammarsbäcken är i läget för E4:ans bro ca 4,4 km<sup>2</sup> stort enligt förrättningshandlingarna (7,6 km<sup>2</sup> enligt SMHI) och omfattar förutom jordbruksareal även skogsmark och bebyggelse.

Av vad som går att utläsa av topografiska kartor ligger gränsdikedet mellan Z och Y samt området direkt nord öst om väg E4 inom markavvattningsföretagets avrinningsområde. Väg 699 är befintlig men byggdes om vid byggandet av väg E4. Före ombyggnationen avvattades väg 699 till befintliga vattendrag inom avrinningsområdet. Dagvattenavledningen från väg 699 belastade därför även tidigare markavvattningsföretaget. Trafikverkets bedömning är att inget tillskott av vatten utanför vattendragets naturliga avrinningsområde sker. Däremot finns ett tillskott av dagvatten från väg E4 som ska regleras vid omprövningen av dikningsföretaget.

*Angående att avledning av dagvatten till avrinningsområdet sker i strid med miljöbalken*

Trafikverket gör bedömningen att inget vatten utanför markavvattningsföretagets naturliga avrinningsområde leds till vattendraget. Då dagvattnet avleds via gräsbevuxna slänter som medger infiltration, längs öppna diken och att utjämning skapats i systemet via damm eller i befintliga diken sker en trög avrinning där rening av dagvattnet möjliggörs. För att reglera den eventuella påverkan på markavvattningsföretaget som byggandet av väg E4 kan ha gett upphov till har Trafikverket ansökt om att en markavvattningssakkunnig ska förordnas för att utreda frågan. Trafikverket bestrider därför påståendet att dagvattenavledningen sker i strid med miljöbalkens bestämmelser och anser att yrkandet om sanktionsavgift bör avslås.

*Angående slänternas infiltrerbarhet efter anläggande av tätskikt samt val av grundläggningsmetoder*

Fastighetsägarna framför att infiltrationskapaciteten längs väg E4:s slänter är begränsad på grund av att tätskikt anlagts samt de grundläggningsmetoder som valts och att flödesbelastningen därför ska beräknas utifrån större hårdgjord area. Vid anläggande av tätskikt överlagras dessa med dels skyddstäckning och dels täckningsmassor. Enligt Svenska Geotekniska Föreningens vägledning, SGF Rapport 1:99, Tätskikt i mark, ska skyddstäckningen ovan ett tätskikt vara minst 0,7 m. Utöver detta läggs täckningsmassor på 0,2-0,5 m för att slänterna ska kunna

bekläs med vegetation. Utan tillräcklig täckning riskerar tätskiktet att vittra och förlora sin funktion samt att tätskiktet riskerar att penetreras vid avkörning av tyngre fordon. På grund av täckningen ovan tätskiktet finns en infiltrerbar volym med ca 1 m tjocklek där dagvatten infiltrerar och fördröjs innan det leds bort i öppna diken mot dagvattendammarna.

Då berörd vägsträcka går på bank sker den huvudsakliga infiltrationen längs vägens bankar som är uppbyggda av krossmaterial och infiltrationen i slänterna påverkas därför inte av de grundläggningsmetoder som använts för att stabilisera vägen. Öppen avledning av dagvatten över vegetationsklädda slänter och via öppna diken har visat på god dämpande förmåga på dagvattenflöden. Avledningen är trög jämfört med att avleda vatten via brunn och ledning och den goda magasineringsförmågan i slänterna möjliggör både infiltration och avdunstning av delar av dagvattenflödet. Trafikverket instämmer därför med markavvattningssakkunniges antagande om att avrinningen från vägens slänter kan beskrivas genom vald avrinningskoefficient på 0,05. En avrinningskoefficient på 0,05 är ett konservativt antagande. Vid normala anläggningsförhållanden där slänten har en mäktighet på mer än 0,5 m brukar infiltrationskapaciteten i vägslänten bedömas att uppgå till ca 150 l/s ha.

*Angående den dagvattendamm som inte anlagts söder om rastplats Tre Ängar*  
Påpekandet att ingen dagvattendamm anlagts vid rastplats Tre Ängar stämmer. De ritningar som bifogats togs fram under framtagandet av vägens arbetsplan (nuvarande vägplan). Under arbetet med framtagandet av arbetsplanen framkom behovet av att minska vägens barriäreffekt och dess påverkan på möjligheten att bruka betesmark m.m. Därför har en port istället anlagts i läget där en dagvattendamm initialt planerats. Dagvattendammen fanns inte heller med i den arbetsplan som fastställdes. Istället för att utjämna dagvattenflödet i en damm har utjämning skapats längs befintliga diken. Dagvattnet utjämnas även slutligen innan utsläpp i recipient i dagvattendammen vid Valhammarsbäcken.

*Angående bekostande av underhåll i Valhammarsbäcken*

Då vägdagvattnets innehåll av kväve är förhållandevis lågt jämfört med omkringliggande jordbruksmark och då övriga föroreningar i dagvattnet främst är partikelbundna, vilket ger god fastläggning vid infiltration och hög sedimenteringsgrad i dammar, anser Trafikverket inte att vattendraget uppströms dagvattendammarnas utsläppspunkt påverkas i sådan omfattning av väg E4:s tillkomst att en muddring och därmed fördjupning av vattendraget uppströms väg E4 är befogat. Trafikverket anser inte heller att dagvattenflödet eller dagvattnets beskaffenhet är sådant att yrkanden på att rensning av vattendraget uppströms vägdagvattnets utsläppspunkt ska ombesörjas av Trafikverket är befogat. Trafikverket anser därför att yrkandet ska avslås.

**Fastighetsägare B och C***Angående att vägens tillkomst orsakat marköversvämningar som tidigare inte förekommit.*

Trafikverket instämmer med markavvattningssakkunniges bedömning om att de marköversvämningar som noterats kan uppstå naturligt efter perioder med långvarigt regnande och intensiva regn. Senaste 5-10 åren har Uppland vid några tillfällen drabbats av kraftiga översvämningar, t.ex. vid vårfloden 2013 samt under sommaren 2012. 2012 är ett av de mest nederbördsrika år som har noterats i Sverige. Det är svårt att härleda översvämningar i samband med liknande situationer direkt till byggande av vägen. Uppkomsten av översvämningar kan vara naturliga även om de inträffar sällan. Översvämningar till följd av intensiva regn har blivit vanligare och med ett förändrat klimat kommer liknande situationer sannolikt även inträffa oftare.

*Angående ytan som egentligen borde räknas in avseende påverkan på vattenflödet*

I det yttrande som sakkunnige ingivit till mark- och miljödomstolen har flödespåverkan från motorvägen beräknats enligt rationella metoden. Vid nyttjande av rationella metoden räknas ingående ytor som belastar en utsläppspunkt om till en effektiv area som genererar ytavrinning. Sakkunnige har använt sig av

branschpraxis och vägytan har givits avrinningskoefficient 0,9, slänter avrinningskoefficient 0,05 och den sammanlagda reducerade arean av slänter och vägområde har beräknats till 8 ha. 1 ha asfalt bidrar då i beräkningen till 9000 m<sup>2</sup> medan 1 ha slänt bidrar med 500 m<sup>2</sup>. Detta görs för att kunna beakta infiltrationskapacitet, magasineringskapacitet och hur bevuxna ytor bromsar upp ett ytavrinnande flöde. Den verkliga arean är därför större än den reducerade area på 8 ha som anges. Exakt vilka areor hårdgjord yta och slänt som nyttjas vid gjorda beräkningar går ej att utläsa av markavvattningssakunniges yttrande men då körbanornas totala bredd är ca 20 m, verkar den totala ytan som sakkunnige använt i beräkningarna vara välavvägd. Öppen avledning av dagvatten över vegetationsklädda slänter och via öppna diken har visat på god dämpande förmåga på dagvattenflöden. Avledningen är trög jämfört med att avleda vatten via brunn och ledning och den goda magasineringsförmågan i slänterna möjliggör både infiltration och avdunstning av delar av dagvattenflödet.

#### *Angående skador på gamla stenbron uppströms E4*

Har skador på egendom uppstått under entreprenaden måste detta regleras. Trafikverket instämmer med markavvattningssakkunnige om att dessa skador bör regleras mellan Trafikverket och berörd markägare vilket vanligen görs via en markförhandling. Att den gamla stenbron skulle ha skadats i samband med entreprenaden har tidigare inte framförts till Trafikverket. Att använda stenbron för entreprenadtransporter är inte förenligt med de krav som ställts på vår entreprenör under byggskedet. Om så skett och skador uppstått måste detta rapporteras till Trafikverket inom rimlig tid. Eftersom stenbroar påverkas naturligt av vittring, höga vattenföringar och tjälsprängningar m.m. måste Trafikverket ges möjlighet att verifiera hur skadorna uppstått och om de kan härledas till entreprenaden. Trafikverket bestrider därför att det ska regleras i detta mål.

#### *Angående helhetslösning för vattenavrinningen*

Syftet med att låta en markavvattningssakkunnig utreda påverkan från väg E4 på berört markavvattningsföretag är att Trafikverket vill ta sitt ansvar för avvattningsfrågorna i området. Genom att avleda dagvatten via slänter och öppna

diken nyttjas anläggningens magasineringsskapacitet och utöver detta har även dagvattendammar anlagts. De anlagda dagvattendammarna har förutom att rena dagvatten även som syfte att utjämna dagvattenflödet från vägen för att minimera flödespåverkan på markavvattningsföretaget. Att samråda med markägare är en viktig del i framtagandet av en vägplan. Har inte dagvattenlösningarna presenterats och samråtts med berört markavvattningsföretag i tillräcklig utsträckning är det något som Trafikverket ska ta med sig och säkerställa att förbättringar sker i kommande projekt. Avtal och överenskommelser bör tas fram innan entreprenaden påbörjas. Däremot anser Trafikverket att omprövningen av markavvattningsföretaget bör ske efter att vägen är färdigbyggd för att kunna fånga upp frågor som kan uppstå i byggskedet men som är svåra att förutse under planeringsskedet.

## **DOMSKÄL**

### **Handläggning**

Mot bakgrund av att den markavvattningssakunnige hållit två sammanträden med sakägarna inom ramen för sin utredning bedömer mark- och miljödomstolen att det finns förutsättningar att avgöra målet utan huvudförhandling. Ingen av parterna i målet har heller begärt att det ska hållas huvudförhandling.

### **Rätt att ansöka om omprövning**

I enlighet med Mark- och miljööverdomstolens dom den 5 november 2015 i mål nr M 6299-15 har Trafikverket haft rätt att begära omprövning av företaget.

### **Prövningens omfattning**

Ansökan omfattar omprövning av Fjuckby, Valhammar, Kyrsta och Vaxmyra dikningsföretag av år 1921 utifrån tidigare prövad vattenverksamhet inkluderande byggande av bro och omläggning av Valhammarsbäcken. Det noteras avseende det korrekta årtalet för företaget att det inte uttryckligen står i yttrandet vad företaget ska benämnas. År 1921 används som år för laga syn och sökande av anslag medan ärendet verkar ha avslutats år 1922. Dikningsföretaget är arkiverat som Fjuckby, Valhammar, Kyrsta och Vaxmyra av år 1921 så domstolen använder det årtalet.

Omprövningen innebär inte några fysiska förändringar. I omprövningen inkluderas konsekvenser dels av att väg E4 tar båtnadsmark i anspråk och till viss del drar nytta av tidigare utförd markavvattning, dels att väghållare avleder dagvatten till befintligt markavvattningsföretag.

Konsekvenser av den genomförda vattenverksamheten, dvs. omledningen, byggandet av bron m.m., har behandlats i den lagakraftvunna domen den 25 april 2002 i mål nr M 226-01. Vattenverksamhetens tillåtlighet enligt 11 kap. miljöbalken är således redan prövad.

### **Omprövning m.m.**

Mark- och miljödomstolen gör bedömningen att den bestämmelse som ska tillämpas i detta fall är 7 kap. 17 § andra stycket lagen (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet. Det har, sedan en samfällighet bildats enligt denna lag, inträtt ändrade förhållanden, genom bl.a. tillståndsgiven omläggning av Valhammarsbäcken, som inte i ringa mån inverkar på frågan om sättet för verksamhetens bedrivande m.m. Länsstyrelsen har inte haft något att erinra i sakfrågan. Domstolen finner att begäran om omprövning ska bifallas, med vissa åligganden för Trafikverket (se nedan).

Domstolen godtar sakkunniges förslag när det gäller företagens nya omfattning och befrielse från underhållsansvar för den igenlagda sträckan, på sätt som framgår av domslutet. Det kan noteras att bäckens omgrävning börjar i sektion 33+00. Även den föreslagna kostnadsfördelningslängden för framtida underhåll kan fastställas.

### **Trafikverkets deltagande i företaget**

Trafikverket har i ansökan yrkat att en markavvattningssakkunnig ska förordnas och att domstolen/den sakkunniga ska behandla frågan om omprövning av dikningsföretaget i syfte att reglera de förändringar som uppstått till följd av anläggandet av den nya motorvägen samt Trafikverkets eventuella delaktighet. Något yrkande om att få bli deltagare har egentligen inte framställts utan i stället ett

yrkande om att domstolen ska fastställa ett kapitaliserat engångsbelopp som Trafikverket ska betala till dikningsföretaget. Mark- och miljööverdomstolen har i den ovan nämnda domen den 5 november 2015 funnit att ansökan om omprövning får anses innefatta en ansökan om att få bli deltagare i markavvattningen. Detta kan dock inte anses innebära att det slutliga resultatet av prövningen med nödvändighet måste bli att Trafikverket blir deltagare.

Enligt 3 kap. 1 § första stycket lagen (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet ska ägare av fastigheter för vilka markavvattningen medför nytta delta i verksamheten. Enligt bestämmelsens andra stycke gäller detta även väghållare, som inte är fastighetsägare, om vägen medför en avsevärd inverkan på markavvattningen. Bestämmelsen ger enligt domstolens mening utrymme för att låta en väghållare stå utanför aktivt deltagande i verksamheten, även om den medför nytta för väghållaren.

I detta fall finner domstolen vid en samlad bedömning att saken lämpligen bör regleras genom ett kapitaliserat engångsbelopp som ersättning för delaktighet. Det framstår som att viss förståelse för detta finns även inom företaget. Trafikverkets inställning i denna del godtas alltså av domstolen.

### **Rätt att påkalla underhåll och vissa åligganden för Trafikverket**

Enligt markavvattningssakkunniges förslag ges delägare i markavvattningsföretaget rätt att påkalla underhåll av bäcksträckan inom vägområdet i den utsträckning och omfattning som marker uppströms för sin ändamålsenliga dränering är beroende av och till den nivå som tidigare medgavs av dikningsföretaget. Ingen part har erinrat mot detta. Domstolen finner förslaget rimligt och det framgår i sin helhet i domslutet.

Inom vägområdet har väghållaren skyldighet att underhålla vattenanläggningar. Det innebär att Trafikverket har underhållsansvar för vattenvägen i Valhammarsbäcken i närområdet vid bron.



Det har framförts yrkande om att Trafikverket ska bekosta underhåll av Valhammarbäcken från brotrumman under väg nr 699 till dikningsföretagets slut i Låtabäcken kombinerat med att ta bort hinder av diverse slag. Enligt sakkunniges utlåtande är systemet i behov av underhåll. Mark- och miljödomstolen finner detta yrkande rimligt mot bakgrund av de oklarheter som har påtalats avseende bristande inledande samråd med dikningsföretaget, de tekniska avvikelser som har gjorts sedan ursprunglig arbetsplan samråddes, bristande uppgifter om utjämningsmagasinens funktion och dimensionering samt den tid som har förlupit mellan faktiskt byggande och genomförd omprövning. Yrkandet ska således bifallas, på det sätt som framgår av domslutet.

Markavvattnings-sakkunnige har föreslagit en breddning och släntavfasning i bäcken på sträckan 34+30 till 35+80 för att minska risken för erosion orsakad av snabba flöden av dagvatten. Förslaget innebär inte ny markavvattning och bedöms inte tillståndspliktig. De fastigheter som berörs är Å och Ä. Sakägare har ställt sig positiva till förslaget men har också resonerat om att ett s.k. tvåstegsdike skulle kunna vara en effektivare lösning. Trafikverket har först tillstyrkt och sedan motsatt sig åtgärden.

Domstolen gör bedömningen att Trafikverket skäligen bör bekosta och låta genomföra en erosionsdämpande åtgärd. Det bör dock hållas öppet exakt vilken åtgärd som lämpligen ska utföras. Utredningen av den frågan bör ske i samråd med dikningsföretaget och berörda fastighetsägare. Den närmare regleringen av saken framgår av domslutet. Även kostnader av administrativ natur som kan uppstå i samband med utförandet av åtgärden ska bäras av Trafikverket.

#### **Ersättning för nytta**

Markavvattnings-sakkunnige har räknat fram ett kapitaliserat engångsbelopp som föreslås motsvara nyttan av att bygga väg E4 på båtnadsmark där dikningsföretaget ansvarar för markavvattning. Nyttan för väghållaren bedöms till 4 gånger större än för jordbruksmarken vilket gör att nyttan att bygga väg på båtnadsmarken beräknas till 64 906 kr.

Trafikverket har inte motsatt sig beloppet men delar inte markavvattningssakkunniges bedömning att väganläggningen har större nytta av den avsänkning av markgrundvattnet som företaget gett upphov till än omkringliggande jordbruksmark.

I 3 kap. 3 § lagen (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet framgår att kostnaderna för verksamhet som utgör markavvattning ska fördelas med hänsyn främst till den nytta var och en har av verksamheten. I 7 kap 17 § fjärde stycket samma lag framgår att den som inträder som deltagare i en bestående samfällighet ska åläggas att i skäligen utsträckning ersätta de övriga deltagarna deras kostnader som nedlagts i gemensamma anläggningar. Mark- och miljödomstolen bedömer att nyttan och värdet av en ytenhet väg är högre än för åkermark och även att trafiknyttan är högre än avkastningsvärdet från jordbruksmark (jämför t.ex. mark- och miljödomstolen vid Vänersborgs tingsrätts dom den 25 april 2013 i mål nr M 1478-11). Domstolen bedömer inte att Trafikverket hade kunnat lösa avvattningen för vägen genom ett annat utförande till en mer begränsad kostnad. Domstolen delar markavvattningssakkunniges bedömning att det är skäligt att nyttan för Trafikverket värderas 4 gånger högre än nyttan för jordbruksmark i detta fall.

Domstolen finner att Trafikverket till företaget ska betala ersättning för nytta som ett engångsbelopp med 64 906 kr.

#### **Ersättning fördyrat underhåll; sammanlagd ersättning**

Den markavvattningssakkunnige har i enlighet med Trafikverkets begäran beräknat ersättning för fördyrat underhåll som ett kapitaliserat engångsbelopp. Beräkningen är fördelad på två poster, flytt av maskin och försämrad framkomlighet respektive tätare underhåll.

Trafikverket har inte haft något att erinra mot beloppet avseende fördyrning p.g.a. flytt av maskiner men motsätter sig den beräknade kostnaden för tätare underhåll.

Domstolen delar sakkunniges bedömning att den kostnad för tätare underhåll som beräknats fram är skälig och att Trafikverket till företaget ska betala ersättning för fördyrat underhåll som ett engångsbelopp med 72 806 kr.

Den sammanlagda ersättningen för nytta och fördyrat underhåll blir således 137 712 kr.

### **Rättegångskostnad**

Styrelsen för dikningsföretaget har efterfrågat ekonomisk ersättning för nedlagd tid som part i målet. Regler om rättegångskostnader finns i 25 kap. miljöbalken. Vid omprövning av en markavvattningsansamling följer av 4 § att vardera parten ska svara för sina kostnader. Sakägare har alltså inte rätt till ersättning av sökanden för egna kostnader.

### **Övriga yrkanden**

Styrelsen för dikningsföretaget har i första hand yrkat att utredningen ska göras om med rätta ingående förutsättningar och utifrån ett helhetsperspektiv omfattande samtliga förhållanden runt Valhammarsbäcken. Mark- och miljödomstolen bedömer att genomförd utredning uppfyller lagens krav avseende aktuell omprövning, varför det saknas skäl att bifalla yrkandet.

Det har framförts yrkanden om att Trafikverket ska bekosta underhåll av en äldre stenbro. Den sakkunnige har inte funnit något som tyder på att bron ingår i markavvattningsföretaget. Det bör därmed i första hand vara en fråga mellan markägaren och Trafikverket. Mark- och miljödomstolen bedömer att yrkandet inte kan prövas inom ramen för det här målet.

Flera fastighetsägare har yrkat ersättning för skördeförkluster p.g.a. uppkomst av översvämning. Mark- och miljödomstolen bedömer att skador av den karaktären inte kan prövas inom ramen för aktuellt mål. Inte heller yrkandena om strypning på avledning på vattenmängder från Tre Ängar till högst 0,8 liter/sek och hektar eller

att Trafikverket ska tilldömas ett vite eller motsvarande för det olagliga intrånget i dikningsföretaget kan prövas i detta mål.

Trafikverket har i något skede yrkat att den markavvattningssakkunnige ska få i uppdrag att ansvara för utförandet av den föreslagna breddningen enligt punkt E i yttrandet. Domstolen bedömer att detta lämpligen får hanteras utanför målet i formen av konsultuppdrag.

#### **Ersättning till markavvattningssakkunnig**

Den markavvattningssakkunnige har begärt ersättning för arbete m.m. med sammanlagt 125 128 kr. Trafikverket har medgett betalningsansvar och belopp.

#### **HUR MAN ÖVERKLAGAR**, se domsbilaga 2 (DV425)

Överklagande senast den 9 maj 2018. Prövningstillstånd krävs.

Magnus Hjort

---

Ingrid Johansson

I domstolens avgörande har deltagit rådmannen Magnus Hjort, tekniska rådet Ingrid Johansson samt de särskilda ledamöterna Per Nyström och Carl-Lennart Åstedt.