





























VÄNERSBORGS TINGSRÄTT  
Mark- och miljödomstolen

**DOM**  
2019-11-28  
meddelad i  
Vänerns borg

Mål nr M 1952-18

## PARTER

**Klagande**  
Trafikverket

Ombud: Verksjurist □)□1

**Motpart**  
Länsstyrelsen i Hallands län

## ÖVERKLAGAT BESLUT

Länsstyrelsens i Hallands län beslut den 25 april 2018 i ärende nr 525-7052-17,  
se bilaga 1

## SAKEN

Föreläggande att söka dispens från 4 § artskyddsförordningen avseende arterna  
mindre hackspett och gröngöling, inför byggande av väg 940 Rösan – Forsbäck i  
Kungsbacka kommun

---

## DOMSLUT

Mark- och miljödomstolen avslår överklagandet.

---

### **BAKGRUND**

Trafikverket gav till länsstyrelsen in en anmälan om samråd enligt 12 kap. 6 § miljöbalken. Samrådet omfattade åtgärder för skydd av arter enligt artskyddsförordningen (2007:845) i samband med byggande av väg 940 på Onsalahalvön i Kungsbacka kommun. Länsstyrelsen förelade med stöd av 26 kap. 9 § miljöbalken i nu överklagat delbeslut verket att söka dispens från förbuden i 4 § artskyddsförordningen avseende arterna mindre hackspett och gröngöling.

I beslut 22 november 2018 förelade länsstyrelsen med stöd av 12 kap. 6 § miljöbalken Trafikverket att vidta skyddsåtgärder beträffande andra arter. Detta beslut, som överklagats av såväl Trafikverket som miljöorganisationer, handläggs av mark- och miljödomstolen i mål M 5154-18.

### **YRKANDEN M.M.**

**Trafikverket** har yrkat att föreläggandet att söka dispens avseende arterna mindre hackspett och gröngöling ska upphävas och, som talan slutligt bestämts, yrkat att följande skyddsvillkor i stället ska föreskrivas.

1. Minst ett år innan avverkning av träd sker inom det kommande vägområdet ska veteraniseringsåtgärder genomföras. Träd som ska användas till faunadepåer får dock tas ned innan veteraniseringsåtgärdena genomförs eftersom faunadepåerna är en del av skyddsåtgärden för fågelarterna. Områdena för veteranisering ska vara belägna inom Onsalahalvön. (Avgränsningen av Onsalahalvön framgår av bilaga 6).
2. Veteraniseringsområdenas areal ska uppgå till minst 17 hektar för mindre hackspett och 14 hektar för gröngöling. I det fall veteraniseringsåtgärder görs för både mindre hackspett och gröngöling i samma område kan arealen tillgodoräknas för bägge arterna.

3. För att säkerställa veteraniseringsåtgärdernas långsiktiga funktionalitet ska avtal tecknas med markägarna för de aktuella områdena avseende veteraniseringsåtgärderna.
4. Trafikverket ska ta fram ett förslag till omfattning och utformning av veteraniseringsåtgärder för respektive område. Innan åtgärderna utförs ska samråd ske med tillsynsmyndigheten.
5. Uppföljning för att följa populationsutvecklingen av grüngöling och mindre hackspett ska göras i enlighet med vad Trafikverket åtagits sig i anmälan.
6. Senast tio år efter det att veteraniseringsåtgärderna utförts ska Trafikverket göra en utvärdering av veteraniseringsåtgärderna för respektive område. Denna ska redovisas till tillsynsmyndigheten tillsammans med eventuella förslag på kompletterande åtgärder.

**Länsstyrelsen** har motsatt sig ändring.

**Göteborgs ornitologiska förening, BirdLife Sverige, Naturskyddsföreningen i Kungsbacka och föreningen Värna Onsala** har inkommit med yttranden i målet och, som det får uppfattas, motsatt sig ändring av länsstyrelsens beslut.

#### **UTREDNINGEN I MÅLET**

Trafikverket har efter länsstyrelsens beslut kompletterat underlaget med ytterligare utredningar (bl.a. inventering av mindre hackspett och grüngöling). Länsstyrelsen har åberopat vetenskapliga artiklar, bl.a. om påverkan från trafik. Även miljöorganisationerna har inkommit med utredning i form av bl.a. referenser till vetenskapliga artiklar. Hänvisningar har också sett till rättsfall från EU-domstolen, EU-kommissionens handledningsdokument och Artdatabankens artdatablad. Denna utredning- som är omfattande – återges i begränsad omfattning i domen.

## UTVECKLING AV TALAN

**Trafikverket** har anfört i huvudsak följande.

Enligt praxis, bl.a. MÖD 2016:1, innebär en verksamhet som påverkar fridlysta arter inte automatiskt att ett krav på dispens från förbudet i exempelvis 4 § artskyddsförordningen aktualiseras. Mark- och miljööverdomstolen har i denna fråga uttalat följande:

”Av betydelse för bedömningen av om en verksamhet eller åtgärd aktualiserar förbuden i 4 § artskyddsförordningen är därmed om verksamheten eller åtgärden innebär en negativ effekt på förutsättningarna att bibehålla eller återställa den gynnsamma bevarandestatusen för arten. Vid bedömningen av vilken effekt en verksamhet har på en art finns anledning att se till verksamhetens påverkan inte bara inom relevant biogeografisk region utan även lokalt. Hur avgränsningen ska göras måste anpassas till den aktuella arten”.

Resultatet av utredningarna är att antalet häckande par i området runt väg 940 som påverkas nu kan sättas i relation till den sannolika lokala populationen.

Art	Revir på halvön	Revir som påverkas
Mindre hackspett	15-30 st	6 st
Gröngöling	20-30 st	4 st

Trafikverket anser att de påverkade individerna har möjlighet att etablera sig i närliggande områden eftersom den översiktliga genomgången av miljöer på Onsalahalvön visar att det finns gott om lämpliga miljöer för både födosök och häckning. Det finns således så stora områden som är gynnsamma för båda arterna att etableringen av väg 940 inte medför någon negativ effekt på förutsättningarna att bibehålla eller återställa den gynnsamma bevarandestatusen för vare sig gröngöling eller mindre hackspett. Trafikverket baserar sin bedömning på slutsatsen att väg 940 inte kommer att påverka den lokala, regionala eller nationella populationen av gröngöling och mindre hackspett på ett sätt som påverkar arternas bevarandestatus.



### *Skyddsåtgärder*

Trafikverket kommer, oavsett utgången i detta mål, att genomföra skyddsåtgärder som sammanfattningsvis omfattar tre åtgärdsområden; tidsrestriktioner under byggskedet, veteranisering samt insatser i anslutning till bildande av ett naturreservat (Bolgen). Bullerskydd har dock uteslutits på grund av bristande effekt. Det ska noteras att Trafikverket inte anser att föreslagna åtgärder är nödvändiga för att inte påverka arternas bevarandestatus. Dessa föreslås utifrån en tillämpning av försiktighetsprincipen för att tillse att projekt med marginal inte påverkar arternas bevarandestatus.

### *Bullerskydd*

Det kan konstateras att kostnaden för bullerskärm inte står i proportion mot de hälso- och miljömässiga vinster ett sådant skydd eventuellt skulle åstadkomma. Vidare skulle inte ens ett bullerskydd på fem meters höjd ge något nämnvärt bullerskydd för de nu aktuella arterna. Kostnaden för bullerskydd för tre bullerutsatta områden kommer att uppgå till mellan 10 och 30 miljoner kronor. Vid en beräkning av kostnaderna för samtliga områden uppgår denna till ca 32- 97 miljoner kronor, vilket inte är rimligt i förhållande till det begränsade skydd som uppnås.

### *Veteranisering*

Sett till mark- och miljööverdomstolens resonemang om vad som kan anses vara en skyddsåtgärd bör även veteraniseringsåtgärder inom Onsala-halvön kunna leda till att det inte krävs dispens från förbudet i 4 § artskyddsförordningen. Trafikverket har tidigare under denna process enbart undersökt vägområdets utbredning men efter genomgång av praxis får det anses att hela Onsalahalvön bör betraktas som den lokala populationen. Trafikverket har därför återigen låtit utreda möjlig areal för att vidta skyddsåtgärder. Beräkningen av arealerna för de nya områden som bedöms lämpliga för veteranisering tillsammans med arealerna i de ursprungligt föreslagna områdena är mer än tre gånger större än arealerna i häckningsrevirens kärnområden som påverkas av den planerade vägen för både mindre hackspett och gröngöling. Det bedöms därför som troligt att Trafikverket ska kunna teckna avtal med

markägare avseende veteraniseringsåtgärder i lämpliga områden som till arealen minst motsvarar den areal av häckningsreviren för gröngöling respektive mindre hackspett. Av detta framgår att det finns gott om utrymme att vidta skyddsåtgärder för att säkerställa att bevarandestatusen för den lokala populationen av gröngöling och mindre hackspett inte ska påverkas negativt. I och med detta finns det heller inget skäl att kräva dispens från artskyddsförordningen med anledning av etableringen av väg 940. Det ska dock noteras att eftersom Trafikverket inte kan förvärva mark/träffa avtal med markägare om åtkomst innan en lagakraftvunnen vägplan finns saknas det en fullständig uppsättning av avtal med markägare. Trafikverket bedömer dock att tillgången på lämpliga arealer för veteraniseringsåtgärder är så god att det inte finns någon risk för att åtkomst till tillräcklig areal inte uppnås genom avtal med markägare.

**Länsstyrelsen** har anfört i huvudsak följande. Trafikverket har, varken i sin anmälan om samråd, eller i sin komplettering av överklagandet tydligt kunnat styrka att fortplantningsområden och viloplatser för arterna mindre hackspett och gröngöling kommer ha minst samma storlek och kvalitet som före exploatering av området. Det vill säga det ekologiska värdet för arterna av föreslagna skyddsåtgärder.

#### *Avtal med markägare*

Trafikverket anger att verket inte kan förvärva mark/träffa avtal med markägare om åtkomst innan en lagakraftvunnen vägplan finns och att en fullständig uppsättning av avtal med markägare därför saknas. Länsstyrelsen vill upplysa om att vägplanen vann laga kraft genom regeringsbeslut den 9 maj 2018.

#### *Behov av skyddsåtgärder*

Trafikverket anför i sin komplettering av överklagandet att verket inte anser att föreslagna skyddsåtgärder är nödvändiga för att inte påverka arternas bevarandestatus. Trafikverket anser att det finns gott om lämpliga miljöer för både födosök och häckning på Onsalahalvön dit berörda individer kan flytta.

Länsstyrelsen gör en annan bedömning eftersom revirtätheten är väldigt hög i vägområdet jämfört med resten av halvön och häckningar i vägområdet sannolikt bidrar till ett överskott av ungar som sedan hävdar revir i resterande, mindre optimala, habitat på Onsalahalvön. Med hänvisning till ovanstående bedömer Länsstyrelsen att de nu existerande habitaterna för mindre hackspett och gröngöling på Onsalahalvön sannolikt redan är upptagna. Dessa habitat kommer inte vara tillgängliga för individerna inom de sex respektive fyra reviren i vägområdet som kommer att exploateras. Sannolikheten för lyckad häckning är troligen lägre i områdena utanför vägkorridoren eftersom habitaterna på övriga delar av halvön inte bedöms vara lika optimala som inom vägkorridoren. Det finns en risk att arternas lokala populationer är beroende av en utflyttning från de optimala reviren i vägområdet (kärnområdet) till mindre optimala revir på övriga delar av halvön. Länsstyrelsen bedömer därför att det krävs skyddsåtgärder för att säkerställa att arternas fortplantningsområden kommer vara av tillräcklig storlek och kvalitet även efter exploatering av området.

#### *Föreslagna skyddsåtgärder*

Länsstyrelsen anser att fortplantningsområdena inom och i direkt anslutning till vägområdet är optimala för både mindre hackspett och gröngöling och att detta område utgör ett kärnområde för arterna på Onsalahalvön. Inom vägområdet finns, enligt Naturcentrums inventeringar och även enligt naturtypskarteringen KNAS, en betydande förekomst och koncentration av alsumpskogar och lövskogar i övrigt med högt till högsta naturvärde. Intill vägen finns även förekomst av öppna beteshagar. Dessa habitat är gynnsamma för arterna och revirtätheten i vägområdet är hög/relativt hög för mindre hackspett respektive gröngöling.

Enligt Naturcentrums antalsuppskattning av de lokala populationerna bedöms revirtätheten vara högre inom inventeringsområdet för vägen, än vad som är fallet för resten av Onsalahalvön.

Fortplantningsområdena och viloplatserna inom vägkorridoren kommer sannolikt förstöras för all framtid och länsstyrelsen anser därför att skyddsåtgärdernas

långsiktiga effekt är väsentligt i bedömningen av åtgärdens ekologiska värde för arterna.

Utan skyddsåtgärder bedöms antalet platser för möjlig fortplantning för arterna att minska på Onsalahalvön och arternas lokala bevarandestatus på halvön riskerar att försämrans. Giltighetstid och utformning av markägaravtal för områden för veteranisering, samt hur stor areal som kommer omfattas av dessa avtal, är avgörande för huruvida skyddsåtgärden kan anses vara tillräcklig för att exploateringen av arternas fortplantningsområden inte ska strida mot förbuden i 4 § artskyddsförordningen.

Länsstyrelsen anser att exploatering av arternas fortplantningsområden vid anläggning av nya väg 940 utgör en sådan skada på fortplantningsområden som är förbjuden enligt 4 § 4 p. artskyddsförordningen enligt domskäl i MÖD 2016:1. I linje med MÖD 2016:1 innebär nya väg 940 att punkt 4 utlöses, då fåglarnas kärnområde för fortplantning på Onsalahalvön förstörs eller skadas av byggnationen av vägen och dess förberedande arbete (exempelvis arkeologisk slutundersökning). Om inte tillräckliga skyddsåtgärder kan vidtas bedömer länsstyrelsen att förbuden i 4 § 4 p. artskyddsförordningen utlöses.

Länsstyrelsen anser inte att Trafikverket tydligt har kunnat styrka att platserna för fortplantning på Onsalahalvön, till följd av vidtagna skyddsåtgärder, kommer förbli av minst samma storlek och behålla minst samma kvalitet för arterna. Trafikverket har visat att det finns områden som är möjliga för skyddsåtgärden veteranisering av träd men det är oklart vilken den faktiska arealen som kan avsättas för skyddsåtgärder kommer att bli och om kvaliteten på habitat på Onsalahalvön kommer försämrans totalt sett. Tidsperspektiven för åtgärderna är också oklara och det framgår inte om skyddsåtgärden kommer vara funktionell på kort eller lång sikt.

## YTTRANDEN FRÅN MILJÖORGANISATIONER

**Göteborgs ornitologiska förening, BirdLife Sverige, Naturskyddsföreningen i Kungsbacka och föreningen Värna Onsala** har, som det får uppfattas, motsatt sig ändring av länsstyrelsens beslut. De har i yttrande anfört i huvudsak följande.

### **Göteborgs ornitologiska förening, BirdLife Sverige**

Trafikverket har via Naturcentrum gjort en utredning som bedömer antalet par av mindre hackspett på Onsalahalvön. Denna utredning grundar sig enligt föreningarna på ett antal diskutabla uppskattningar och inte på fakta. Föreningarna ifrågasätter även Trafikverkets utredning hur gröngöling påverkas av en anläggning av ny väg 940.

Uppgifter i Fåglarna i Sverige REF visar på att den beräknade populationen av Mindre hackspett i Sverige uppgår till 7 000 par varav 250 par finns i Halland. Hallands yta är 4 786 km<sup>2</sup> och Onsalahalvöns yta beräknas till ca 170 km<sup>2</sup> om även den delen som ligger norr om Onsalahalvön fram till kommungränsen mot Göteborg medräknas.

Enligt den uppskattning Naturcentrum har gjort uppgår Onsalahalvöns (inklusive den delen norr om mot länsgränsen) population av mindre hackspett till 15-30 par. Detta skulle innebära att 6-12 % av Hallands population av mindre hackspett återfinns på ca 3,6 % av Hallands yta (170 km<sup>2</sup>/4 786 km<sup>2</sup>). Vid en kontrollräkning av storleken på det område som Naturcentrum pekat på beräknades ytan till 147 km<sup>2</sup> vilket skulle ge 6-12 % av Hallands population av mindre hackspett på 3,1 % av Hallands yta.

Föreningarna ställer sig mycket frågande till dessa avgränsningar och uppskattningar då Onsalahalvön har en självklar avgränsning från Stallviken, Vallda till inre delen av Kungsbackafjorden. Vid en sökning på Artportalen är det endast två områden som utmärker sig genom antalet observationer av mindre hackspett. Ett område utgörs av den tänkta väg 940 sträckning varifrån de flesta observationer har

gjorts under häckningstid. Det andra området utgörs av ett större sammanhängande skogsområde i Vallda med lämpligt habitat för mindre hackspett.

I det norra området Vallda har det observerats 1-2 revir med förmodad häckning och längs med planerad ny väg 940 6 revir under 2018. Enstaka observationer finns från spridda områden på Onsalahalvön vilket inte behöver betyda häckning. Mindre hackspett är känd att röra sig över stora områden under häckning. Antalet häckningar av mindre hackspett varierar också mellan olika år. Sammantaget skulle detta ge 7-9 revir på Onsalahalvön om man antar att de spridda observationerna tillsammans ger ytterligare 1-2 revir. Detta utgör 2,8 % - 3,6 % av Hallands population av mindre hackspett på en landyta som motsvarar 3,1 % av Hallands yta vilket ter sig som en mer sannolik siffra.

2018 års inventering av antalet revir inom ny väg 940 - området resulterade i 6 observerade häckningsrevir vilket utgör 2,4 % av Hallands population av mindre hackspett på en yta som motsvarar mindre än 0,02 % av hela Hallands yta. Området har således en mycket stor betydelse för den mindre hackspetten.

Arean som inventerades med observationer av mindre hackspett uppskattas till mindre än 2 km<sup>2</sup>. Detta skulle ge en revirtäthet av mindre hackspett på över 3 revir/km<sup>2</sup>. Denna täthet är exceptionell men grundar sig på utförda inventeringar. Enligt Fåglarna i Sverige (Ottosson m.fl. 2012) är normala revir 20- 40 ha stora motsvarande ca 3 par/ km<sup>2</sup> i optimal biotop. Biotopen i vägområdet utgörs således av en optimal biotop för mindre hackspett.

Således utgör området en så kallad hotspot och har en mycket viktig funktion för att en lokal och regional population av fåglar ska vara stabil. Försvinner hotspot-biotoper riskerar de andra sämre habitaterna utanför hotspots förlora populationen av revirhävande fåglar. Detsamma gäller om hotspots påverkas negativt och förlorar eller minskar sin ekologiska funktion och produktionen av ungar som uppnår vuxen ålder minskar. Detta resulterar i att färre eller inga fåglar ”spiller över” till övriga delar och hela populationen försvinner lokalt eller till och med regionalt.

En försämring av biotopen inom vägområdet kommer att ske dels för att stora ytor med äldre träd viktiga för mindre hackspettens födosök kommer att avverkas dels att stora ytor kommer att påverkas av buller från trafiken.

Buller från trafikmiljöer har visat sig ha en betydande negativ påverkan för vissa arter av fåglar. Hackspettar är en sådan artgrupp som påverkas negativt av detta redan vid 45 dB. Trafikverket har inte på något sätt visat att påverkan på mindre hackspettens bevarandestatus påverkas negativt av trafikbuller.

Vid en anläggning av ny väg 940 bedömer föreningarna att den mindre hackspetten kärnområden på Onsalahalvön kommer att påverkas av trafikbuller och habitatet kommer med stor sannolikhet att förlora sin ekologiska funktion. Detta kommer sannolikt inte bara att påverka populationen inom vägområdet utan kommer också att medföra att även de revir som idag finns utanför vägområdet på kort sikt kommer att försvinna.

Vad som framförts gällande mindre hackspett även gäller till stora delar även gröngöling.

Inför en anläggning av ny väg 940 planerar Trafikverket att avverka 22 ha med lövskog, ett habitat som är viktigt för den mindre hackspetten häckning och födosök. Ytterligare 30 ha lövskog riskerar att påverkas negativt av buller inom det område där bullret överstiger 50 dB och en än större yta kommer att påverkas av trafikbuller som överstiger 45dB. För att häcka framgångsrikt behöver ett par cirka 40 ha äldre lövdominerad skog inom ett område på upp till 200 ha. Under vintern utsträcks födosöket till ett större område på flera hundra hektar, men varje individ återvänder till samma natthål kväll efter kväll (Artfakta, Artdatabanken).

Trafikverket har inte på något sätt visat hur avverkning av träd samt bullerstörda trafikmiljöer kan komma att påverka populationen av mindre hackspett.

Onsalahalvön är en expansiv del av Kungsbacka. Här byggs hela tiden nya bostäder och det planeras för nya verksamheter. Avverkningar har ökat på senare år

framförallt i lövskogar. Detta tack vara en ökning av ekonomiska incitament. Även en fortsatt utdikning och avverkning av lövskogar, ofta alsumpskogar, medför en minskning av lämpliga habitat för mindre hackspettar. Så den negativa kumulativa effekten av denna verksamhet tillsammans med en ny väg 940 har inte såvitt känt utretts av Trafikverket. Effekter som kan riskera att helt slå ut populationen av mindre hackspett på Onsalahalvön.

Även om Trafikverket försöker att anpassa avverkningen av träd så kommer verksamheten att påverka fåglarna negativt för all framtid genom en försämrad ekologisk funktion i lämpligt habitat för mindre hackspett.

I fråga om värdet av veteranisering av träd har föreningarna framfört samma synpunkter som Naturskyddsföreningen mfl.

#### **Naturskyddsföreningen i Kungsbacka och föreningen Värna Onsala**

##### *Förekomst av de skyddade arterna mindre hackspett och gröngöling*

Området är ett för mindre hackspett optimalt område.

Mindre hackspetten har tidigare minskat påtagligt i antal, t ex halverades populationen under perioden 1975-1990. Framtidsprognosen bedöms trots sentida stabilisering/ökning vara dystert i och med nya miljöregler från EU, ökat biobränsleuttag, almsjukan m.m. Den rika förekomsten av mindre hackspett i vägområdet är även ett mycket starkt tecken på en stor artrikedom i detta område.

Trafikverket hävdar i sin skrivelse att det finns 15-30 revir av mindre hackspett inom ett område, som Trafikverket kallar Onsalahalvön. Detta har man kommit fram till genom att göra några mycket diskutabla antalsuppskattningar.

Trafikverkets påstående om att det finns gott om lämpliga miljöer för mindre hackspett på Onsalahalvön utanför vägområdet grundar sig inte på någon inventering. De ansluter sig till Göteborgs ornitologiska förening (GOF) i denna fråga.



De eventuellt existerande lämpliga habitaten för mindre hackspett utanför vägområdet är naturligtvis redan nu bebodda av mindre hackspett. Om de är av god kvalitet kan de inte härbärgera ytterligare individer av arten. De nämnda 6 reviren av mindre hackspett i vägområdet är av högsta nationella kvalitet. De producerar fler ungar än vad som krävs för att bibehålla arten i dessa revir, dvs. ett överskott. De individer som inte får plats i något av dessa revir kommer att etablera sig i sämre habitat och på så sätt bidra till att upprätthålla populationer av mindre hackspett i ett betydande område långt utanför vägområdet. Dessa habitat riskerar att kraftigt försämrats eller t o m utplånas av Trafikverkets planerade åtgärder. Den positiva effekt dessa har för många andra habitat när det gäller mindre hackspett kommer därmed att utebli.

*Trafikverkets/Naturcentrums antalsuppskattning av mindre hackspett*

En atlasinventering är en kvalitativ och inte en kvantitativ inventering och lämpar sig därför inte för antalsuppskattningar.

En antalsuppskattning grundar sig på antagandet att det finns två par av mindre hackspett per ruta, där fynd av häckningsbeteenden gjorts. Något skäl till varför detta antagandet är rimligt eller lämpligt anges inte. Trafikverket/Naturcentrum utgår i en andra antalsuppskattning från att antalet individer i ett område skulle vara proportionellt mot antalet rutor i vilka man funnit någon typ av häckningsbeteende.

Slutsatsen av antal par av mindre hackspett på Onsalahalvön är inte trovärdig.

Under rubriken Schablonberäkningar av revirtätheter görs två antalsuppskattningar. Den första av dessa ger som enda resultat att antalet par är mindre än 30 – 60. Detta säger ingenting om hur många revir som faktiskt finns. I den andra antalsuppskattningen gör man antagandet att en viss revirtäthet i ett område i södra Småland skulle vara tillämplig även på Onsalahalvön. Något skäl till varför detta antagande skulle vara lämplig eller rimligt ges inte. Under rubriken Naturcentrums hackspettinventering 2018 anges att man vid inventering funnit sex revir av mindre

hackspett exklusive Bolgen. Detta är den enda säkra antalsuppskattning av mindre hackspett, vilken över huvud taget finns i Trafikverkets/Naturcentrums skrivelse. Det är värt att notera sista meningen i detta stycke: ”... blir det också svårt att göra en träffsäker antalsuppskattning.”

Många av resonemangen om mindre hackspett är även tillämpliga på gröngöling.

#### *Sammantaget angående förekomst och 4 § artskyddsförordningen*

Trafikverkets planerade åtgärd kommer att innebära en negativ effekt på förutsättningarna att bibehålla eller återställa den gynnsamma bevarandestatusen för arten i ett betydande område på Onsalahalvön och utanför denna.

Det framkommer enligt föreningarna tydligt att både den mindre hackspetten och gröngölingen kommer att störas på ett sådant sätt som omfattas av 4 § p 2 artskyddsförordningen. Vidare kommer arternas fortplantningsområden att utsättas för en sådan fysisk degradering som medför att livsmiljös funktionalitet förstörs eller i vart fall försämras så att platsen förlorar sin ekologiska funktion (4 § p 4).

#### *Skyddsåtgärder*

Det kan konstateras att inga bullerskyddsåtgärder föreslås.

Det framgår inte hur eller ens om Trafikverket anser att de tidsbegränsningar som beslutats om under 12:6-samrådet minskar/undandröjer otillåten påverkan på arterna mindre hackspett och gröngöling. Att Trafikverket föreslagit att ett nytt naturreservat bildas utgör inte en sådan skyddsåtgärd som skulle medföra att kravet på artskyddsdispens upphör

Ett område med veteraniserade träd kan endast under en begränsad period ha en ekologisk funktion för mindre hackspett. Efter en tid finns ju de veteraniserade träden inte kvar. Den höga kvalitet för mindre hackspett, vilka de habitat som finns i vägområdet har, beror till stor del på förekomsten av alsumpkärr. Till skillnad från ett område med veteraniserade träd producerar ett alsumpkärr under mycket lång tid, 100-tals år, död ved lämplig för mindre hackspett. Veteranisering av träd i ett område kan tänkas på lång sikt vara en fullgod skyddsåtgärd/kompensationsåtgärd

endast om man under lika lång tid som nämnda alsumpkärr existerar kontinuerligt veteraniserar träd i tillräcklig omfattning. Att detta skulle kunna ske synes inte realistiskt.

De områden Trafikverket anger som lämpliga för veteranisering av träd ligger i många fall nära bebyggelse. Detta kommer att kraftigt minska sannolikheten för att mindre hackspett skulle etablera sig där. Det är i detta sammanhang värt att notera att Trafikverket ännu inte presenterat ett enda avtal gällande veteranisering av träd med någon markägare. Hur ett dylikt avtal utformas är mycket viktigt för att kunna bedöma värdet av den tänkta veteraniseringsåtgärden. Avtalstiden måste vara mycket lång för att denna åtgärd skall få en långsiktigt hållbar effekt. Avtalet måste gälla inte endast ett antal enstaka träd, utan ett helt område som under lång tid ska kunna utgöra en god miljö för mindre hackspett. Det finns en uppenbar svårighet för Trafikverket är att få markägare att gå med på dylika avtal. Om ett område verkligen skulle bli en långsiktigt god miljö för mindre hackspett så kommer eventuella åtgärder i området, som markägaren skulle vilja vidta, kunna komma att strida mot förbuden i 4 § artskyddsförordningen. För markägaren skulle följden av att ingå ett dylikt avtal då bli att han/hon för överskådlig framtid skulle mista rådigheten av sin mark.

Trafikverket har heller inte gjort någon skötsel- och bevarandeplan för de tänkta områdena med veteraniserade träd. Trafikverket har inte gjort någon jämförelse mellan den ekologiska funktionen för mindre hackspett i de planerade veteraniseringsområdena och av motsvarande funktion i de tidigare nämnda 6 reviren. Trafikverket har således inte visat att de planerade veteraniseringsåtgärderna duger som skyddsåtgärd/kompensationsåtgärd. Trafikverket har inte visat att planerade veteraniseringsåtgärderna vare sig på kort eller lång sikt kommer att bidra till att upprätthålla eller återställa gynnsam bevarandestatus för mindre hackspett i det aktuella området.

Föreningarna vill avslutningsvis göra reflektionen att det aktuella målet endast handlar om två i området förekommande arter, mindre hackspett och gröngöling.

Därigenom har två arter så att säga brutits ut ur en stor helhet. Genom att dela upp en helhet, ett sammanhang i smådelar, vilka behandlas var för sig utan hänsyn till helheten riskerar man att komma till slutsatsen att påverkan på varje enskild del är acceptabel trots att den påverkan på helheten är mycket allvarlig, en ekologisk katastrof.

**Trafikverket** har i bemötande anfört i huvudsak följande.

*Avtal med markägare*

Ett antal faktorer har påverkat denna process även om vägplanen vunnit laga kraft. Det finns en ansökan om rättsprövning av regeringens beslut hos Högsta Förvaltningsdomstolen som i allmänhetens ögon har skapat en del osäkerhet kring huruvida vägen kommer att bli av. Även om ett flertal förhandlingar pågår med fastighetsägare till lämpliga områden är det svårt att slutföra dessa förhandlingar utan att ha detta helt klarlagt. Det vore olyckligt om man efter avtalstecknande måste komma tillbaka till samma fastighetsägare och behöva omförhandla ett redan ingånget avtal. Det finns inte heller något skäl till att avtal måste vara tecknade innan detta mål prövas (eftersom omfattningen av yta kan komma att prövas i målet).

*Behov av skyddsåtgärder*

Trafikverket anser inte att etableringen av den nya vägen kommer att medföra någon negativ effekt på förutsättningarna att bibehålla eller återställa den gynnsamma bevarandestatusen för vare sig gröngöling eller mindre hackspett. Skyddsåtgärder är därför inte nödvändiga för att säkerställa arternas gynnsamma bevarandestatus.

Den nya vägen kan dock innebära att fortplantningsområden/viloplatser för de bägge arterna skadas. Dispens krävs därför enligt 4 § 4 artskyddsförordningen om inte skyddsåtgärder kan vidtas. Trafikverket kommer därför att vidta skyddsåtgärder för att säkerställa att arternas fortplantningsområden/viloplatser kommer vara av tillräcklig storlek och kvalitet även efter anläggandet av den planerade vägen.

Trafikverket anser att revirtätheten i de områden som kommer att påverkas av etableringen av den nya vägen är hög samt att områdena har bra kvalitet som fortplantningsområden för de berörda arterna. Däremot finns det inte några undersökningar av de övriga reviren på Onsalahalvön. Man kan därför inte fastslå att de reviren är "mindre optimala" jämfört med reviren som påverkas av den planerade vägen. Det går därför inte att dra slutsatsen att "arternas lokala populationer är beroende av en utflyttning från de optimala reviren i vägområdet (kärnområdet) till mindre optimala revir på övriga delar av halvön".

I Europeiska kommissionens generaldirektorat för miljöes "vägledning om strikt skydd för djurarter av intresse för gemenskapen i enlighet med rådets direktiv 92/43/EEG om bevarande av livsmiljöer" ges en definition av fortplantningsområden och viloplats och förs en diskussion om avgränsningen bör vara "snävare" eller "vidare":

*Det finns argument för båda dessa synsätt. Ur kommissionens synvinkel förefaller den "vidare" definitionen vara mer meningsfull i fråga om bevarande, eftersom man med den definitionen kan beakta hela skogsområdet, och koppla både skyddande åtgärder enligt artikel 12 och eventuella undantag enligt artikel 16 till den bredare enheten skogsområde, och fokusera på fortsatt användbarhet för området som helhet för den aktuella arten. Förutom fördelen att applicera ett mer holistiskt sätt att se på frågan om artskydd, så får man också i detta fall större flexibilitet när man överväger eventuell påverkan på sådana områden. Enligt kommissionens bedömning är dock detta synsätt mer rimligt när det gäller arter med relativt begränsade levnadsområden.*

*Situationen är en annan för arter med vida levnadsområden. Det speciella problem som är knutet till arter med vida levnadsområden nämns redan i artikel 4 (i) i direktivet. Här kan det vara klokt att begränsa definitionen av fortplantnings- och viloplats till en plats som kan avgränsas tydligt: t ex fladdermössens kolonier eller en utters lya.*

Enligt W m.fl. kräver mindre hackspett i genomsnitt ca 40 ha äldre lövdominerad skog inom ett cirka 200 ha stort område under häckningstiden. Utanför häckningstid har arten ännu större hemområden; under vintern kan det röra sig om mer än 1 000 ha. Enligt W m.fl. överlappar då också ofta hemområdena mellan individer från olika par. W m.fl. bedömer att deras uppgifter om revirens storlek är allmängiltiga.

I en studie anges att under matningen av ungarna verkar häckande mindre hackspett flyga högst 100 - 200 m från bohålet för födosök.

I en studie från Tyskland uppges storleken på gröngölingens häckningsrevir vara 3,2 - 5,3 km<sup>2</sup> med kärnområde vid förekomst av lämpliga boträd. Vidare anges i en engelsk studie att hanens revir var 177 ha och honans 15 ha (studie av två fåglar med radiosändare) och i en norsk studie anges revirstorleken (beräknad utifrån radiosändare på totalt 6 fåglar) sommartid till i medeltal 98 ha (min 28 ha — max 183 ha). Mindre hackspett och gröngöling får därför anses ha relativt stora levnadsområden.

Naturcentrum har vid sina inventeringar pekat ut kärnområden för häckningsrevir för mindre hackspett och gröngöling längs planerad väg 940. Inom områdena finns naturområden som vid Naturcentrums naturinventering bedömdes ha naturvärden. Naturområdena har värdeelement för hackspettarnas häckning i form av bl.a. hålträd, högstubbar, rötskadade träd och torrträd. Trafikverket gör den bedömningen att det är häckningsrevirens kärnområden som har avgörande betydelse för arternas häckning och vila och därmed utgör arternas fortplantningsområde och viloplats enligt direktivets definition. Det är dessa områden som är skyddade enligt 4 § 4 artskyddsförordningen. För att underlätta kallas dessa områden hädanefter kärnområden.

I de beräkningar av arealer som påverkas av vägdragning/vägbuller som lämnats vid tidigare komplettering av överklagan är det påverkan på dessa kärnområden som har beräknats. För att inte underskatta påverkan på dessa kärnområden antogs följande metod i beräkningarna.

I det fall ett kärnområde ligger inom ett naturområde med lämpligt habitat för mindre hackspett eller gröngöling antas att hela naturområdet är påverkat i delar av området som:

1. Ligger inom vägområdet (här antas att träden inom vägområdet avverkas).
2. Den ekvivalenta bullernivån beräknas överstiga 50 dBA.

Trafikverket vill dock poängtera att av den totala arealen av kärnområdena är det endast en mindre del som ligger inom vägområdet och helt förloras genom avverkning, 3,5 ha av totalt 26,8 som påverkas för mindre hackspett och 3,9 ha av totalt 19,7 som påverkas för gröngöling. Skadan på kärnområdena uppstår därför i huvudsak i form av bullerpåverkan.

Hur pass mycket fåglarna påverkas av bullerstörning är oklart eftersom olika studier visar på motstridiga resultat avseende effekten av buller på hackspettar. Att hackspettar klarar av att häcka i bullerstörda miljöer framgår dock tydligt av rapporten "Inventering av biotoper för mindre hackspett kring Guldhedsdalen, Göteborgs kommun 2011". Flera av dessa lokaler torde vara störda av buller över 50 dBA.

För att inte underskatta de arealer av kärnområdena som påverkas av den planerade vägen och för att göra en så rättvis bedömning av bullerpåverkan på dessa arealer har Trafikverket gjort fördjupade beräkningar av hur stor del av kärnområdenas arealer som påverkas. I dessa beräkningar har den metod som används i TRIEKOL-projektet för att bedöma påverkan från trafikbuller på värdefulla naturområden används. Metoden går i korthet ut på att kartera och bedöma överlappet mellan värdefulla fågelområden och en effektzon, det vill säga ett område inom vilket trafikbullret ligger på nivåer som förväntas påverka fågellivet negativt. Följande effektzoner användes.

- Inre effektzonen: 55+ dB(Aeq) (i genomsnitt 70 % försämring i habitatkvalitet).
- Mellersta effektzonen: 50-55 dB(Aeq) (i genomsnitt 30 % försämring i habitatkvalitet)
- Yttre effektzonen: 45-50 dB(Aeq) (i genomsnitt 10 % försämring i habitatkvalitet)

Resultatet av de fördjupade arealberäkningarna innebär att Trafikverket kommer att vidta veteraniseringsåtgärder i lämpliga områden vars totala areal minst kommer att uppgå till 17 hektar för mindre hackspett och 14 hektar för gröngöling.

Åtgärderna planeras att utföras minst 1 år innan avverkning av träd sker inom vägområdet för den nya vägen. Det innebär att åtgärderna utförs minst 3,5 år innan vägtrafikbuller från den nya vägen påverkar de befintliga hackspettsreviren längs vägen. Träd som ska användas till faunadepåer kan dock tas ned innan veteraniseringsåtgärderna genomförs eftersom faunadepåerna är en del av skyddsåtgärden för fågelarterna.

Länsstyrelsen i Västra Götalands län och Länsstyrelsen i Värmlands län har inom ramen för åtgärdsprogrammet utfört naturvårdsåtgärder för vitryggig hackspett i skyddade områden. I åtgärdsområdena avverkades och ringbarkades granar. Aspar och björkar friställdes, ringbarkades och topphögs. I samband med detta undersöktes skalbaggsfaunan för att dokumentera åtgärdernas effekt.

Resultatet visade tydligt att naturvårdsåtgärderna har en stor effekt på mängden föda för vitryggig hackspett. Åtgärderna utfördes i de flesta fall i ganska liten omfattning. Det var egentligen endast de träd som fällorna satt på som hade åtgärdats (ringbarkats och/eller topphuggits) och frihuggningen från gran var också ganska liten. Trots detta var effekten mycket stor.

Veteranisering av träd (ringbarkning) tillsammans med dödande/uthuggning av nästan alla granträd har även använts på Mattön i Färnebofjärdens nationalpark vilket inte gjorts i andra delar av nationalparken. Där var förekomsten av lövberoende fågelarter bättre än mitten av 1970-talet och början av 2000-talet. Området bedöms i rapporten sannolikt vara ett av Sveriges bästa områden för hackspettar.

I ett internationellt veteraniseringsprojekt med start 2012 har veteraniseringsåtgärder gjorts på över 700 ekar på 20 olika platser i Sverige, Norge och England.

De metoder som används är:

- Holkar i levande träd med toppkapning
- Hackspett hål med motorsåg



- Hästgnag med motorsåg
- Grenbrott
- Ringbarkning av grenbrott

Projektet är tänkt att pågå i minst 25 år. Under 2014 gjordes den första uppföljningen. Samtliga träd i projektträd inklusive kontrollträd besöktes i samtliga områden. Preliminära resultat från träduppföljningen 2014 visar att fågelhäckning hade skett i 65 % av holkarna (åtminstone 1 gång), och att 45 % av hackspettshålen hade använts av fåglar (bomaterial, spillning, eller fjädrar fanns vid kontroll). Ovanstående visar att man kan förvänta sig goda resultat av veteraniseringsåtgärder.

Trafikverket har angett att storleken på de områden som bedöms lämpliga för veteraniseringsåtgärder betydligt överstiger storleken på de områden för kända häckningsrevir (kärnområden) som påverkas av den planerade vägen. Föreslagna områden är mer än fyra (4) respektive ca fem (5) gånger större än arealerna i kärnområdena som påverkas av den planerade vägen för gröngöling och mindre hackspett. Det bedöms därför som troligt att Trafikverket ska kunna teckna avtal med markägare avseende veteraniseringsåtgärder i lämpliga områden som till arealen minst motsvarar den areal av kärnområdena för gröngöling respektive mindre hackspett som påverkas av den planerade vägen.

Efter det att avtal träffats med markägarna kommer Trafikverket att välja ut lämpliga träd och utföra veteraniseringarna i de olika områdena. Då områdenas storlek och förutsättningar varierar kan antalet och typ av träd för vilka veteraniseringsåtgärder utförs variera samt behov av eventuell upprepning av åtgärderna. Trafikverket tar fram ett förslag till omfattning och utformning av veteraniseringsåtgärder för respektive område och samråder med tillsynsmyndigheten innan åtgärderna utförs.

Uppföljning kommer att följa populationsutvecklingen av de rödlistade häckfågelarterna gröngöling och mindre hackspett där olika skyddsåtgärder görs.

Inventering utförs i samtliga (sex) lövskogsområden som blir föremål för veteranisering och i Bolgenområdet samt i de 3-4 kärnområden av respektive art som har noterats utmed den planerade vägen. Övriga eventuella förekomster i området utmed vägen följs genom extern rapportering på Artportalen. I det fall markavtal för veteranisering tecknas för andra områden görs motsvarande inventeringar i dessa områden.

För att få en så aktuell bild av populationerna som möjligt före åtgärder, men också för att en sådan inventering ska kunna fungera som viktig referens inför framtida återinventeringar med samma metodik, har inventering gjorts i alla ursprungligt angivna områden 2018. Återinventering (uppföljning) görs sedan på samma sätt året direkt efter vägbygget samt därefter vartannat år under en tioårsperiod.

Senast tio år efter det att veteraniseringsåtgärderna utförs görs en utvärdering av veteraniseringsåtgärderna och en bedömning om ytterligare åtgärder behövs.

Utvärderingen och bedömningen ska rapporteras till tillsynsmyndigheten.

**Länsstyrelsen** har i yttrande närmare kommenterat de föreslagna villkorsförslagen och därvid anfört att nummer 1- 6 inte kan anses säkerställa att platserna för fortplantning kommer att förbli av minst samma storlek och kvalitet för arterna efter vägbygget.

## **DOMSKÄL**

I länsstyrelsens beslut finns innehållet i 4 § artskyddsförordningen redovisat. Av denna bestämmelse följer att det bl.a. är förbjudet att störa vilda fåglar och skada eller förstöra fortplantningsområden eller viloplatsar.

Inledningsvis kan konstateras att det inte råder oenighet om att anläggandet av väg 940 innebär en negativ påverkan på de berörda arterna. Även om avgränsningen av Onsalahalvön satts i fråga råder inte delade meningar om att områden vid och nära den planerade vägen utgör viktiga områden för fåglararterna. Inte heller råder i

egentlig mening oenighet kring arternas behov av bl.a. äldre lövdominerad skog och marker för födosök.

Föreslagna skyddsåtgärder är desamma som tidigare och avses att genomföras oavsett utgången i målet; Trafikverket har dock här utvecklat underlaget liksom argumentationen kring dessa skyddsåtgärder.

Utredningen framstår enligt domstolen som i allt väsentligt välgjord. Några invändningar kan inte riktas mot utförandet eftersom den valda metoden redovisas. Däremot kan, som påpekats, olika slutsatser dras av det samlade underlaget i målet.

Den fråga som mark- och miljödomstolen har att ta ställning till är om det krävs artskyddsdispens för aktuella arter eller om det är tillräckligt att föreskriva om skyddsåtgärder för att förbuden i artskyddsförordningen inte ska aktualiseras.

Artskyddsbestämmelserna syftar inte till att skydda områdena som sådana. För att en åtgärd ska undgå att träffas av förbuden i artskyddsförordningen ska den emellertid utformas eller anpassas, eller kombineras med åtgärder, så att avsiktligt dödande, skada eller störning inte uppkommer; en kontinuerlig ekologisk funktionalitet hos en viss plats för arten ska säkerställas.

Fortplantningsområdena inom och i direkt anslutning till vägområdet är, enligt länsstyrelsens bedömning, optimala för både mindre hackspett och gröngöling och detta område utgör ett kärnområde för arterna på Onsalahalvön. Domstolen har inte grund för att göra någon annan bedömning. Inom vägområdet finns, enligt inventeringar och även enligt naturtypskartering, en betydande förekomst och koncentration av alsumpskogar och lövskogar i övrigt med högt till högsta naturvärde. Intill vägen finns även förekomst av öppna beteshagar. Dessa habitat är gynnsamma för arterna och revirtätheten i vägområdet är hög/relativt hög för mindre hackspett respektive gröngöling.

Naturvårdsverkets Handbok för artskyddsförordningen (Del 1 – fridlysning och dispenser, s. 24 ff), liksom Europeiska kommissionens vägledningsdokument; vägledning om strikt skydd för djurarter av intresse för gemenskapen i enlighet med rådets direktiv 92/43/EEG om bevarande av livsmiljöer (slutlig version, februari 2007, s. 46 ff) innehåller uttalanden till ledning av vad som krävs för att säkerställa kontinuerlig ekologisk funktionalitet hos platser för fortplantning och därigenom åstadkomma efterlevnad av artikel 12 i direktivet. Sammanfattningsvis framgår följande. En skyddsåtgärd kan vara att utöka platsen eller skapa nya habitat på eller i direkt funktionellt samband med en plats för fortplantning och vila som motvikt mot förlust av delar av platsen. Det ekologiska värdet för den berörda arten av åtgärden ska styrkas tydligt. Den skyddade artens nyttjande av fortplantningsområden får inte brytas. Platsen bör till följd av vidtagna skyddsåtgärder förbli av minst samma storlek och behålla minst samma kvalitet för den berörda arten.

Det framgår att de åtgärder som Trafikverket avser att utföra för anläggande av ny väg skulle förstöra områden som utgör fortplantningsområden för mindre hackspett och gröngöling och som enligt 4 § 4 p artskyddsförordningen inte får skadas eller förstöras. Vidare framgår att de områden som skulle förstöras och som har särskilt goda förutsättningar att erbjuda häckningsmiljöer för dessa arter i vart fall inte fullt ut har motsvarigheter i omgivningarna.

Veteranisering får bedömas som en metod som i och för sig kan utgöra en möjlig skyddsåtgärd. Det får vidare anses finnas fog för Trafikverkets påstående om att det finns ersättningsarealer tillgängliga på Onsalahalvön liksom att det är möjligt att träffa avtal med markägare. Det är emellertid inte tydligt att dessa åtgärder kan anpassas tidsmässigt för att kunna ersätta förlorade områden före, under och efter byggandet av vägen och det råder också tveksamhet kring dessa områden kvalitativt sett.

Det finns därför skäl att befara att de fåglar som häckar inom berörda områden inte kommer att finna motsvarande miljöer i närområdet. Den kontinuerliga ekologiska

funktion som krävs för att tillgodose arternas behov trots att berörda områden förstörs kan alltså inte säkerställas med föreslagna skyddsåtgärder.

Förutom den osäkerhet som finns beträffande veteraniseringens effekter på längre sikt innebär vägen också en bullerpåverkan. Även om det är oklart vilken påverkan detta de facto har på fåglarna innebär denna osäkerhet, som länsstyrelsen påpekat, att försiktighetsprincipen ska tillämpas. Till detta kommer den ytterligare påverkan på kärnområdena som kan befaras, i form av fragmentisering och minskad tillgång på föda.

Vad Trafikverket framfört i fråga om avsättande av naturreservat utgör snarast kompensation av skada eller lindring av dess effekter på berörda arters bevarandestatus och kan inte läggas till grund för bedömning av huruvida planerad åtgärd omfattas av förbudet.

Den åtgärd Trafikverket har anmält träffas således av förbudet i 4 § artskyddsförordningen.

Mark- och miljödomstolen delar sålunda länsstyrelsens bedömningar och slutsatser och avslår överklagandet.

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

Överklagande senast den 19 december 2019.

Vibeke Sylten

Joen Morales

---

I domstolens avgörande har deltagit chefsrådmannen Vibeke Sylten, ordförande, och tekniska rådet Joen Morales.



## Hur man överklagar

MMD-02

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

### Överklaga skriftligt inom 3 veckor

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

### Så här gör du

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

### Vad händer sedan?

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

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

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

### Prövningstillstånd i Mark- och miljööverdomstolen

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

Mark- och miljööverdomstolen ger prövningstillstånd i fyra olika fall.

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

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

### Vill du veta mer?

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

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