



SVEA HOVRÄTT
Mark- och miljööverdomstolen
060102

DOM
2021-03-12
Stockholm

Mål nr
M 968-21

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Vänersborgs tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom 2021-01-12 i mål nr M 5598-20, se bilaga A

PARTER

Klagande

1. Länsstyrelsen i Västra Götalands län, 403 40 Göteborg
2. M H
3. A K
4. L L V
5. P S
6. P S
7. G V

Motpart

Trafikverket, 781 89 Borlänge

Ombud: Verksjurist U E

SAKEN

Avvikelse från bullervillkor för projekt Västlänken, område A (Kanaltorget/Kvarnberget)

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT

1. Med ändring av mark- och miljödomstolens dom fastställer Mark- och miljööverdomstolen Länsstyrelsen i Västra Götalands läns beslut den 17 december 2020, dnr 555-54058-2020.
2. Mark- och miljööverdomstolen upphäver beslutet den 8 februari 2021 om inhibition.

Dok.Id 1681562

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 2290 103 17 Stockholm	Birger Jarls Torg 16	08-561 670 00 08-561 675 50 E-post: svea.hovratt@dom.se www.svea.se		måndag – fredag 09:00–16:30

BAKGRUND

Trafikverket ansökte hos Länsstyrelsen i Västra Götalands län om dispens från villkor 10 i Mark- och miljööverdomstolens dom den 8 oktober 2018 i mål nr M 1808-18 för överskridande av bullerriktvärden gällande förstärkningsarbeten i Götatunneln under tiden den 28 december 2020–31 mars 2021 gällande område A (Kanaltorget/Kvarnberget) i Göteborgs kommun. Länsstyrelsen beslutade den 17 december 2020 att inte godkänna överskridande av bullerriktvärden enligt ansökan.

Sedan Trafikverket överklagat länsstyrelsens beslut biföll mark- och miljödomstolen Trafikverkets överklagande och godkände att Trafikverket fick avvika från bullerriktvärdena. Domstolen förordnade att beslutet skulle gälla omedelbart.

Länsstyrelsen m.fl. överklagade mark- och miljödomstolens dom till Mark- och miljööverdomstolen, som den 8 februari 2021 gav prövningstillstånd samt beslutade att mark- och miljödomstolens dom tills vidare inte ska gälla.

YRKANDEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Länsstyrelsen i Västra Götalands län, M H, A K, L L V, P S, P S och G V har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska upphäva mark- och miljödomstolens dom och fastställa länsstyrelsens beslut.

A K, L L V, P S, P S och G V (A K m.fl.) har yrkat i andra hand att Mark- och miljööverdomstolen ska undanröja mark- och miljödomstolens dom och återförvisa målet till mark- och miljö-domstolen för ny handläggning.

UTVECKLING AV TALAN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Länsstyrelsen har anfört i huvudsak följande:

Det har inte varit tydligt redovisat under tillståndsprocessen att Trafikverkets behov av att avvika från bullervillkoret varit av så stor omfattning som det nu visat sig vara. Sedan byggnationen startade 2018 har Länsstyrelsen godkänt 29 olika dispensansökningar om bulleröverskridanden. Dessa har omfattat kortare perioder, enstaka dagar eller 1–2 veckor och har heller inte berört så många människor under annan tid än dagtid. Därutöver har samråd gällande överskridanden dagtid hittills gjorts i 62 olika ärenden. Det är inte längre fråga om avvikelser endast i undantagsfall. Även om det i tillståndsdomen inte anges något tak för hur många gånger dispenser för avvikelser kan ges eller hur lång tid de kan avse, måste det grundläggande syftet vara att dispens ska ges undantagsvis och för begränsade tidsperioder. Ett mer frekvent behov av avvikelser borde i stället från början ha funnits med i Trafikverkets planering och även tydligt ha redovisats i ansökan när tillståndet för projektet prövades. Det hade möjliggjort en annan bedömning av vilka bullervillkor som borde gälla och det hade också blivit tydligt för alla och envar vilka bullerolägenheter man får räkna med under projektets framdrift. Att tillsynsmyndigheten nu i stället förmodas pröva omfattande avvikelser enligt ett dispensvillkor leder till att hela syftet med en öppen och transparent miljöprocess förfelas. Om Trafikverket anser sig behöva ett så omfattande undantag som den här dispensansökan avser behövs i stället en omprövning av tillstånd med villkor. Det är därför inte förenligt med villkor 10 att ge dispens för så omfattande avvikelser som det här är frågan om.

Det är inte visat att det föreligger sådana särskilda skäl som Mark- och miljööverdomstolen avsett i villkor 10. Den nu aktuella avvikelserna kommer att innebära avsevärda bullerstörningar under en längre period. Dispensen kommer att innebära höga bullerstörningar i tre månaders tid, under kvällar, nätter och helger, för 430 hushåll. Hushållens situation förvärras av att Trafikverket dessutom kommer att överskrida bullervillkoret dagtid vardagar, vilket man samrått om med länsstyrelsen. Man måste också beakta att många människor numera arbetar och studerar hemifrån för att undvika ökad smittspridning av covid-19. Även om ersättningsboende kommer att

erbjudas befarar länsstyrelsen att hushållen inte kommer att våga anta erbjudandet på grund av oro för det rådande pandemiläget med fortsatt hög risk för smittspridning. Detta får till följd att de 430 hushåll som drabbas kommer att vistas i en oacceptabelt bullrande inomhusmiljö hela dygnet, under alla veckans dagar. Även människors oro över att behöva lämna sina hem i det allvarliga pandemiläget måste vägas in. De avsevärda bullerstörningar som ett mycket stort antal hushåll kommer att drabbas av, så att de behöver erbjudas evakueringsboende under flera månader, måste tillmätas så stor vikt vid bedömningen att det inte kan anses föreligga särskilda skäl. Till detta ska läggas de olägenheter och risken för smittspridning som följer av pandemisituationen.

A K m.fl. har anfört i huvudsak följande:

Mark- och miljödomstolen har ändrat länsstyrelsens beslut utan att berörda getts möjlighet att yttra sig. Mark- och miljödomstolen har brutit i sin utredningsplikt genom att inte inhämta synpunkter från berörda eller förelagt Trafikverket att underbygga sina påståenden kring fördröningar och förseningar. Genom att ansöka om dispens endast 20 arbetsdagar innan dispens avsågs tas i anspråk har Trafikverket inte medgett erforderlig tid för handläggning. Det aktuella momentet var ursprungligen beställt för att utföras under 2018, i direkt anslutning till motsvarande förstärkningsarbeten i det södra röret. Båda tunnelrören skulle ha utförts på ett halvår, då endast på dagtid. Det norra hanns dock inte med utan arbetet sköts fram. Trafikverket torde ha haft kunskap om produktionstid redan i detta skede. Officiellt har avstängningstidplanen varit känd sedan åtminstone sommaren 2020. Avtalet mellan Trafikverket och entreprenören undertecknades den 9 november 2020. Om det vid denna tidpunkt var känt att dispens krävdes, borde Trafikverket ha lämnat in ansökan omgående. Kostnaderna för alternativ vistelse för både hushåll och verksamheter vid beviljad dispens måste tas i beaktande vid beräkning av ekonomiska effekter. Det aktuella arbetet i område A rör en ca 20 meter lång sträcka. Hela entreprenaden för Kvarnberget är 560 meter lång. Det framgår inte varför hela arbetet längs resterande 500 meter skulle påverkas nämnvärt av ett par månaders försening på denna delsträcka. Trafikverket har gjort gällande att en nekad dispens hotar färdigställandet av andra projekt, t.ex. Hisingsbron och nedsänkningen av E45. Vad gäller Hisingsbron är den inte beroende av Götatunneln, utan av Västlänkens deletapp Centralen. Där har Trafikverket i nyhetsbrev meddelat att

överlämnande till Hisingsbron skett i november 2020. Det är oklart hur nedsänkningen av E45 skulle påverkas av om Götatunneln är avstängd. Oaktat detta har Trafikverket i nyhetsbrev angett att projektet står klart under våren. Trafikverkets påståenden om förseningar i andra infrastrukturprojekt har därmed visat sig grundlösa. Påverkan på resenärers framkomlighet till följd av projekt Västlänken var en aspekt som inte ansågs relevant för prövningen av miljötillståndet och därmed inte borde fästas något avseende vid för denna dispens heller. Den åberopade samhällsekonomiska kostnaden på 50 miljoner för restidspåverkan är försumbar i relation till Västlänkens totala effekt på resandet. Vid tillståndsprövningen var förutsättningen att bulleralstrande arbeten endast ska utföras dagtid i närheten av bostäder.

M H har anfört i huvudsak följande:

Beslutet innebär stor olägenhet för henne och risken att hennes hälsa kommer att påverkas negativt av bullerstörningarna är stor. På grund av pandemin skulle ett ersättningsboende i hotellrum för hennes del innebära att hon tvingades sitta instängd och sysslös i ett litet hotellrum, vilket skulle kraftigt försämra hennes hälsa. Att stanna kvar i sin lägenhet under pågående, bullrande byggverksamhet dygnet runt skulle även det få allvarliga negativa hälsoeffekter för henne, bl.a. då nattsömnerna skulle störas.

Trafikverket har utöver vad som framfördes i underinstanserna anfört i huvudsak följande:

Ett erbjudande om tillfällig vistelse är en skyddsåtgärd. Genom tillgången till ett hotellrum eller en lägenhet tillförsäkras den evakuerade en möjlighet till rekreation framförallt i form av möjligheten till en ostörd nattsömn. Under rådande pandemiläge kan den tillfälliga vistelsen också utgöra en ostörd arbetsplats från bullrande arbeten dagtid. Den evakuerade har fortsatt tillgång till sin ordinarie bostad under hela evakueringsperioden. Kravet i villkor 11 är också att evakuering ska erbjudas om överskridande riskeras av bullernivåerna inomhus under fem dagar i följd eller mer än fem dagar under en tiodagarsperiod. Det är således inte fråga om ett konstant överskridande. Störningen i bostaden varierar således både över tid och även i frekvens.

I förhållande till detta kan de hushåll som erbjuds evakuering antingen vistas i hemmet eller i sin evakueringsbostad, allt utifrån de behov man för tillfället har. Evakueringen är frivillig.

En ansökan om dispens ska prövas i två steg: först bedöms om särskilda skäl föreligger och om denna bedömning faller ut till sökandens fördel, så kan skäligheten av omgivningspåverkan vägas in i ett andra led. Den avvägning som gjorts i den aktuella dispensansökan balanserar på bästa möjliga sätt samtliga intressen. De intressen som ligger till grund för de särskilda skälen överväger de olägenheter som uppkommer för de hushåll som erbjuds en tillfällig vistelse.

I detta fall har behovet av en dispens varit känt under en längre tid. Arbetet med att hitta de mest lämpliga lösningarna för de förstärkningsarbeten som nu är aktuella har pågått sedan behovet av nya förstärkningszoner identifierades i planskedet. Den tekniska lösning som nu valts för de aktuella förstärkningsarbetena baserar sig främst från de lärdomar som erhöles från liknande arbeten i Götatunneln under 2018. Denna kunskap har sedan kombinerats med kompletterande projektering. Kunskapen har således succesivt ökat. Det är först inför inledandet av en byggfas som den tillräckliga kunskapen erhållits. Det är helt enkelt inte möjligt för en verksamhetsutövare att redan vid en tillståndsprövning erhålla den kunskap som behövs. För denna typ av projekt som utförs i en exploaterad storstadsmiljö är det dessutom mycket svårt, för att inte säga omöjligt, att få markåtkomst till nödvändiga ytor innan arbetsområdena tagits i anspråk. Om dispensansökan hade skickats in tidigare hade den varit baserad på mycket sämre underlag och haft en lägre precision. Trafikverket skulle då inte på ett rationellt sätt kunnat bedöma vilka skyddsåtgärder som är relevanta och möjliga samt t.ex. vilka justeringar i arbetstider som behövs.

Det är viktigt att evakueringen kan hanteras på ett smittsäkert sätt. För ersättningslägenheter bedöms att förhållandena motsvarar ett boende i hemmet vad gäller risk för exponering. För de som erbjudits evakuering i form av boende på hotell är situationen annorlunda, men hotellens gemensamma utrymmen omfattas av de föreskrifter, råd och rekommendationer som utfärdas av Folkhälsomyndigheten.

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL

Målets handläggning i mark- och miljödomstolen

Lagen (1996:242) om domstolsärenden (ärendelagen) har varit tillämplig vid mark- och miljödomstolens handläggning av målet. Av 15 § denna lag framgår bl.a. att om det i ärendet finns en motpart ska domstolen ge denne tillfälle att svara inom viss tid. I 5 kap. 3 § lagen (2010:921) om mark- och miljödomstolar anges att vid tillämpning av 15 § ärendelagen ska sakägare och annan mot vilken åtgärd ifrågasätts anses som motparter.

Mark- och miljödomstolen har meddelat sin dom utan att först ge berörda sakägare tillfälle att yttra sig i målet. Omständigheterna är sådana att denna handläggning får anses ha innefattat ett rättegångsfel (jfr rättsfallet MÖD 2020:7). Eftersom Mark- och miljööverdomstolen, med utgångspunkt i det befintliga underlaget, gör en annan bedömning än mark- och miljödomstolen i frågan om det finns förutsättningar att godkänna avvikelser från bullerriktvärdena finns det dock inte anledning att återförvisa målet till mark- och miljödomstolen.

Mark- och miljööverdomstolens bedömning

De omständigheter som Trafikverket har anfört som skäl för sin ansökan om avvikelser från bullerriktvärden – fördyrande kostnader, längre byggtid och störningar för resenärer – motsvarar vad Mark- och miljööverdomstolen i sin dom i mål nr M 1808-18 har angett som exempel på vad som kan utgöra särskilda skäl för när avsteg från bullervillkoret skulle kunna godkännas. Detta är dock inte tillräckligt utan en bedömning måste göras i det enskilda fallet om de skäl som anförs för att få göra avsteg från bullervillkoret väger tyngre än motstående intressen. Det motstående intresse som här är aktuellt är att enskilda inte ska utsättas för högre bullernivåer under anläggningskedet än vad som följer av bullervillkoren i tillståndsdomen.

I detta fall är det fråga om att Trafikverket vill ha möjlighet att överskrida bullerriktvärdena under kvällar, helger och nätter under tre månader. Tillsammans med det överskridande av bullerriktvärdena på vardagar dagtid, som länsstyrelsen godtagit efter samråd, skulle detta innebära att bullerriktvärdena skulle kunna överskridas dygnet runt under den ansökta perioden. Det är ett stort antal hushåll och verksamheter som berörs. Av utredningen framgår att det för flera av berörda fastigheter rör sig om betydande överskridanden av bullerriktvärdena.

Mark- och miljööverdomstolen finner, vid en avvägning mellan de skäl som Trafikverket anfört till stöd för sin ansökan och omfattningen av de olägenheter som de enskilda riskerar att drabbas av, att ansökan om avvikelser från bullervillkoret inte ska godkännas. Mark- och miljödomstolens dom ska därför ändras och länsstyrelsens beslut fastställas.

Eftersom Mark- och miljööverdomstolen avgör målet slutligt ska domstolens beslut om inhibition upphävas.

Domen får enligt 5 kap. 5 § lagen (2010:921) om mark- och miljödomstolar inte överklagas.

I avgörandet har deltagit hovrättsråden Karin Wistrand, Gösta Ihrfelt, referent, och Ulf Wickström samt tekniska rådet Kerstin Gustafsson.

Föredragande har varit Ulrika Agerskans.



VÄNERSBORGS TINGSRÄTT
Mark- och miljödomstolen

DOM
2021-01-12
meddelad i
Vänernsbor

Mål nr M 5598-20

KLAGANDE

Trafikverket
781 89 Borlänge

Ombud:
Verksjuristen U E

MOTPART

Länsstyrelsen Västra Götaland

ÖVERKLAGAT BESLUT

Länsstyrelsen i Västra Götalands läns beslut den 17 december 2020 i ärende nr 555-54058-2020, se bilaga 1

SAKEN

Särskilda skäl för avvikelse enligt det fjärde stycket i villkor 10 i Mark- och miljööverdomstolens dom den 18 oktober 2018 i mål M 1808-18

DOMSLUT

1. Med ändring av det första stycket i länsstyrelsens beslut godkänner mark- och miljödomstolen med tillämpning av det fjärde stycket i villkor 10 i Mark- och miljööverdomstolens dom den 18 oktober 2018 i mål M 1808-18 att Trafikverket på grund av förstärkningsarbeten i Götatunneln vid område A (Kanaltorget/Kvarnberget) under tiden 28 december 2020 – 31 mars 2021 får avvika från strecksats 3–6 i det första stycket i villkor 10.
2. Beslutet i punkten 1 ska gälla omedelbart.

BAKGRUND

Vänersborgs tingsrätt, mark- och miljödomstolen, lämnade i dom den 31 januari 2018 i mål M 638-16 Trafikverket tillstånd enligt 9 och 11 kap. miljöbalken att genomföra i domen angivna åtgärder för anläggande av järnvägsprojekten Västlänken och Olskroken planskildhet. För tillståndet fastställdes 3 prövotidsutredningar och 33 slutliga villkor, medan 15 frågor delegerades till tillsynsmyndigheten att avgöra. Buller från den tillståndsgivna verksamheten reglerades i domens villkor 10–13.

Sedan Trafikverket överklagat domen och yrkat att Mark- och miljööverdomstolen skulle ändra villkor 10 genom att i slutet av villkoret lägga till *Andra avvikelser får, om det finns särskilda skäl, ske efter tillsynsmyndighetens godkännande*, ändrade Mark- och miljööverdomstolen i dom den 18 oktober 2018 i mål M 1808-18 villkor 10 i enlighet med Trafikverkets yrkande.

Efter Mark- och miljööverdomstolens dom har bullervillkoren (villkor 10–13) för den tillståndsgivna verksamheten följande lydelse.

10. Luftburet buller och stomljud från byggverksamheten under anläggningsskedet ska begränsas så att den ekvivalenta ljudnivån inomhus som riktvärde inte överstiger
 - 45 dB(A) i bostäder och arbetslokaler med tyst verksamhet helgfri måndag - fredag kl. 07.00 - 19.00
 - 40 dB(A) i undervisningslokaler helgfri måndag-fredag kl. 07.00 - 19.00
 - 35 dB(A) i bostäder helgfri måndag-fredag kl. 19.00 - 22.00
 - 35 dB(A) i bostäder lördag, söndag och helgdag kl. 07.00 - 19.00
 - 30 dB(A) i bostäder lördag, söndag och helgdag kl. 19.00 - 22.00
 - 30 dB(A) i bostäder alla dagar kl. 22.00 - 07.00

Den maximala ljudnivån inomhus får nattetid, kl. 22.00 - 07.00, som riktvärde inte överstiga 45 dB(A) i bostäder.

Vad som anges för bostäder ska även gälla vårdlokaler och hotellrum. Bestämmelsen om maximala inomhusljudnivåer gäller dock endast vårdlokaler och hotellrum som används under natten, kl. 22.00 - 07.00.

Trots vad som anges ovan får arbeten som medför luftburet buller respektive stomljud överskrida angivna värden helgfri måndag-fredag kl. 07.00 - 19.00

efter samråd med tillsynsmyndigheten. Andra avvikelser får, om det finns särskilda skäl, ske efter tillsynsmyndighetens godkännande.

11. Riskeras överskridande av bullernivåerna inomhus under fem dagar i följd eller mer än fem dagar under en tiodagarsperiod ska möjlighet till tillfälligt boende, alternativt tillfällig vistelse, erbjudas. Erbjudandet ska skickas till berörda i god tid innan arbetet påbörjas, dock om möjligt senast tre veckor dessförinnan. Även om riktvärdet inte överskrids ska evakuering erbjudas om särskilda behov föreligger, t.ex. till personer med nattarbete, små barn, äldre och sjukskrivna. Vid meningsskiljaktighet mellan verksamhetsutövaren och den eller de som berörs av överskridanden ska frågan om evakuering hänskjutas till tillsynsmyndigheten för beslut.
12. Trafikverket ska vidta de ytterligare förberedelsearbeten, försiktighetsmått och åtgärder för att begränsa buller som följer av handlingsplan för buller och vibrationer.
13. Tillsynsmyndigheten bemyndigas att meddela närmare villkor om åtgärder och försiktighetsmått angående luftburet buller och stomljud under anläggningskedet.

Sedan länsstyrelsen den 17 december 2020 i det överklagade beslutet avslagit Trafikverkets ansökan om dispens i enlighet med villkor 10 för kommande förstärkningsarbeten i Götatunneln under tiden 28 december 2020 – 31 mars 2021 som riskerar att riktvärdena för buller under kvällstid, nattetid och helg överskrids inom område A (Kanaltorget/Kvarnberget), har Trafikverket överklagat beslutet till mark- och miljödomstolen.

Mark- och miljödomstolen har i dag också meddelat dom i mål M 5600-20 som avser motsvarande ansökan från Trafikverket för arbeten inom område C (Otterhällan).

YRKANDEN M.M.

Trafikverket har yrkat att mark- och miljödomstolen godkänner överskridande av bullerriktvärden helg, kväll och nattetid för område A, allt i enlighet med ansökan om dispens, samt att mark- och miljödomstolen förordnar att dispensen får tas i anspråk även om domen inte fått laga kraft. Trafikverket har anfört följande.

Grund för yrkandet

Det föreligger särskilda skäl för avvikelse.

Utvecklande av talan

Bakgrund

Götatunneln är en 1,6 km lång vägtunnel under centrala Göteborg. Tunneln är en del av E45 och ett riksintresse för kommunikation. Tunneln har stor betydelse både för arbetspendling och för näringslivets transporter i Göteborgsområdet. Inför anläggandet av Västlänken behöver tunneln förstärkas. Det norra tunnelröret ska därför stängas av och under perioden från den 28 december i år fram till den 4 juni 2021 kommer fordonstrafiken istället att dubbelriktas i det södra tunnelröret. Detta kommer att begränsa fordonskapaciteten i och kring Götatunneln och under högtrafik kommer köer att uppstå.

Den planerade tidsperioden för avstängningen förutsätter att förstärkningsarbetenas skiftesgång kan pågå dygnet runt alla dagar i veckan. Bullrande arbeten kvällar, nätter och helger krävde här ett dispensgodkännande av länsstyrelsen. Sådana arbeten var planerade fram till den 31 mars 2021. Länsstyrelsens avslag på Trafikverkets ansökan om dispens innebär att den rationella skiftesgången hindras. Det blir nu nödvändigt att förlänga avstängningsperioden.

Förstärkningsarbetena innebär således bullerstörningar för närboende till tunneln. Ett mycket omfattande arbete har därför lagts ned på olika typer av skyddsåtgärder bl.a. i form av metodval, skärmning och möjliga begränsningar av de tidpunkter då bullrande arbeten utförs. Nattarbeten kommer att i görligaste mån undvikas i område C vid Otterhällan och arbeten som genererar luftburet buller utförs endast dagtid på vardag i område A vid Kanaltorget. Trots detta kräver den rationella skiftesgången överskridanden av framförallt riktvärden för stomljudsbuller kvällar, nätter och helger. Sammanlagt har därför ca 1000 hushåll, fördelade på de båda områdena A och C, erbjudits ersättningsboenden. Även för vissa verksamheter i närområdet planeras en evakuering.

Särskilda skäl

Möjligheten till den typ av dispens som Trafikverket nu sökt hos länsstyrelsen fastställdes slutligen av Mark- och miljööverdomstolen. Detta efter ett överklagande av Trafikverket. I hovrättens domskäl framhålls särskilt att det är accepterat i rättspraxis med ett dispensförfarande när en verksamhetsutövare har ett behov av överskridanden av bullerriktvärden kvällar, nätter och helger. Detta då det har ansetts som rimligt att man så långt som möjligt ska kunna korta ned den tid under vilken bullrande arbeten ska fortgå. Trafikverket hade i sitt överklagande bl.a. pekat på att särskilda skäl för dispens kunde vara en väsentlig försening av projektet, längre byggtid, betydande kostnadsökningar och framkomlighet för resenärer. Domstolen ansåg här också att detta var exempel på situationer som hade större vikt än intresset av att hålla kvällar, nätter och helger helt fria från störande bullernivåer.

De nu vägrade dispenserna för område A och C riskerar att förlänga den totala byggtiden för förstärkningsarbetena i Götatunneln med ca fyra månader. Den planerade fyrskiftes-gången får nu istället utföras bara med två skift. Merkostnaden kan här uppskattats till ca 80 - 100 miljoner kronor, då tillgängliga byggresurser inte kan nyttjas optimalt. Den förlängda byggtiden riskerar också i sin tur ett försenat färdigställande av deletapp Kvarnberget inom projekt Västlänken med sex till tolv månader. Kostnaden för denna försening förväntas vara i ungefär samma storleksordning.

Förseningen hotar således den totala tidsplanen för projekt Västlänken och därigenom även färdigställandet av andra infrastrukturprojekt i Göteborg som t.ex. den nya Hisingsbron och nedsänkningen av E45 mellan Lilla Bommen och Marieholm. Genomförandet av samtliga projekt är här tidsmässigt inbördes beroende. Eventuella förseningar kan leda till signifikativa samhällsekonomiska konsekvenser. Vidare innebär den vägrade dispensen att närboende till Götatunneln nu kommer att störas under en längre tidsperiod dagtid.

Men en förlängd avstängning av Götatunneln kommer även att innebära en längre störningsperiod för framkomligheten avseende fordonstrafiken i centrala Göteborg.

Den samhällsekonomiska kostnaden för de förlängda restiderna har här beräknats enligt de kalkylmetoder som används för bedömning av samhällsekonomisk nytta generellt i Trafikverkets projektverksamhet, s.k. ASEK. En ökad restid på fem minuter under ytterligare fyra månader ger här en tillkommande samhällsekonomisk kostnad på drygt 50 miljoner kr, medan en förlängning av restiden på tio minuter under samma tidsperiod ger en kostnad på drygt 120 miljoner kr.

Den totala samhällsekonomiska kostnaden för en förlängd byggtid i Götatunneln på fyra månader kan således beräknas till en förlust på mellan 210 och 320 miljoner kronor. Detta dock bara beräknat utifrån ökade byggkostnader och restidsförluster. Till detta tillkommer även eventuellt ökade samhällsekonomiska följdkostnader - vilka idag ännu inte kan beräknas - om nu projekt Västlänken samt andra infrastrukturprojekt i Göteborg skulle försenas.

Trafikverket menar således att det föreligger särskilda skäl för dispens. Detta utifrån

1. riskerna för en väsentlig försening avseende ett flertal infrastrukturprojekt i Göteborg,
2. en förlängd byggtid för arbetena i Götatunneln och delprojekt Kvarnberget,
3. betydande kostnadsökningar samt
4. framkomlighet för resenärer

Samtliga de kriterier för särskilda skäl som uppställts av Mark- och miljööverdomstolen är således uppfyllda. Dessa är av större vikt än intresset av att hålla kvällar, nätter och helger helt fria från störande bullernivåer. Länsstyrelsens beslut är felaktigt. Det bör därför undanröjas och mark- och miljödomstolen måste medge de aktuella dispensererna. Verkställighet måste också meddelas. Skälen för detta är detsamma som för de särskilda skälen d.v.s. väsentlig försening, förlängd byggtid, betydande kostnadsökningar och framkomlighet. Trafikverket ifrågasätter vidare att länsstyrelsen lyfter pandemiläget som ett motiv till avslag.

Länsstyrelsens bedömning av särskilda skäl avviker här från den tillämpning som skisserats av Mark- och miljööverdomstolen och även från praxis vid denna typ av

infrastrukturprojekt i storstadsmiljöer. Under hela tillståndsprocessen för projekt Västlänken har Trafikverket både hos mark- och miljödomstolen och Mark- och miljööverdomstolen varit mycket tydliga med att denna typ av dispenser blir nödvändiga för projektets rationella framdrift.

Länsstyrelsen har i samband med överlämnandet av målet till mark- och miljödomstolen förklarat att Trafikverkets överklagande inte gjort att länsstyrelsen funnit skäl att ändra sitt beslut.

DOMSKÄL

Trafikverkets ansökan om avvikelser från föreskrivna bullervillkor i villkor 10 i Mark- och miljööverdomstolens dom den 18 oktober 2018 i mål M 1808-18 avser arbeten med förstärkning av Götatunneln vid område A (Kanaltorget/Kvarnberget) under perioden 28 december 2020 – 31 mars 2021. Frågan i målet är om det föreligger sådana särskilda skäl för avvikelse som avses i det fjärde stycket i villkor 10.

Lika med länsstyrelsen konstaterar mark- och miljödomstolen att de skäl som Trafikverket har anfört i sin ansökan finns nämnda i Mark- och miljööverdomstolens dom som sådant som kan utgöra sådana särskilda skäl som avses i det fjärde stycket i domen.

Länsstyrelsen har med hänvisning till de avvägningar som finns redovisade i länsstyrelsens beslut bedömt att dispens inte kan ges för så omfattande undantag från den tillståndsgivna verksamheten som Trafikverket begärt samt sammantaget kommit fram till att särskilda skäl för dispens inte föreligger eftersom störningen för de boende och risk för påverkan av människors hälsa väger tyngre än de skäl Trafikverket angett.

Även med beaktande av de berörda hushållens intresse av att inte behöva utnyttja ersättningsboende samt de ytterligare och vid tillståndsdomen icke förutsedda olägenheter som det rådande pandemiläget skulle kunna medföra för dem, anser mark- och miljödomstolen att det som Trafikverket anfört om ansökans omfattning

och konsekvenserna av en försening av projektet – sett i ljuset av att det tillståndsgivna projektet är mycket omfattande – utgör sådana särskilda skäl som avses i det fjärde stycket i villkor 10 i Mark- och miljööverdomstolens dom. Mark- och miljödomstolen ändrar därför länsstyrelsens beslut på det sätt som framgår av punkten 1 i domslutet.

Med hänsyn till att frågorna om vilka störningar och andra verkningar som kan bli följden av projektet Västlänken och Olskrokens planskildhet redan prövats vid tillståndsprövningen av projektet bör Trafikverkets yrkande om verkställighet bifallas.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga 2 (MMD-02)

Överklagande senast den 2 februari 2021.

Patrick Baerselman

Gunnar Barrefors

Chefsrådmannen Patrick Baerselman och tekniska rådet Gunnar Barrefors har deltagit i avgörandet.