



SVEA HOVRÄTT
Mark- och miljööverdomstolen
060103

DOM
2022-01-18
Stockholm

Mål nr
M 13114-20

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Nacka tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom 2020-10-23 i mål nr M 3152-18, se bilaga A

PARTER

Klagande och motpart

Stockholms kommun
105 35 Stockholm

Ombud: Stadsadvokaterna K S och J S

Klagande och motpart

Eriks Restaurang Saltsjön Aktiebolag, 556247-1002

Ombud: Advokaterna B S och W B

SAKEN

Skadestånd enligt 32 kap. miljöbalken

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT

1. Mark- och miljööverdomstolen fastställer mark- och miljödomstolens dom.
 2. Mark- och miljööverdomstolen förpliktar Stockholms kommun att betala ersättning till Eriks Restaurang Saltsjön Aktiebolag för rättegångskostnader i Mark- och miljööverdomstolen med 349 950 kr, avseende ombudsarvode, samt ränta enligt 6 § räntelagen från dagen för denna dom till dess betalning sker.
-

Dok.Id 1762544

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

Expeditionstid
måndag – fredag
09:00–16:30

YRKANDEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Stockholms kommun har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska ogilla Eriks Restaurang Saltsjön Aktiebolags (Gondolen) talan och förplikta Gondolen att ersätta kommunens rättegångskostnader vid mark- och miljödomstolen.

Gondolen har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska förplikta kommunen att helt eller delvis ersätta bolagets rättegångskostnader vid mark- och miljödomstolen.

Parterna har bestritt varandras ändringsyrkanden och har yrkat ersättning för sina rättegångskostnader i Mark- och miljööverdomstolen.

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL

Parterna har åberopat samma omständigheter och utvecklat sin talan på i allt väsentligt samma sätt som i mark- och miljödomstolen, dock att Gondolen har förklarat att bolaget accepterar mark- och miljödomstolens skadeberäkning.

Mark- och miljööverdomstolen har avgjort målet efter huvudförhandling. Förhören i mark- och miljödomstolen med de personer som hördes där har lagts fram genom uppspelning av ljud- och bildfiler. Parterna har åberopat samma skriftliga bevisning som i mark- och miljödomstolen.

Mark- och miljödomstolen har utförligt redogjort för sina överväganden och slutsatser i fråga om störningar, skada och orsakssamband. Mark- och miljööverdomstolen instämmer helt i detta. Mark- och miljööverdomstolen instämmer även i mark- och miljödomstolens bedömning att störningarna, särskilt med tanke på den tid de pågått och den mycket betydande förmögenhetsskada de orsakat, inte skäligen bort tålas med hänsyn till förhållandena på orten eller till deras allmänna förekomst under jämförliga förhållanden. Också i fråga om rättegångskostnaderna i mark- och miljödomstolen delar Mark- och miljööverdomstolen den lägre domstolens uppfattning.

Mark- och miljödomstolens dom ska därför fastställas. Med denna utgång är Gondolen berättigad till ersättning för sina rättegångskostnader i Mark- och miljööverdomstolen. Det yrkade beloppet är vitsordat.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga B

Överklagande senast 2022-02-15

I avgörandet har deltagit hovrättsråden Karin Wistrand, Ingrid Åhman och Rikard Backelin, referent, samt hovrättsassessorn Mathias Gunnervald.



NACKA TINGSRÄTT
Mark- och miljödomstolen

DOM
2020-10-23
meddelad i
Nacka

PARTER

Kärande

Eriks Restaurang Saltsjön AB, 556247-1002

Ombud: Advokaterna B S och W B

Svarande

Stockholms kommun
105 35 Stockholm

Ombud: Stadsadvokaterna J S och K S

SAKEN

Skadestånd enligt 32 kap. miljöbalken (Restaurang Eriks Gondolen)

DOMSLUT

1. Stockholms kommun ska till Eriks Restaurang Saltsjön AB betala artonmiljonerfemhundrasjuttiotusen (18 570 000) kronor.

På beloppet ska ränta enligt 6 § räntelagen betalas enligt följande:

- på 2 374 686 kronor från 2017-06-18 till dess betalning sker,
- på 2 983 616 kronor från 2018-02-25 till dess betalning sker,
- på 4 732 026 kronor från 2018-05-25 till dess betalning sker, samt
- på 8 479 672 kronor från 2019-07-28 till dess betalning sker.

2. Vardera parten ska stå sin rättegångskostnad.

1. BAKGRUND

I september 2013 vann Detaljplan Slussen laga kraft. Detaljplanens syfte är bl.a. att möjliggöra ombyggnation av Slussenområdet med nya publika platser, gator och kajer, ny- och ombyggnation av funktioner och ytor kopplade till kollektivtrafiken samt möjliggöra nybyggnation av slussränna och nya avbördningskanaler från Mälaren till Saltsjön.

I början av 2016 påbörjade Stockholms stad omfattande rivnings- och byggnationsarbeten i och omkring Slussen för att realisera den omdaning av Slussenområdet som detaljplanen syftar till. Arbetena beräknas pågå till 2025.

Eriks Restaurang Saltsjön AB har bedrivit restaurangverksamhet i lokaler på fastigheten Tranbodarne 11. Fastigheten är belägen inom planområdet för Detaljplan Slussen och därmed i omedelbar närhet till arbetsområdet för projekt Slussen.

2. YRKANDEN

Eriks Restaurang Saltsjön AB (Gondolen eller bolaget) har, som man slutligt utformat sin talan, yrkat att mark- och miljödomstolen ska förplikta Stockholms stad att till Gondolen betala 37 723 602 kr eller det belopp som domstolen finner skäligt. På beloppet har yrkats ränta enligt 6 § räntelagen enligt följande:

- på 4 824 000 kr från 2017-06-18 till dess betalning sker,
- på 6 061 000 kr från 2018-02-25 till dess betalning sker,
- på 9 612 767 kr från 2018-05-25 till dess betalning sker, samt
- på 17 225 835 kr från 2019-07-28 till dess betalning sker.

Stockholms stad (kommunen) har bestritt käromålet. Ränteyrkandena har vitsordats som skäliga i och för sig.

Parterna har yrkat ersättning för rättegångskostnader.

3. GRUNDER

3.1 Gondolen

Kommunen har, i samband med ombyggnationen av Slussen, stört Gondolens verksamhet genom buller, skakningar, tillgänglighetsstörningar, avspärrningar, trafikomläggningar och en förfulning av landskapsbilden. På grund av störningarna har Gondolens omsättning minskat under räkenskapsåren 2016–2018. Skadan uppgår till det yrkade beloppet, varav 8 776 473 kr avser skada för år 2016, 11 721 294 kr avser skada för år 2017 och 17 225 835 kr avser skada för år 2018.

Störningarna bör inte skäligen tålas med hänsyn till förhållandena på orten eller dess allmänna förekomst under jämförliga förhållanden.

3.2 Kommunen

Gondolen har inte drabbats av skada. Om det konstateras att Gondolen har lidit skada, har den inte orsakats av kommunens arbete med ombyggnationen av Slussen.

Kommunen har inte stört Gondolen genom skakningar, buller eller en förfulning av landskapsbilden. Avspärningarna med anledning av ombyggnationen av Slussen har inte stört tillgängligheten till restaurangen. Det har inte heller i övrigt förekommit några störningar som kan relateras till ombyggnationen av Slussen. Om det konstateras att det förekommit störningar, utgör dessa inte sådana störningar som kan ge rätt till ersättning enligt 32 kap. miljöbalken.

Om kommunen skulle ha orsakat störningar som skadat Gondolen, bör störningarna skäligen tålas med hänsyn till förhållandena på orten eller dess allmänna förekomst under jämförliga förhållanden.

4. UTVECKLING AV TALAN

Parterna har anfört i huvudsak följande.

4.1 Gondolen

Bakgrund

Gondolen har med nuvarande ägare bedrivit restaurangverksamhet i befintliga lokaler i Slussen sedan år 1994. Gondolens restaurang och bar verkar inom ett segment i restaurangbranschen med högt ställda krav på service och kvalitet. Restaurangen tar emot många gäster för högtidsdagar, affärsluncher och ”bättre” middagar. Besökare lockas även av restaurangens läge med utsikt över Stockholm.

Störningar till följd av ombyggnationen

Åtkomst med bil till Gondolens entré vid Stadsgården 6 kan endast ske via Katarinavägen. Den 24 juni 2016 stängdes Katarinavägen av för all biltrafik till följd av ombyggnationen av Slussen, vilket har begränsat tillgängligheten till restaurangen. Det går inte längre att ta sig till Gondolen med bil utan att behöva ta långa omvägar. Taxibilar kan inte heller stanna utanför huvudentrén på Stadsgården 6. Avståndet från restaurangens huvudentré till närmsta taxiplats el. likn. har därför ökat från cirka 15 meter till cirka 200 meter. Affärslunchsegmentet som reser med taxi väljer av dessa skäl andra restauranger. Detsamma gäller gäster i baren som under den sena kvällen snabbt och enkelt vill ta sig runt i Stockholms nattliv.

Där Gamla stan och Slussen tidigare förbands av Katarinavägen har det under perioden år 2016-2018 varit en stor grop. Busslinjerna 2 och 3 passerar inte längre nedanför Gondolen på Katarinavägen, utan stannar numera uppe på Södermalmstorg 6 vid Hornsgatan. Avståndet till restaurangen från buss och tunnelbana har därför blivit mångdubbelt längre. Den naturliga bytespunkten mellan buss och tunnelbana har ändrats från Slussen till Medborgarplatsen. Innan ombyggnationen löpte även ett populärt promenadstråk mellan Södermalm och

Gamla stan nedanför Gondolen, som nu är borta. Rörelsehindrade har inte heller kunnat nyttja Gondolens huvudentré sedan Katarinavägen stängdes. Tillgänglighetsstörningarna har även märkts av genom att ett flertal gäster har ringt till Gondolen och frågat om restaurangen har öppet trots ombyggnationen.

Alla som besöker Slussen kan notera den enorma landskapsförändring som skett till följd av projektet. Utsikten från Gondolen är i grunden förändrad under byggnationstiden. För den som lyfter blicken bortom byggarbetsplatsen på markplan har utsikten över Stockholm störs av lyftkranarna på byggplatsen.

Sprängnings- och pålningsarbetet har vidare märkts av påtagligt inne i restaurangen. Skrik och panik har utbrutit bland gäster när sprängningar har skett eftersom huskroppen skälver. Bullret från sprängningar och pålningsarbeten har varit störande och gjort det svårt att tala i restaurangen när ljudnivån är som högst. I baren har glas trillat ner och krossats till följd av skakningar i byggnaden.

Orsakssamband

På grund av störningarna har Gondolen haft ett stort bortfall av gäster, vilket har lett till en minskad omsättning. Omsättningsminskningen sammanfaller med att byggnationen av projekt Slussen inleddes. Utöver ombyggnationen finns det inte heller några alternativa förklaringar till att Gondolen under åren 2016–2018 hade sin lägsta omsättning och sitt lägsta resultat under hela 2010-talet.

Från år 2015 till år 2018 minskade antalet notor hos Gondolen med 33 procent.

Liknande restauranger har ökat sin omsättning under hela 2010-talet, inklusive år 2016–2018. Enligt SCB:s branschstatistik var tillväxten för lunch- och kvällsrestauranger i Sverige 8,4 procent år 2016, för år 2017 var den 3,9 procent och för år 2018 var den 3,4 procent. Givet att Gondolen hade följt branschutvecklingen hade Gondolen år 2018 haft en omsättning om cirka 100 miljoner kr. Gondolen har även låtit experter från branschorganisationen Visita ta fram ett urval av restauranger i Stockholm med liknande profil som Gondolen. Tillväxten i denna jämförelsegrupp var 3,1 procent för år 2016, 2,3 procent för år 2017 och 2,4 procent för år 2018.

Gondolens omsättningstapp kan inte härledas till försämrade mat eller service. De kunder som har besökt Gondolen under ombyggnationsperioden och som skrivit recensioner på tjänster som Tripadvisor har överlag varit positiva till restaurangupplevelsen på Gondolen och gett restaurangen ett snittbetyg om 4,0 av 5,0. Vidare har restaurangguiden White Guide betygsatt Gondolen helt i linje med genomsnittet för jämförelseåren 2010–2015. Gondolen har inte heller underlåtit att vidta renoverings- eller underhållsarbeten under skadeåren. Att Gondolen skulle bli tvungen att evakuera från nuvarande lokaler på grund av förestående renovering av byggnaden stod klart först i maj år 2019 och har inte påverkat bolagets vilja att fram till evakueringen göra investeringar i lokalen.

Den enda restaurang som riktar sig till allmänheten och som har ungefär samma belägenhet som Gondolen är McDonalds Slussen. McDonalds Slussen upplevde

ett omsättningstapp redan när Galleria Slussen stängdes år 2013. Efter att ombyggnationen av Slussen inleddes har omsättningen minskat ytterligare. Under perioden år 2015-2017 sjönk McDonald Slussens omsättning med cirka 42 procent. Siffrorna från McDonalds Slussen och Gondolen visar att ombyggnationen av Slussen har medfört att antalet gäster har minskat hos de båda restaurangerna.

Gondolens skada

Gondolen har låtit revisionsbyrån Skarpa AB analysera hur ombyggnationen av Slussen har påverkat Gondolens omsättning och rörelseresultat. Analysen har visat följande.

Den genomsnittliga omsättningen under åren 2010–2015 var cirka 84,2 Mkr och det genomsnittliga resultatet under samma period låg på cirka 8,283 Mkr. Sedan ombyggnationen av Slussen påbörjades år 2016 har Gondolens stabila och positiva resultat nästan helt uttraderats. Gondolens totala omsättning år 2016 var 80 419 000 kr, och resultatet var 3 524 000 kr. Under år 2017 fortskred och ökade störningarna. Omsättningen för år 2017 var därför 79 447 000 kr och resultatet var 2 525 000 kr. Gondolens omsättning år 2018 uppgick till 73 469 000 kr och resultatet uppgick till 637 000 kr. Omsättningen och resultaten under åren 2016-2018 har alltså varit de klart lägsta under hela 2010-talet.

Skälet till att resultatet har minskat mer än omsättningen är att Gondolen har höga fasta personalkostnader. Vid vissa tider under ombyggnationen har restaurangen varit fullbelagd. För Gondolens verksamhet är det därför nödvändigt att personaltätheten är hög för att kunna erbjuda den service som gästerna förväntar sig. Av varumärkesskäl är det inte heller möjligt att kraftigt reducera personalantalet vid minskat antal gäster. Gondolen har dock nödgats göra vissa neddragningar till följd av omsättnings- och resultattappet. Två personer i servicepersonalen har fått lämna sin anställning. En tjänst i köket har försvunnit. Två personer som arbetade med administration har fått lämna sina tjänster. Gondolen har också varit tvungen att stänga sin vinbar eftersom den på grund av uteblivna besökare inte längre bar sina kostnader. De två personerna som arbetade i vinbaren har fått lämna sina tjänster. Gondolen har även behövt satsa på marknadsföring på ett sätt som tidigare inte har varit nödvändigt.

Det yrkade skadebeloppet har grundats på en analys av restaurangens förväntade omsättning givet att Gondolen inte hade drabbats av ombyggnationen av Slussen. Analysen av hur Gondolens omsättning skulle ha utvecklats under skadeåren baseras bl.a. på SCB:s restaurangindex för lunch- och kvällsrestaurangers omsättning i Sverige samt den ekonomiska utvecklingen för den jämförelsegrupp som framtagits av experter från branschorganisationen Visita. Prognoserna för hur Gondolens omsättning och resultat skulle ha utfallit om ombyggnationen av Slussen inte hade ägt rum har sedan jämförts med det faktiska resultatet. Baserat på denna analys kan det konstateras att Gondolens skada sammanlagt uppgår till mellan cirka 25,7–37,7 miljoner kr för åren 2016–2018. Oavsett hur skadan beräknas uppgår den minst till cirka 20 000 000 kr.

Störningarna ska inte behöva tålas

Skadan bör inte skäligen tålas på grund av dess orts- eller allmänvanlighet. Projektet att bygga om Slussen är inget vanligt eller normalt inslag i stadsmiljön. Tvärtom utgör ombyggnationen av Slussen en extraordinär byggnadshändelse som enligt kommunens egna beräkningar kan förväntas inträffa endast en gång per sekel. Projektet innebär att närmiljön kring Gondolen under nästan 10 års tid i grunden kommer att vara förändrad och påverkad av ombyggnationen.

I planbeskrivningen till Slussens nya detaljplan har kommunen bl.a. fört fram att projektet innebär en stor och komplex omdaning av ett viktigt område i Stockholm och att anläggnings- och byggnadsarbetena kommer att innebära störningar i området i form av minskad framkomlighet, påverkan på kulturvärden, buller, vibrationer, osv. För genomförandet av projektet godkändes omfattande investeringsutgifter om 12,1 miljarder kr. I dessa utgifter har man räknat med att skadestånd kan behöva betalas ut till sakägare.

Vid en jämförelse med andra stora infrastrukturprojekt framgår omfattningen av ombyggnationen av Slussen. Södra länken är Sveriges största vägtunnelbygge och det mest omfattande vägprojektet i Stockholmsregionen sedan Essingeleden byggdes på 1960-talet. Projektets byggtid var sju år och totalkostnaden var 7,9 miljarder kr. Övriga stora infrastrukturprojekt är Norra länken, som kostade 10,6 miljarder kr och pågick i nio år, och Citytunneln i Malmö, som byggdes på fem år och kostade 8,6 miljarder kr. Ombyggnationen av Slussen är alltså jämförbar med de största infrastrukturprojekten i Sverige under senare år, och är därmed inte ett orts- eller allmänvanligt projekt.

Från att ha redovisat vinster om cirka 8 miljoner kr per år var vinsten för år 2018 nere på cirka 600 000 kr. Detta motsvarar en vinstminskning med 92,5 procent för år 2018. För år 2017 minskade vinsterna med 68,75 procent och för år 2016 med 56,25 procent. Gondolen gör gällande att en sådan omfattande skada inte skäligen bör tålas av en enskild näringsidkare. Därtill ska beaktas att Gondolens yrkande i målet endast utgör 2,4 procent av kommunens riskbudget för Slussenprojektet.

4.2 Kommunen

Bakgrund

Omdaning av Slussen har flera orsaker. Trafikanläggningen hade blivit utsliten och drabbats av omfattande och allvarliga konstruktionsskador som genererade stora underhållskostnader. Om ombyggnationen inte hade inletts hade anläggningen successivt behövt stängas av. Ombyggnationen av Slussen är även nödvändig för att säkra regleringen av Mälaren och motverka framtida översvämningar, vilket är av stort intresse bl.a. eftersom Mälaren är dricksvattentäkt för cirka två miljoner människor. Den tidigare planeringen av stadsrummet kring Slussen var dessutom föråldrad och uppfyllde inte kraven i en modern stad. Slussen är en central knutpunkt i Stockholm, och i och med att staden växer i snabb takt är det av allmänt intresse att stadsrummet är optimalt planerat för nutidens funktioner och behov.

Störningar till följd av ombyggnationen

Slussen har under byggtiden fortsatt vara en central knutpunkt för kollektivtrafiken. Slussenområdet har också besökts av många människor under byggtiden. Genom att bygga stora och gedigna gångbroar har kommunen sett till att tillgängligheten och gångflödena varit intakta under ombyggnadsperioden. Gångbroarna är tillgänglighetsanpassade och kan även användas av rullstolsburna. Inga ingångar till verksamhetsutövare har spärrats av. Båda Gondolens entréer, den vid Stadsgården 6 och den vid Mosebacke, har alltså varit fullt tillgängliga för allmänheten. Under år 2018 har kommunen byggt ytterligare en gångbro som medfört att det under året har gått att ta sig obehindrat till Gondolen från tre väderstreck.

Den enda skillnaden ombyggnationen har medfört i fråga om tillgänglighet är att persontransporter med bil till entrén på Stadsgården 6 har fått stanna något längre bort än tidigare. Det har dock aldrig funnits någon taxiplats utanför entrén på Stadsgården 6, tvärtom var det stoppförbud utanför entrén innan ombyggnationen. Även om trafikomläggningar skulle göra att det tar några minuter längre att ta sig till Gondolen med taxi är detta något man får räkna med i de centrala delarna av en storstad. Det utgör ingen störning i miljöbalkens mening. Arbetena har inte heller inneburit att gångavstånden från kollektivtrafikens hållplatser har mångdubblats. Det har endast rört sig om små skillnader i gångavstånd, och dessa ökningarna är inget som förhindrat tillgängligheten till Gondolens verksamhet.

För att tydliggöra för allmänheten hur man tar sig fram i Slussen har kommunen gått ut med information om det på webbplatser, i lokalpress och via utskick till privatpersoner. Dessutom har ordentlig skyltning satts upp i Slussen för att visa hur man tar sig fram på bästa sätt. Kommunen har specifikt ordnat skyltar som visar vägen till Gondolen. Arbetena i Slussen har även föregåtts av omfattande planering där fastighetsägare och verksamhetsutövare i området under lång tid har informerats och varit delaktiga i hur arbetet skulle utföras och hur det skulle påverka närmiljön.

Kommunens arbeten har inte påverkat Gondolens utsikt, som alltså är intakt. Att gaturummet rakt nedanför restaurangen till stora delar utgörs av en byggarbetsplats är inget som borde upplevas som störande för restaurangens besökare. Arbetsområdet upptar inte särskilt stor del av synfältet när man blickar ut genom restaurangens fönster, eftersom restaurangen är så pass högt belägen. Det måste även beaktas att arbetsområdet inte har ersatt något naturområde eller liknande, utan att det är ett slitet gaturum som har ersatts av en temporär arbetsplats. När arbetet är färdigställt kommer gaturummet att ha fått ett betydligt mer attraktivt uttryck än innan arbetena påbörjades.

Gdolens verksamhet har inte i någon nämnvärd omfattning störts av skakningar från kommunens arbeten. Kommunen har under ett fåtal dagar genomfört rivningar av konstruktioner kopplade till Katarinahissens fundament. Dessa arbeten var nödvändiga för att kunna bibehålla hissen och den gångbro som Gondolens restauranglokal är fäst vid, eftersom hisstornets gamla grundläggning hade allvarliga sättningsskador. Arbetena utfördes efter överenskommelse med Gondolens hyresvärd. Under dagarna då dessa rivningar genomfördes kan skakningar ha letts genom

hisskonstruktionen upp till restaurangen, vilket kan ha uppfattats som obehagligt. Dock pågick detta arbete enbart under några få dagar i augusti och september år 2016 och parterna hade inför arbetet en tydlig dialog om arbetets utförande. I övrigt har kommunens arbeten enbart vid en handfull tillfällen genererat skakningar som överskridit gällande riktvärden. Under år 2018 genomfördes färre rivningsarbeten, vilket har inneburit att arbeten av den typ som alstrar buller och vibrationer minskat.

Gondolens verksamhet har inte heller störts av buller orsakat av kommunens arbeten. Enligt analyser som kommunen låtit utföra har arbetena inte resulterat i ljudnivåer inne i Gondolens restaurang som överstiger 42 dBA. Kommunens projektledare har vidare haft omfattande kontakter med Gondolen och vidtagit åtgärder i syfte att begränsa eventuella bullerstörningar för Gondolens verksamhet, t.ex. genom att välja mindre ljudalstrande metoder och senarelägga arbeten till en tidpunkt då det passar Gondolen bättre.

Orsakssamband

Det finns flera alternativa orsaker till Gondolens försämrade resultat under skadeåren. Gondolen har inte förmått visa att ett försämrat resultat berott på kommunens ombyggnadsarbeten.

På sociala medier finns ett stort antal kommentarer och recensioner som talar för att Gondolens service och kvalitet har försämrats de senaste åren. En hel del kritik går ut på att lokalerna och inredningen är i behov av uppdatering och en renovering. Den byggnad Gondolens restaurang ligger i kommer att genomgå en totalrenovering år 2020, vilket kan vara en anledning till att Gondolen varit försiktig med att göra investeringar i lokalen. Trots att många lämnar negativa omdömen på restaurangen är det ingen som anför att kommunens arbeten påverkar tillgängligheten eller i övrigt bidrar negativt till restaurangupplevelsen. Inte heller av White Guides recensioner kan utläsas att ombyggnationen medför något negativt för restaurangen.

Utvecklingen i restaurangbranschen i stort har inte varit så gynnsam under skadeåren som Gondolen anför. Av en rapport från Visita framgår att branschen upplevt en uppbromsning av tillväxten under den senare delen av år 2016 och under hela år 2017. Det framgår också av rapporten att branschens egen syn på lönsamheten minskat under de senaste åren.

Gondolen stängde restaurangen i början av januari år 2016. Denna stängning har haft större påverkan på Gondolens resultat än vad som angetts. Att helt stänga restaurangen i anslutning till att kommunens ombyggnadsarbeten startade innebar en risk för att vissa kunder skulle uppfatta det som att restaurangen stängde med anledning av ombyggnationen av Slussen och att restaurangen skulle vara stängd under en längre tid. Stängningen kan alltså ha påverkat kundtillströmningen även efter att restaurangen öppnades igen.

Gondolen stämde kommunen i detta mål år 2018. Stämningen uppmärksammades i de flesta större mediekkanaler. Där framgick att det var svårt för affärsvärdar att ta sig till restaurangen med taxi, att det varit så bullrigt att det varit svårt att

föra ett normalt samtal i restaurangen och att vibrationer gjort att huskroppen skakade. Att Gondolen förmedlat dessa uppgifter till media har betydelse för hur attraktivt mediakonsumenterna finner det att besöka restaurangen.

Kommunen bestrider att en jämförelse med McDonalds Slussens tillväxt är relevant för prövningen i detta mål. McDonalds Slussen och Gondolen verkar inte inom samma segment inom restaurangbranschen och de båda restaurangernas läge i förhållande till kommunens arbeten är inte jämförbara. Gondolen har inte redovisat något stöd för att McDonalds Slussens omsättningstapp berott på att antalet besökare minskat till följd av arbetena med projekt Slussen. Det ska också noteras att McDonalds Slussen omsättning ökade betydligt under år 2018, vilket har utelämnats i Gondolens yttranden.

Gondolens skada

Kommunen har låtit revisionsbyrån KPMG analysera Gondolens utredning av den påstådda skadan. Av KPMG:s analys framgår att den metodik som använts i Gondolens utredning inte är tillförlitlig och att utredningen därför inte kan användas för att bedöma om en skada har drabbat Gondolen och vad som i så fall har orsakat denna skada.

KPMG har bl.a. fört fram följande synpunkter på utredningen. Bedömningen av skadan som drabbat Gondolen baseras på en jämförelse med andra restauranger som inte utgör ett acceptabelt jämförelsematerial. SCB:s restaurangindex är inte heller utformat för att påvisa omsättningsutvecklingen för en genomsnittlig aktör på marknaden. Vidare har Gondolens utredning inte beaktat alternativa förklaringar till intäkts- och kostnadsutvecklingen under den relevanta perioden, vilket innebär en betydande osäkerhet avseende tillförlitligheten i Gondolens analys. Det saknas även stöd i analysen för en väsentlig förbättring av Gondolens omsättning och EBITDA-marginal jämfört med en historisk nivå.

Eventuella störningar får tålas

Ombyggnaden av Slussen är visserligen ett omfattande projekt som kommer att pågå under en lång tid. Denna typ av infrastrukturprojekt är dock inte ovanliga företeelser i en växande storstadsmiljö som Stockholm. På grund av den åldrande infrastrukturen i Stockholm har kommunen behövt, och kommer framöver att behöva, genomföra många stora projekt för att ersätta uttjänta anläggningar och för att modernisera staden. Några exempel på liknande projekt är Norra Länken, Citybanan, Förbifart Stockholm, utbyggnaden av tunnelbanan och upprustningen av järnvägen genom Getingmidjan. Området kring Slussen är särskilt utsatt med hänsyn till dess centrala betydelse för kommunikationen i Stockholm, och Slussen har därför omdanats helt ungefär vart hundra år sedan 1600-talet.

Som anføres ovan är det av exceptionellt stort allmänintresse att ombyggnationen av området kring Slussen genomförs, bl.a. eftersom den gamla och centrala trafik-anläggningen var uttjänt och avbördningskapaciteten från Mälaren behövde utökas. Det har därför inte varit ett alternativ för kommunen att inte bygga om Slussen.

Behovet av att bygga om Slussen har varit känt under en lång tid och planeringen för ombyggnationen har pågått länge. Redan under 1980-talet började man förstå att den gamla trafikaneläggningen var i dåligt skick, och i början av 1990-talet stod det klart att anläggningen i stora delar skulle behöva rivas och byggas om. Att bedriva en verksamhet i en byggnad som i hög grad är sammankopplad med en stor trafikaneläggning innebär ett uppenbart och medvetet risktagande. Gondolen måste, redan när de nuvarande lokalerna tillträdde år 1994, ha varit medveten om att störningar skulle uppkomma i samband med framtida reparationer eller ombyggnad av trafikaneläggningen.

Vidare ska beaktas att Gondolen i längden kommer att gynnas av ombyggnationen, eftersom Slussen kommer att bli en betydligt mer attraktiv mötesplats i framtiden. Kommunen har också tillsett att störningarna minimerats genom en mängd åtgärder. Gondolen är en juridisk person med stor omsättning som får antas tåla större störningar. Det ska även tilläggas att kommunen, till skillnad från vad Gondolen påstått, inte har budgeterat för den typ av skada som Gondolen påstår sig ha lidit.

5. BEVISNING

Gondolen har som muntlig bevisning åberopat partsförhör under sanningsförsäkran med A L samt vittnesförhör med L F, R B, B A och F O.

Kommunen har som muntlig bevisning åberopat vittnesförhör med L E, E R, P S, A K och R L.

På kommunens begäran har mark- och miljödomstolen hållit syn på platsen.

Båda parter har åberopat omfattande skriftlig bevisning.

6. DOMSKÄL

6.1 Rättsliga utgångspunkter

Om en verksamhet på en fastighet orsakar skada i sin omgivning genom en störning som inte skäligen bör tålas med hänsyn till förhållandena på orten eller till dess allmänna förekomst under jämförliga förhållanden, ska skadan ersättas av den som är skadeståndsansvarig (se 32 kap. 1, 3 och 6 §§ miljöbalken).

I ett tvistemål är utgångspunkten att den part som har bevisbördan för ett påstått sakförhållande ska prestera full bevisning om detta. Det brukar uttryckas så att sakförhållandet ska vara styrkt. Men för miljöskademålen kompletteras huvudregeln om full bevisning med en regel om bevislättning för orsakssambandet mellan störningen och skadan. Enligt regeln om bevislättning är det tillräckligt om den skadelidande kan prestera utredning som – med hänsyn till störningens och skadeverkningsart, andra möjliga skadeorsaker samt omständigheterna i övrigt – visar på övervägande sannolikhet för ett sådant orsakssamband (se 32 kap. 3 § tredje stycket miljöbalken). För att beviskravet ska vara uppfyllt krävs konkret stöd

i utredningen för den påstådda skadeorsaken. Det räcker inte med att den bara utgör en hypotes, även om den påstådda skadeorsaken ter sig mera näraliggande än andra förklaringar (se prop. 1985/86:83 s. 45f och prop. 1997/98:45, del 2, s. 341).

6.2 Ramen för domstolens prövning

Mellan Gondolen och kommunen råder tvist om vilka störningar som arbetena med projekt Slussen gett upphov till, om bolaget drabbats av skada, orsaksambandet mellan störningarna och skadan samt frågan om störningarna är orts- och allmänvanliga och om de skäligen bör tålas. Parterna är överens om att övriga förutsättningar för ett skadeståndsansvar är uppfyllda i och för sig.

6.3 Kommunens verksamhet (projekt Slussen)

Slussenområdet har varit föremål för omfattande förändringar ungefär en gång vart hundra år. Den första sluss som anlades i vattenleden mellan Saltsjön och Mälaren (Drottning Kristinas sluss) stod klar år 1642. Vid samma tid reglerades och utvidgades också gatunätet på Södermalm. År 1755 invigdes en ny och större sluss (Christopher Polhems sluss) på samma plats som den tidigare slussen. År 1850 ersattes den av en sluss i kanten av Gamla stan (Nils Ericsons sluss) och över slussnätet anlades ett torg. Vid samma tid drogs också stambanan vidare norrut. År 1935 invigdes en ny slussränna (Karl Johanslussen) och den trafikaneläggning som dominerat platsen fram till idag.

För närvarande pågår genomförandet av *projekt Slussen* – en genomgripande förnyelse och omdaning av Slussenområdet med bl.a. nya publika platser, nya gator och kajer, ny- och ombyggnation av funktioner och ytor kopplade till kollektivtrafiken samt nybyggnation av slussränna och nya avbördningskanaler från Mälaren till Saltsjön.

Det styrande beslutet för utformningen av projektet är en detaljplan för området (Detaljplan Slussen) som antogs av kommunfullmäktige i december år 2011 och vann laga kraft i september år 2013. Planområdet omfattar cirka 130 000 kvm och berör stadsdelarna Södermalm och Gamla stan samt vattenområdena däremellan.

För delar av projekt Slussen finns även ett miljötillstånd enligt 11 kap. miljöbalken som bl.a. anger de buller- och vibrationsvärden som inte får överskridas när tillståndsgivna arbeten utförs. Miljötillståndet vann laga kraft i augusti år 2015.

De arbeten på platsen som kommunen ansvarar för påbörjades vid årsskiftet 2015/16. Enligt ett tjänsteutlåtande från Exploateringskontoret (daterat den 1 juni 2015) beräknas arbetena pågå fram till år 2025. I samma dokument anges att kostnaderna för projektet bedöms överstiga 12 miljarder kronor. Enligt en ny prognos som redovisades för kommunen i juni år 2020 beräknas kostnaderna uppgå till 15 miljarder kronor, säger projektchefen P S, som hörts i målet.

6.4 Gondolens restaurangverksamhet

Gondolen har (med nuvarande ägare A L och före henne E L) sedan år 1994 bedrivit restaurangverksamhet i lokaler på fastigheten Tranbodarne 11. Bolaget verkar inom ett segment i restaurangbranschen med högt ställda krav på service och kvalitet. Prisnivån ligger i det övre spannet.

I byggnaden på plan 11 och 12 finns ”gondolen”, en cocktailbar, en matsal, ”köksserveringen”, två festvåningar, ett provmatlagningskök med tillhörande konferensrum samt takterrassen (som hålls öppen cirka tre månader sommartid). På plan 11 och 12 finns även ett restaurangkök samt förråd, kontor och personalutrymmen. På plan 4 (markplanet) fanns en vinbar. Med takterrassen inräknad har restaurangen kapacitet för upp till 550 sittande matgäster.

Restaurangen har två entréer. Den nedre entrén (adress Stadsgården 6) utgör huvudentré med access till den tidigare vinbaren och hissar till plan 11 och 12. Den övre entrén (adress Urvärderigränd) ger direktaccess till takterrassen via en gångbro och därifrån till övriga delar av restaurangen via trappor i byggnaden. Den övre entrén är inte anpassad för rörelsehindrade.

Vinbaren på plan 4 stängdes den 28 februari 2018, enligt Gondolen på grund av bristande lönsamhet. I maj år 2020 stängdes övriga delar av restaurangens verksamhet med hänvisning till att byggnaden på fastigheten Tranbodarne 11 ska genomgå omfattande renoveringar.

6.5 Störningar

Gondolen har gjort gällande att arbetena med projekt Slussen stört restaurangverksamheten genom förfölning av landskapsbilden, buller, skakningar samt tillgänglighetsstörningar, avspärningar och trafikomläggningar.

Kommunen har bestritt att projekt Slussen har gett upphov till påstådda störningar och menar att eventuella störningar inte är sådana som kan ge rätt till skadestånd enligt 32 kap. miljöbalken.

Förfölning av landskapsbilden

Estetisk förändring av närmiljön (förfölning av landskapsbilden) kan utgöra en störning i miljöbalkens mening, som kan ge rätt till skadestånd. Exempel i praxis handlar ofta om permanenta förändringar till följd av anläggandet av vägar eller bullervallar (se NJA 1999 s. 385 och MÖD 2013:42). I det här fallet gäller ”förfölningen av landskapsbilden” att stadsmiljön närmast restaurangen på grund av projekt Slussen förvandlats till en byggarbetsplats.

Under den inledande fasen av arbetena med projekt Slussen har det stått ett antal byggkranar på arbetsplatsen. Dessa har varit synliga från restaurangen för sittande gäster. Men i övrigt har, vilket också kunde konstateras vid synen, utblickarna mot Stockholms stadssiluett (i samtliga riktningar) inte påverkats i negativ riktning

för sittande gäster i restaurangen. Det har inte heller framkommit av de recensioner som åberopats av bolaget att en förlust av tilltalande utblickar från Gondolen skulle ha påverkat gästernas restaurangupplevelse negativt. Den estetiska förändring som Gondolen har gjort gällande är inte permanent, låt vara att den pågår under en längre tid.

Det anförda innebär att Gondolen inte visat att utsikten från restaurangens lokaler under verksamhetsåren 2016-2018 förändrats på ett sätt som utgör en störning i den mening som avses i 32 kap. 3 § första stycket 8 miljöbalken.

Buller och skakningar

Frågan om det i ett viss fall förekommit skadeståndsgrundande buller och/eller skakningar bedöms mot bakgrund av åberopad bevisning om främst störningarnas art, intensitet och omfattning. Vid den bedömningen har det inte någon självständig betydelse om verksamhetsutövaren innehållit villkoren i ett miljötillstånd eller ej (jfr MÖD 2006:17).

A L, L F (f.d. VD i bolaget) och R B (restaurangchef) har berättat bl.a. följande. Lunchgästerna upplevde sprängningar som obehagliga. Att sprängningarna var schemalagda och inträffade vid fasta tidpunkter förändrade inte upplevelsen; många gäster tyckte ändå att det var obehagligt. Arbetena med pålning var också påfrestande. Det gav upphov till både buller och vibrationer. Vid något tillfälle var vibrationerna så kraftiga att glas ramlade ner från hyllor. När störningar från pålningen var som värst gick det inte heller att prata i normal samtalston.

Gondolens muntliga bevisning i den här delen har varit svepande men ger ändå en tydlig bild av störningsnivån. Detaljplanen, som åberopats av Gondolen, anger också att anläggnings- och byggnadsarbetena i samband med projekt Slussen kommer att innebära störningar i omgivningen i form av bl.a. påverkan genom buller, stomljud och komfortvibrationer.

P S och L E, projektchef respektive biträdande projektledare för projekt Slussen, har berättat att buller och skakningar till följd av arbetena varit ett kontinuerligt inslag i omgivningen under åren 2016-2018, låt vara med olika karaktär och intensitet över perioden. L E har också bekräftat att han hade periodvis i princip daglig kontakt med R B med anledning av störningar från byggnationen.

Den bild som framträder av Gondolens utredning motsägs inte av den muntliga bevisning som kommunen har lagt fram. Inte heller kommunens utredningar om att miljötillståndets villkor för vibrationer överskridits vid endast åtta tillfällen under hösten år 2016 och februari år 2017 och att bullervillkoret bedöms ha innehållits, förtar bevisvärdet av den utredning som Gondolen åberopar i den här delen.

Det anförda innebär sammantaget att Gondolen har visat att bolagets verksamhet under perioden år 2016-2018 utsatts för buller och skakningar och att immissionerna utgör störningar i den mening som avses i 32 kap. 3 § första stycket 6 och 7 miljöbalken.

Tillgänglighetsstörningar m.m.

Den 24 juni 2016 stängdes Katarinavägen och Saltsjöutfarten (en ramp framför Stadsgården 6) av för fordonstrafik, varefter rivning av broar och andra anläggningar påbörjades. Från det datumet har det inte varit möjligt för fordonstrafik att angöra huvudentrén på samma sätt som tidigare, vilket bl.a. kunnat ske längs med Saltsjöutfartens norra sida. Att det, som kommunen påpekat, gällt stoppförbud omedelbart framför huvudentrén (Saltsjöutfartens södra sida) får därför ingen betydelse för den bedömning som nu görs.

Även möjligheten för gångtrafikanter och kollektivtrafikresenärer att nå huvudentrén har påverkats negativt genom längre gångvägar, låt vara att det aldrig varit fråga om en total avspärrning.

Den utredning i form av skedesplaner för broar och gångvägar samt mätningar av fotgängarflöden i Slussenområden, som kommunen åberopat, påverkar inte bedömningen av om det förkommit störningar av möjligheten att nå huvudentrén.

Det anförda innebär att Gondolen har visat att avstängningen av Katarinavägen och rampen framför Stadsgården 6 samt de förändrade möjligheterna för gångtrafikanter och kollektivtrafikresenärer att nå huvudentrén utgör störningar i den mening som avses i 32 kap. 3 § första stycket 8 miljöbalken.

6.6 Har Gondolen drabbats av skada?

6.6.1 Inledning

Metod för skadeberäkning

Gondolen har anlitat Skarpa AB för att göra en skadeberäkning och analys av alternativa skadeorsaker. Skarpa AB har tagit fram två rapporter, som Gondolen har åberopat (aktbil. 60 och 73). Tillvägagångssättet för beräkningar och analyser i Skarpa AB:s rapporter har varit följande.

- Gondolens omsättning och kostnader från tiden före starten av projekt Slussen har jämförts med Gondolens omsättning och kostnader för tiden därefter.
- Gondolens omsättning har jämförts med restaurangindex för segmentet lunch- och kvällsrestauranger.
- Gondolens omsättning och resultat har jämförts med omsättning och resultat hos en urvalsgrupp som utgjorts av jämförbara restauranger i Stockholm.
- Vid beräkning av skadan har jämförelsen gjorts med rörelseresultatet före avskrivningar (EBITDA).
- Antalet gäster har estimerats utifrån antalet notor för tiden före respektive efter byggstart.
- Försäljningen hos McDonalds Slussen har jämförts med försäljningen

hos McDonalds City (nio restauranger i innerstaden, med samma ägare) för tiden före respektive efter byggstart.

- White Guides betygssättning av Gondolen har analyserats.
- För beräkningarna har år 2015 valts som basår.

Skarpa AB:s metod för att beräkna skadan bygger på förutsättningen att bolaget under normala förhållanden, dvs. utan påverkan från projekt Slussen, med hög grad av sannolikhet skulle ha haft en omsättningstillväxt i linje med branschen.

Kommunen har anlitat KPMG för att kommentera Gondolens skadeberäkning. KPMG har tagit fram två rapporter som behandlar Skarpa AB:s rapporter. Kommunen har återopat rapporterna (aktbil. 63 och 85).

Redovisad årsomsättning och resultat

Gdolens omsättning, resultat före avskrivningar (EBITDA) och rörelsemarginal (EBITDA) under åren 2010-2018 framgår av tabellen nedan. Materialet är hämtat från årsredovisningar i Eriks Restaurang Saltsjön AB. Siffermaterialet har inte vitsordats av kommunen, men finns med i Skarpa AB:s rapporter och har bekräftats av förhörspersoner under ed. Något skäl att ifrågasätta siffermaterialet som sådant finns alltså inte.

	Årsomsättning (Mkr)	EBITDA-resultat (Mkr)	EBITDA-marginal (%)
2010	81,7	8,48	10,37
2011	85,0	8,68	10,21
2012	85,3	7,96	9,34
2013	85,0	7,85	9,23
2014	82,6	7,87	9,52
2015	85,6	8,87	10,36
2016	80,4	3,52	4,38
2017	79,4	2,53	3,18
2018	73,5	0,64	0,87

Antal gäster

Någon statistik över antalet besökare på Gondolen har inte presenterats. Istället har bolaget, för att uppskatta antalet gäster som besöker restaurangen, låtit analysera antalet notor som genererats årligen under perioden år 2015-2018.

Kommunen har invänt att skiftande betalningsmönster kan påverka tillförlitligheten i analysen och att analysen inte heller tar hänsyn till den genomsnittliga storleken på ett sällskap och om sällskapens storlek eventuellt varierar över tid.

F O (VD på Skarpa AB och en av medförfattarna till rapporterna) har berättat att bolaget fick information från Gondolen att en nota alltid representerat ett bord/sällskap och att eventuella önskemål från gästerna i ett sällskap om att dela upp betalningen alltid har hanterats vid bordet samt att det tillvägagångssättet alltid varit detsamma över åren.

Mot bakgrund av utredningen kan, enligt mark- och miljödomstolens mening, antalet notor antas vara proportionellt mot antalet sällskap. Resultatet av analysen

kan därmed användas som ett jämförande mått för att belysa hur Gondolens gästunderlag har utvecklats över tid. Antalet notor var 142 821 stycken (år 2015), 127 528 stycken (år 2016), 114 225 stycken (år 2017) och 95 975 stycken (år 2018). Analysen indikerar alltså att gästunderlaget successivt minskat fr.o.m. år 2016.

6.6.2 Prognosticerad omsättning för åren 2016-2018

Basår

Gondolen har gjort gällande att omsättningen under åren 2016-2018 ska jämföras med omsättningen år 2015, som då uppgick till 85,6 Mkr. Detta har ifrågasatts av kommunen, som menar att jämförelsen bör göras med den genomsnittliga omsättningen under ett antal år före år 2016. För att bemöta detta har Gondolen även beräknat den genomsnittliga omsättningen under åren 2010-2015, vilken uppgår till 84,2 Mkr. Skillnaden mellan de två jämförelsetalen – 85,6 Mkr och 84,2 Mkr – är inte, påpekar Gondolen, större än 1,7 procent.

Enligt mark- och miljödomstolen är det inte givet att en jämförelse med en serie av verksamhetsår ger en mer rättvisande bild av hur omsättningen har förändrats i bolaget jämfört med om jämförelsen görs med ett enskilt år. Det beror främst på att hänsyn måste tas till inflation, vilket inte har gjorts i det här fallet. Det alternativa beräkningssättet – med ett genomsnitt om 84,2 Mkr för åren 2010-2015 – bör därför inte användas. Istället ska jämförelsen fortsättningsvis göras med år 2015 som basår.

Restaurangindex eller en urvalsgrupp med jämförbara aktörer

För att beräkna den prognosticerade omsättningstillväxten har bolaget undersökt tillväxten hos en grupp jämförbara restauranger i Stockholm och jämfört utvecklingen för Gondolen med utvecklingen för den gruppen. Bolaget har också jämfört utvecklingen i Gondolen med utvecklingen för SCB:s restaurangindex för samma period. Enligt Gondolen är båda metoderna godtagbara.

SCB:s restaurangindex beskriver utvecklingen i branschen för riket som helhet. En jämförelse med utvecklingen för restaurangindex kommer därför att ge en bild av hur Gondolen utvecklats jämfört med en mycket heterogen grupp av aktörer som är verksamma på olika orter och i olika regioner, alla med olika förutsättningar. Av det skälet bör SCB:s restaurangindex – även om jämförelsematerialet begränsas till segmentet ”lunch- och kvällsrestauranger” – inte användas i det här fallet. Tillväxten för Gondolen bör istället bedömas i jämförelse med utvecklingen för aktörer verksamma på samma ort och inom samma segment. Gondolen har också undersökt tillväxten hos en urvalsgrupp med jämförbara restaurangbolag i Stockholm.

Skarpa AB har på uppdrag av Gondolen tagit fram en urvalsgrupp med jämförbara restaurangbolag i Stockholm. Skarpa AB anlät i sin tur branschföreningen Visita, som initialt gjorde två urval med 63 respektive 51 restaurangbolag. De listorna har – efter synpunkter från kommunen – rensats från jämförelsestörande bolag. Den slutliga listan, som Gondolen använt sig av för analys och beräkning av skada, omfattar 44 restaurangbolag (i fortsättningen Skarpa-listan).

Kommunen å sin sida har invänt mot urvalet och hävdar att även Skarpa-listan innehåller jämförelsestörande aktörer. I KPMG:s utlåtande 2020-01-16 (aktbil. 85), som åberopats av kommunen, har ett antal bolag pekats ut som jämförelsestörande med hänvisning till faktorer som förlängt räkenskapsår, ändrat koncept, antal restauranger inom bolaget eller att verksamheten har upphört. Att de utpekade restaurangbolagen på Skarpa-listan är jämförelsestörande på grund av faktorer som kommunen hänvisat till, har bekräftats av F O vid förhöret med honom.

Det anförda talar alltså för att fem jämförelsestörande bolag bör tas bort från Skarpa-listan och att den fortsatta analysen istället bör ske genom att omsättningen i Gondolen jämförs med en grupp om 39 restaurangbolag, som redovisats i KPMG:s utlåtande (i fortsättningen KPMG-listan). Även med en på det sättet rensad urvalsgrupp kvarstår dock osäkerheter med hänsyn till mer svårbedömda faktorer såsom läge och konkurrenssituation för restaurangbolagen på KPMG-listan. De sistnämnda faktorerna har inte belysts i målet, vilket även det talar för att en tillväxtanalys som grundas på en jämförelse med utvecklingen i branschen i det här fallet bör göras med försiktighet.

Skulle Gondolen redovisat ökad omsättning?

Som angetts ovan bygger Gondolens analys på förutsättningen att bolaget under normala förhållanden, utan påverkan från projekt Slussen, skulle haft en tillväxt i nivå med branschen. Frågan är om det antagandet är riktigt.

Om Gondolen jämförs med SCB:s restaurangindex skulle omsättningstillväxten i bolaget under åren 2016-2018 ha varit drygt 16 procent. Om jämförelsen i stället görs med bolagets urvalsgrupp med 44 restaurangbolag (Skarpa-listan) skulle tillväxten under samma period ha varit 7,9 procent. Och, slutligen, om jämförelsen görs med en urvalsgrupp som rensats från de jämförelsestörande bolag som pekats ut i KPMG:s rapport (KPMG-listan), skulle Gondolens tillväxt under åren 2016-2018 ha varit 3,5 procent.

En omsättningstillväxt i bolaget får antas förutsätta att restaurangen antingen har ledig kapacitet (lediga bord), ökar sin kapacitet (utökar antalet bord) eller höjer priserna. A L har berättat att det var "högt tryck" i verksamheten innan arbetena med projekt Slussen började. L F har berättat att man när gästerna uteblev anställde en marknadsförare och började med kampanjer; något han aldrig tidigare varit med om under 15 år på ledande positioner i bolaget. Och R B har berättat att kön till vinbaren försvann när byggarbetena startade. Det intryck som Gondolens förhörs personer förmedlat är att det inte verkar ha funnits någon ledig kapacitet i verksamheten, varken i restaurangen eller vinbaren. Gondolen har inte heller påstått att det funnits expansionsplaner eller någon ambition att höja prisnivån. Det har alltså inte framkommit att Gondolen haft några uttalade strategier för att höja omsättningen i bolaget. Någon förklaring i övrigt till varför bolaget i samband med att projekt Slussen påbörjades skulle avvika från sitt mönster och börja redovisa tillväxt under flera år i rad har inte presenterats av Gondolen.

Det hittills anförda innebär sammantaget att Gondolen inte har visat att en jämförelse med SCB:s restaurangindex ger en rättvisande bild av bolagets prognosticerade omsättning. Gondolen har inte heller visat att bolaget under åren 2016-2018 skulle haft en omsättning i linje med restaurangbolagen på Skarpa-listan eller KPMG-listan.

Under de fem verksamhetsår som föregick år 2016 har Gondolens omsättning legat på en stabil nivå om 82,6-85,6 Mkr.

A L har berättat att bolaget under åren 2016-2018 kontinuerligt gjorde omfattande investeringar i lokalen och förnyade inredningen. White Guides betyg visar att Gondolen under samma period upprätthöll kvaliteten på mat och service. Mot den bakgrunden är det rimligt att anta att Gondolen – under normala förhållande, utan påverkan från projekt Slussen, och på en fortfarande växande marknad – i vart fall skulle ha behållit en omsättning i nivå med åren innan projekt Slussen påbörjades.

Den fortsatta bedömningen av bolagets skada ska alltså göras med utgångspunkten att Gondolen, om projekt Slussen inte hade påverkat verksamheten, skulle haft en årlig omsättning som legat i nivå med omsättningen för basåret 2015, dvs. 85,6 Mkr.

6.6.3 Prognosticerat resultat för åren 2016-2018

Rörelsemarginal

Under perioden år 2010-2015 var Gondolens EBITDA-marginal i genomsnitt 9,84 procent, med en variation i spannet 9,23-10,37 procent. Den framräknade marginalen bygger på uppgifter i årsredovisningen för respektive verksamhetsår (se tabellen, avsnitt 6.6.1). Det finns inte något i den utredning som bolaget har lagt fram som talar mot att Gondolen skulle kunna fortsätta att prestera resultat på samma nivå. Några bärande invändningar mot en EBITDA-marginal på den nivån har inte heller förts fram av kommunen. Mot den bakgrunden är det rimligt att utgå från att bolaget under normala förhållanden, utan påverkan från projekt Slussen, skulle även under skadeåren haft en rörelsemarginal om cirka 10 procent.

Den fortsatta analysen ska, enligt mark- och miljödomstolens mening, göras med tillämpning av Gondolens genomsnittliga EBITDA-marginal (9,84 procent) och inte med EBITDA-marginalen för basåret 2015 (10,36 procent). Skälet för det är att rörelsemarginalen kan variera från år till år med hänsyn till bl.a. engångskostnader som inte periodiseras. En analys baserad på ett genomsnittsvärde ger alltså en mer rättvisande bild av Gondolens prognosticerade resultat.

Prognosticerat resultat

Som angetts ovan har bolaget visat att den prognosticerade omsättningen för åren 2016-2018 åtminstone skulle ha varit i nivå med omsättningen för år 2015, dvs. 85,6 Mkr. Gondolen har också visat att en rörelsemarginal om 9,84 procent hade uppnåtts för varje år om restaurangverksamheten kunnat fortgå utan hinder av störningarna från projekt Slussen.

Med dessa förutsättningar blir det prognosticerade resultatet för åren 2016-2018 sammantaget 25,26 Mkr. Mark- och miljödomstolen bedömer att detta resultat är det mest rimliga i förhållande till de beräkningar som Gondolen presenterat i målet.

6.6.4 Skadans storlek

Skillnaden mellan det prognosticerade resultatet och det verkliga resultatet för perioden år 2016-2018 utgör skadan. Det verkliga resultatet för perioden var sammantaget 6,69 Mkr. När detta belopp dras från det prognosticerade resultatet får man det totala skadebeloppet som är 18,57 Mkr.

	Omsättning (Mkr)	Verkligt resultat (Mkr)	Prognosticerad omsättning	Prognosticerat resultat	Skada (Mkr)
2016	80,4	3,52	85,6	8,42	4,90
2017	79,4	2,53	85,6	8,42	5,89
2018	73,5	0,64	85,6	8,42	7,78
Summa		6,69		25,26	18,57

6.7 Orsakssambandet mellan störningarna och skadan

Som angetts ovan hade Gondolen under de fem verksamhetsår som föregick år 2016 en stabil årlig omsättning i nivån 82,6-85,6 Mkr och en EBITDA-marginal om cirka 10 procent. Men från och med verksamhetsåret 2016 skedde ett tredebrott, och den negativa utvecklingen fortsatte under år 2017 och år 2018 då antalet gäster och omsättningen minskade samt vinstmarginalen sjönk.

Mark- och miljödomstolen konstaterar att tidskorrelationen mellan störningarna och skadan är perfekt; när arbetena med projekt Slussen startade på allvar i början av år 2016 så blev också konsekvenserna för Gondolen märkbara. Det tidsmässiga sambandet har bekräftats i förhören med A L, L F och R B. Även omsättningen för McDonalds Slussen – som har samma geografiska läge som Gondolen – uppvisade vid samma tidpunkt en påtaglig minskning. Det har inte framkommit något i utredningen som talar för att, som kommunen påstått, den samtidiga förändringen för McDonalds Slussen skulle kunna härledas enbart till förändrade öppettider eller att McDonalds-restaurangen är verksam i ett annat segment av restaurangbranschen än Gondolen.

A L har berättat att bolaget kontinuerligt gjorde omfattande investeringar i lokalen och inredningen och att bolaget så sent som år 2018 bl.a. förnyade baren, lade in nya mattor och tapetserade i olika delar av restaurangen och renoverade möbler. Det vikande gästunderlaget för Gondolen kan därför inte, som kommunen påstått, kopplas till bristande underhåll av lokaler och inredning eller att restaurangen hade stängt under två veckor i januari år 2016 för renovering och underhåll.

Av utredningen framgår att Gondolens samlade betyg för mat och service inte försämrades under åren 2016-2018 trots att White Guide då uppmärksammade att

den fysiska tillgängligheten till restaurangen påverkats av pågående arbeten med projekt Slussen. För åren 2015-2018 har Gondolen även erhållit ett ”Certificate of Excellence” av Tripadvisor. Det vikande gästunderlaget kan därför inte kopplas till att kvaliteten på mat eller service skulle ha försämrats, som kommunen påstått.

Kommunen har även pekat på en ökad konkurrens i restaurangbranschen (på grund av flera nya aktörer på marknaden) samtidigt som tillväxttakten för branschen som helhet bromsade in under år 2017 och år 2018. Men inte heller de påståendena kan förklara den negativa utvecklingen för Gondolen.

Inte heller de åberopade alternativa orsakerna sedda tillsammans kan ge en bättre alternativ förklaring av intäkts- och resultatförsämringen för Gondolen än att förändringen orsakats av störningar från arbetena med projekt Slussen.

Det anförda innebär sammantaget att Gondolen uppfyllt beviskravet för orsaksambandet mellan skadan för bolaget och de störningar som projekt Slussen gett upphov till.

6.8 Är störningarna orts- eller allmänvanliga?

I stadsmiljöer och andra tätbebyggda områden sker kontinuerligt byggnads- och underhållsarbeten som ger upphov till störningar. Stomljud, luftburet buller och skakningar på grund av pålning eller sprängning är inte ovanliga under kortare eller längre perioder. Många gånger är det också oundvikligt att framkomligheten på gator och trottoarer behöver begränsas medan arbeten pågår.

Kommunen har – när man argumenterat kring frågan om projekt Slussen är orts- eller allmänvanligt – hänvisat till ett antal avslutade eller pågående infrastrukturprojekt i Stockholmsområdet, t.ex. Södra länken, Norra länken, Citybanan, Förbifart Stockholm, upprustningen av Getingmidjan, Henriksdals-tunneln (inom ramen för projektet Stockholms framtida avloppsrening, SFA) och den nyligen påbörjade utbyggnaden av tunnelbanenätet. Storskaliga infrastrukturprojekt är inte, säger kommunen, ovanliga företeelser i en växande storstadsmiljö.

Här bör först påpekas att begreppet ortsvanlighet inte ska bedömas utifrån förhållandena allmänt i Stockholms kommun och de angränsande kommuner som räknas till Storstockholm. Istället ska prövningen av ett projekts ortsvanlighet inskränkas till ett mer begränsat område (jfr NJA 1999 s. 385). Enligt mark- och miljödomstolens mening bör prövningen i detta fall inte omfatta ett större område än Stockholms innerstad.

Det är i och för sig riktigt att flera av de infrastrukturprojekt som kommunen hänvisat till berör Stockholms centrala delar. Men flertalet av projekten avser byggande av tunnlar och är därför inte jämförbara från störningssynpunkt. Skälet till det är att störningar från tunnelprojekt typiskt sätt är knutna till mindre områden kring tunnelpåslagen respektive framdrivandet av den s.k. tunnelfronten

då huvudtunneln anläggs. Vid områdena kring tunnelpåslagen uppkommer störningar på grund av sprängningar under en begränsad tid när arbetstunnlarna anläggs. Därefter är störningar vid tunnelpåslagen förknippade främst med buller från lastbilstrafik. Även sprängningar för anläggande av en huvudtunnel, som ofta genererar störningar i form av buller och vibrationer, är på en given plats utmed tunnelsträckningen begränsade i tid, ofta några månader.

Projekt Slussen har en genomförandetid om cirka tio år och kommer att resultera i en genomgripande förändring av Slussenområdet med bl.a. nya publika platser, gator och kajer samt nya vattenanläggningar. En så omfattande förändring av stadsmiljön på platsen sker endast vart hundra år. Till skillnad från flertalet av de infrastrukturprojekt som kommunen hänvisat till (anläggande av tunnlar) sker arbetena i projekt Slussen i huvudsak ovan jord och med kontinuerliga störningar på en och samma plats under längre delar av projekttiden.

Det anförda innebär sammantaget att de störningar, i form av buller, skakningar, avspärrningar och begränsad tillgänglighet, som projekt Slussen ger upphov till inte kan betraktas som vanliga på platsen (ortsvanliga). Störningarna kan inte heller betraktas som vanligt förekommande på annan plats under jämförbara förhållanden (allmänvanliga).

6.9 Bör störningen skäligen tålas?

Vid bedömningen av om en störning skäligen bör tålas görs en relativt fri skälighetsavvägning, där hänsyn får tas till olika faktorer (prop. 1985/86:83 s. 40 f). Enligt lagmotiven och domstolspraxis ska hänsyn tas till bl.a. störningens art, den sammantagna inverkan av flera olika störningar, om störningen har gått att förutse, om normer för immissioner har överskridits, hur stor skadan är, om den skadelidande är särskilt störningskänslig, samt om den skadelidande är en privatperson eller ett företag. Hänsyn ska också tas till om verksamheten som ger upphov till störningar är samhällsnyttig, vilket innebär att den skadelidande i allmänhet får tåla något mer än vad som annars varit fallet, särskilt när det rör sig om rena förmögenhetsskador.

I MÖD 2019:13 hade en livsmedelsbutik orsakats skada till följd av att en väg varit avstängd för biltrafik, vilket medförde ett vikande kundunderlag och lägre omsättning. Mark- och miljööverdomstolen bedömde att handelsbolaget skäligen fick tåla störningen och uttalade bl.a. följande.

I detta fall har vägen varit avstängd i ungefär tio månader. Den tiden framstår inte som orimligt lång med hänsyn till arten och omfattningen av de samhällsnyttiga infrastrukturarbeten som föranlett störningen. Av betydelse är också att det inte har varit fråga om en total avstängning; cyklister och gångtrafikanter har kunnat använda Frihetsvägen och det har varit möjligt att ta sig till butiken via en annan, om än längre väg.

Enligt mark- och miljödomstolens mening behöver en störning som pågått under mycket lång tid och gett upphov till skada som är betydande, både i absoluta och relativa tal, inte skäligen tålas av den skadelidande även med beaktande av att den verksamhet som gett upphov till störningarna är samhällsnyttig.

Arbetena med att genomföra projekt Slussen kom igång på allvar i början av år 2016 och kommer att pågå under mycket lång tid. För Gondolens del har arbetena inneburit störningar i form av avspärningar och begränsad tillgänglighet samt buller och skakningar. Störningarna har pågått i princip kontinuerligt under åren 2016-2018, låt vara med olika intensitet under olika perioder. Den störning som får anses ha varit mest kännbar för Gondolen var avstängningen och den efterföljande rivningen av Katarinavägen och Saltsjöutfarten, som innebar att taxibilar och annan beställningstrafik inte längre kunde lämna och hämta gäster i omedelbar närhet till restaurangens huvudentré på Stadsgården 6. Den förändringen inträffade vid halvårsskiftet 2016 och har varit pågående sedan dess.

A L, L F och R B har berättat att avstängningen av Katarinavägen och Saltsjöutfarten märktes omgående i verksamheten; gäster som förväntade sig att kunna resa med taxi ända fram till huvudentrén uteblev när gångavståndet från närmaste taxiplats till restaurangen ökade med upp till 200 meter. Bolagets förhörspersoner har berättat att denna målgrupp utgjordes främst av affärs-gäster (som besökte Gondolen för affärsluncher, -möten och -middagar), men också av utländska turister, besökare till Gondolens barer och privatpersoner som regelbundet spenderade betydande belopp i restaurangen och vinbaren. När den målgruppen valde bort Gondolen försvann kön till vinbaren och bord i restaurangen började stå tomma.

Utredningen ger vid handen att det är resmönstret hos en betydande del av Gondolens gäster som bidragit till att tillgänglighetsstörningarna har fått så kännbara effekter för bolaget. Att det under hela perioden varit möjligt att till fots ta sig till huvudentrén på Stadsgården 6 via tillfälliga gångbroar har inte kompensert för bortfallet från den målgruppen och innebär inte heller i övrigt att tillgänglighetsstörningarna (oavsett hur gästerna tagit sig till Gondolen) skäligen bör tålas.

Av utredningen framgår att kommunen på olika sätt försökt minimera de negativa effekter som projekt Slussen ger och har gett upphov till under byggtiden. Det har i olika skeden byggts tillfälliga gångbroar och tillfälliga anordningar för att Slussen ska fortsätta att vara en effektiv bytespunkt i kollektivtrafiken och för att det ska vara möjligt att till fots ta sig till olika verksamheter i området. Kommunen har också gått ut med information i press och sociala medier, gjort riktade utskick till boende, arrangerat temadagar för att presentera projekt Slussen och skyltat om varje gång en förändring av möjligheten att röra sig i området inträffat. Man har också låtit lokala verksamheter, däribland Gondolen, sätta upp egna hänvisningsskyltar med logotyper.

Att kommunen alltså har gjort betydande ansträngningar för att minimera negativa effekter av störningarna från projekt Slussen innebär inte, enligt mark- och miljödomstolens bedömning, att Gondolen ska behöva tåla de störningar som faktiskt uppstått och den skada som störningarna orsakat. Att Gondolen – med kommunens synsätt – i längden kommer att vinna på omdaning av stadsmiljön genom att Slussen blir en attraktiv mötesplats med nya publika platser med park m.m. innebär inte heller att störningarna under byggtiden bör tålas.

Det var först när Detaljplan Slussen – som är det styrande dokumentet för genomförandet av projekt Slussen – vann laga kraft i september år 2013 som det blev möjligt för var och en att i någon mån förutse de störningar som projektet skulle ge upphov till i sin omgivning. Att en omdaning av Slussen dessförinnan under lång tid hade diskuterats i olika sammanhang, inte minst i media, innebär inte att Gondolen borde ha förutsett störningarna och att bolaget därmed – med kommunens sätt att se på saken – tog en medveten risk när bolaget etablerade sig på platsen år 1994.

Störningarna har inneburit att Gondolen drabbats av en ren förmögenhetsskada som totalt sett utgör ett mycket betydande belopp. Skadan är också betydande när den jämförs med den nivå på omsättning och den vinstmarginal som Gondolen, enligt mark- och miljödomstolens bedömning, skulle ha haft under normala förhållanden utan påverkan från projekt Slussen.

Det anförda innebär sammantaget att störningarna inte skäligen bör tålas av Gondolen, främst med hänsyn till att de pågått under en mycket lång tid och att de har gett upphov till en skada som är betydande, både i absoluta och relativa tal. Att projekt Slussen odiskutabelt är en samhällsnyttig verksamhet förändrar inte denna bedömning.

6.10 Sammanfattning; rättegångskostnader

Sammanfattning

Mark- och miljödomstolen har kommit fram till att kommunen genom de störningar som projekt Slussen gett upphov till har orsakat ren förmögenhetsskada för Gondolen. Störningarna är varken orts- eller allmänvanliga och behöver inte heller skäligen tålas. Kommunen är alltså skyldig att ersätta Gondolen för den förmögenhetsskada som uppkommit. Skadan uppgår till totalt 18 570 000 kr.

På skadebeloppet ska ränta betalas enligt 6 § räntelagen enligt vad som framgår av domslutet. Beräkningen har gjorts så att skadebeloppet har delats i fyra delar som till relativ storlek skäligen motsvarar delbeloppen i Gondolens yrkande. Den beräkningsmodell som Gondolen presenterat i aktbil. 72 skulle, enligt mark- och miljödomstolen, ge ett orimligt resultat och har därför inte tillämpats.

Rättegångskostnader

I ett skadeståndsmål där både skadeståndsskyldigheten och skadans storlek är tvistiga blir många gånger den avgörande faktorn för fördelningen av rättegångskostnaderna var tyngdpunkten i processen legat och därmed vilken fråga – skadeståndsskyldigheten i sig eller skadans storlek – som motiverat störst kostnader.

Enligt mark- och miljödomstolens bedömning kan man inte i det här fallet säga om det är frågan om skadeståndsskyldighet eller om det är utredningen om skadans storlek som dragit mest kostnader. Det är inte heller möjligt att ens uppskattningsvis

fördela nedlagda kostnader på olika delar av processen. Det betyder att tyngdpunktsprincipen (se NJA 1979 s. 567 och 1982 s. 804), som bolaget hänvisade till i sitt slutanförande, inte kan tillämpas.

Fördelningen av rättegångskostnaderna får istället göras så att den står i proportion till utgången i målet. Eftersom Gondolen vunnit i princip hälften av vad bolaget yrkat, ska vardera parten stå sin rättegångskostnad.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga 1 (MMD-01)
Överklagande senast den 13 november 2020.

Inge Karlström

Malin Wik

Sven Bengtsson

I domstolens avgörande har deltagit rådmännen Inge Karlström, ordförande och referent, och Malin Wik, f.d. tekniska rådet Sven Bengtsson samt den särskilda ledamoten Henrik Roos.