



## ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Vänersborgs tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom 2019-11-28 i mål nr M 1952-18, se bilaga A

## PARTER

### Klagande

Trafikverket  
781 89 Borlänge

Ombud: Verksjurist Fredrik Niord  
Trafikverket  
781 89 Borlänge

### Motparter

1. Länsstyrelsen i Hallands län  
301 86 Halmstad

2. Värna Onsala, 802500-3693  
c/o David Sjöstrand  
Knapegårdsvägen 1  
439 93 Onsala

3. Naturskyddsföreningen i Kungsbacka  
c/o Carina Berglund  
Bissmarksgatan 11 B  
434 31 Kungsbacka

Ombud för 2 och 3: Jur.kand. Gunilla Högberg Björck  
GBH Miljörätt  
Natt och Dags Allé 41  
745 93 Enköping

4. Göteborgs Ornitologiska Förening, 857203-1725  
c/o Morgan Johansson  
Box 166  
421 22 Västra Frölunda

5. Sveriges Ornitologiska Förening BirdLife Sverige, 802006-1126  
c/o Daniel Bengtsson  
Stenhusa Gård, Lilla Brunneby 106  
386 62 Mörbylånga

Dok.Id 1648936

---

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

**SAKEN**

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

---

**MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT**

Mark- och miljööverdomstolen avslår överklagandet.

---

## BAKGRUND

Trafikverket planerar att anlägga en ca 7 km lång bilväg på Onsalahalvön i Kungsbacka kommun. I och kring det planerade vägområdet finns områden med höga naturvärden som utgör livsmiljöer för flera skyddade arter, såväl fåglar som andra djur. Trafikverkets arbetsplan enligt väglagen har fastställts av regeringen och Högsta förvaltningsdomstolen har vid rättsprövning inte funnit skäl att ändra regeringens beslut (dom den 25 september 2019 i mål nr 4230-18). Sedan Trafikverket kommit in med en anmälan om samråd enligt 12 kap. 6 § miljöbalken har länsstyrelsen förelagt verket att söka dispens från förbuden i 4 § artskyddsförordningen (2007:845) avseende gröngöling och mindre hackspett. Trafikverket överklagade föreläggandet och har nu överklagat mark- och miljödomstolens dom där överklagandet avslogs. Trafikverket har även förelagts att vidta vissa åtgärder med syfte att skydda en rad andra arter. Detta föreläggande har också överklagats och domstolen har i dom denna dag i mål nr M 13636-19 prövat det föreläggandet.

## YRKANDEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

**Trafikverket** har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska upphäva länsstyrelsens föreläggande om att söka dispens enligt artskyddsförordningen avseende arterna mindre hackspett och gröngöling och föreskriva att Trafikverket ska vidta de åtgärder som verket föreslagit i bilaga och reviderad åtgärdsplan för mindre hackspett och gröngöling.

**Länsstyrelsen i Hallands län, Värna Onsala, Naturskyddsföreningen i Kungsbacka, Göteborgs Ornitologiska Förening och Sveriges Ornitologiska Förening BirdLife Sverige** har motsatt sig att mark- och miljödomstolens dom ändras.

## UTREDNINGEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Förutom den utredning som funnits i underinstanserna har Trafikverket kommit in med ytterligare utredning i form av bl.a. avtal med markägare avseende åtgärder för

veteranisering, skötselplaner för veteraniseringsbestånd, åtgärdsplaner för gröngöling och mindre hackspett samt en rapport från fågelinventering utförd 2020.

## UTVECKLING AV TALAN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

**Trafikverket** har anfört detsamma som i mark- och miljödomstolen med bl.a. följande tillägg och förtydliganden:

Påverkan på fågelarternas kärnområden sker dels direkt genom avverkning av skog och anläggandet av själva vägen, dels indirekt genom trafikbuller när vägen tagits i bruk. För att förbudet i 4 § första stycket 2 och 4 artskyddsförordningen ska aktualiseras krävs att arternas bevarandestatus påverkas. Av den totala arealen naturvärdesobjekt med lövskog inom kärnområden för kända revir av mindre hackspett och gröngöling i vägens närhet (drygt 48 ha respektive 39 ha) påverkas drygt 11 respektive ca 10 ha av buller. Endast 3,6 respektive 5,1 ha av samma totala areal kommer att avverkas. Av den sumpskog som berör kärnområden för mindre hackspett eller gröngöling kommer endast 4,3 ha att avverkas. De flesta av de berörda naturvårdsobjekten berörs endast i perifera delar. På Onsalahalvön finns drygt 3 700 ha lövskog av olika typer och de individer som påverkas har möjlighet att etablera sig i närliggande områden. Även utan skyddsåtgärder skulle arternas bevarandestatus inte påverkas negativt av väg-etableringen, varken på nationell, regional eller lokal nivå. Det har inte presenterats något underlag till stöd för påståendena att populationen av mindre hackspett tydligt minskar på Onsalahalvön och att populationen inom vägområdet utgör en s.k. ”source”. Populationen av mindre hackspett på Onsalahalvön ökade mellan perioderna 1974–1984 och 2003–2009.

Trafikverket avser att vidta en rad skyddsåtgärder för att med marginal säkerställa att arternas bevarandestatus inte påverkas. Skyddsåtgärderna säkerställer en kontinuerlig ekologisk funktion för arternas fortplantningsområden och viloplats. Efter att mark- och miljödomstolen meddelade sin dom har avtal tecknats med markägare som ger Trafikverket rätt att utföra olika skötselåtgärder i vissa områden och ger dessa områden ett skydd mot avverkning och annan påverkan som kan ha en negativ effekt på skyddsåtgärderna. Avtalen, som har en löptid på drygt 11 år, omfattar en yta av drygt 45 ha

(17,6 ha för gröngöling och 28,1 ha för mindre hackspett). Åtgärderna består av veteranisering av träd, skapande av död ved och avverkning av gran. Trädstammar med förhöjda naturvärden kommer även att monteras upp för att förbättra habitatkvaliteten initialt. Av ingivna kartor framgår hur mycket lövskog som finns i den närmaste omgivningen runt skötselområdena, i genomsnitt drygt 53 ha beträffande gröngöling och drygt 42 ha avseende mindre hackspett. Åtgärdsområdena är inte ”fragmenterande” utan väl valda för att nya revir för mindre hackspett och gröngöling ska kunna skapas. Ek är det vanligaste trädslaget som åtgärdas i skötselområdena avsedda för gröngöling i Onsala, men även mindre antal av asp, bok och lönn åtgärdas. Mindre hackspett utnyttjar främst döda och murkna lövträd, ofta al och björk. Studier ger stöd för att skötselåtgärderna bl.a. kommer att skapa potentiellt lämpliga häckningsträd för dessa båda arter.

Skötselåtgärderna ska inledas minst ett år innan avverkning sker och vägen bedöms ta drygt 2,5 år att bygga. Majoriteten av den påverkan som kommer ske på kärnområdena hänför sig till trafikbuller. Studier visar att veteranisering ger viss effekt efter ett år men att det tar något längre tid innan en större effekt uppnås. Med beaktande av att trafikbullret uppstår som tidigast 3,5 år efter att veteraniseringen inletts kommer en tillräckligt lång tid att ha förflutit för att denna skötselåtgärd ska ha uppnått sitt syfte. Att gröngölingen inte längre är rödlistad föranleder inga förändringar i de skyddsåtgärder som Trafikverket kommer att genomföra.

**Länsstyrelsen** har anfört detsamma som i mark- och miljödomstolen med bl.a. följande tillägg och förtydliganden:

Länsstyrelsen anser att viktiga fortplantningsområden och viloplatsen kommer att förstöras och försämrats vid anläggning av vägen och det finns faktorer som gör det osäkert om de skyddsåtgärder som kommer att vidtas i skötselområdena kommer att kunna ersätta förstörda fortplantningsområden och viloplatsen fullt ut. Den kontinuerliga ekologiska funktionen för arterna bedöms inte kunna bibehållas. De främsta osäkerhetsfaktorerna är tidsaspekten, kvaliteten på de habitat som ska ersätta det som förstörs samt effekterna av att habitatet blir fragmenterade eftersom föreslagna skötselområden ligger utspridda över ett stort område. Även om de åtgärder

som Trafikverket föreslår är omfattande så är det osäkert om alla biotiska och abiotiska faktorer som är viktiga för arterna kommer att finnas på alla platser. De 11 år som avtalen gäller är en kort tid i ekologiska sammanhang. När denna tid löpt ut finns det inget som säkerställer en kontinuerlig tillgång på murken och död ved på samma sätt som en sumpskog gör naturligt. Det saknas en beskrivning av hur länge veteraniseringsåtgärderna kan förväntas vara funktionella för arterna och när den positiva effekten av åtgärderna klingar av.

Störningar såsom buller, ljus, kollisionsrisker m.m. kan innebära en försämring av fortplantningsområden och viloplatser i vägens närområde och om dessa störningar innebär en försämring av fortplantningsområdenas och viloplatsernas funktion för arterna så omfattas de av förbuden i 4 § första stycket 4 artskyddsförordningen. Även fragmentering av habitat, barriäreffekter och minskad tillgång på föda påverkar kvaliteten på fortplantningsområden och viloplatser. Således säkerställs inte den kontinuerliga ekologiska funktionen för arterna och anläggande och drift av vägen kräver en dispens från artskyddsförordningen.

**Värna Onsala och Naturskyddsföreningen i Kungsbacka** har anfört bl.a. följande:

Vägen planeras i en mycket värdefull miljö där både mindre hackspett och gröngöling häckar. De alkärr och lövskogar som återfinns i eller i anslutning till vägkorridoren utgör ett kärnområde för mindre hackspett inte bara i Kungsbacka kommun utan i hela regionen. Området har unikt höga kvaliteter för mindre hackspett jämfört med andra områden i Onsala och norr därom, Vallda. Buller har en större inverkan på fåglar i deras rast- och övervintringslokaler än vad som tidigare har antagits. Påverkan på populationstätheten har observerats redan vid bullernivåer kring 45 dB(A). Höga bullernivåer på grund av mänsklig störning, såsom bilar i rörelse, kan ge kumulativa störningseffekter. För att bedöma den eventuella störningen på fåglarna måste kommande bullernivåer inklusive förekomsten av impulsljud jämföras med hur det sett ut det senaste decenniet. Sådana bullerstudier saknas i målet. Trafikverket hänvisar till en rapport angående förekomsten av mindre hackspett i vissa områden i centrala Göteborg men denna rapport innehåller inga uppgifter om bullernivåer.

Trafikverket har medgett att det saknas bevis för att veteraniseringsåtgärderna kommer ha någon positiv effekt. Effektbaserade studier saknas och Trafikverket har inte gett något exempel på att åtgärder av de slag som föreslås har haft goda resultat i liknande ärenden. Diskussionen kring effekterna av de föreslagna åtgärderna mynnar ut i att dessa skapar potentiellt lämpliga häckningsträd. Trafikverket tar dock inte upp vilka övriga krav ett område måste uppfylla för att lämpliga habitat för mindre hackspett ska skapas. När avtalen med markägarna för de åtta föreslagna områdena har upphört att gälla efter 11 år kommer dessutom områdenas eventuellt höjda ekologiska kvalitet att avta. Av dessa åtta föreslagna områden för mindre hackspett ligger sex inte i anslutning till vägområdet. Dessa sex områden kommer varken att utöka eller få ett funktionellt samband med det område som påverkas av vägen. Övriga två områden är mycket små, bullerutsatta och ligger nära bebyggelse och saknar därför skyddseffekt.

**Göteborgs Ornitologiska Förening och Sveriges Ornitologiska Förening BirdLife Sverige** har anfört bl.a. följande:

Enligt uppgifter i Trafikverkets överklagande kan en så stor del som 40 procent av gröngölingsreviren och 20 procent av reviren för mindre hackspett på Onsalahalvön komma att påverkas av det planerade vägbygget. Föreningarna bedömer att risken för förlust av revir är större än så och kommer att påverka populationernas bevarandestatus både på lokal och regional nivå. Effekten av bullerstörningar kan komma att bli avsevärt större än vad Trafikverket hävdar. Trafikverket redovisar inte hur stora delar av sumpskogen som kommer påverkas av buller. Tillgång på lämpligt habitat är den viktigaste begränsningsfaktorn för fåglars förekomst. Om de biotoper som Trafikverket menar att individer kan flytta till verkligen vore lämpliga borde det redan idag finnas revir där av såväl gröngöling som mindre hackspett. Det räcker inte heller att genom skötselåtgärder iordningställa potentiella nya häckplatser. Av praxis framgår att djuren i fråga självmant måste ta den iordningställda boplatsen/ häckningsbiotopen i besittning innan den gamla eventuellt kan anses vara tillåten att förstöra.

Inom vägområdet finner man naturvärden som till stor del är unika både på Onsalahalvön och i södra Sverige. Populationerna inom vägområdet bedöms utgöra en s.k. ”source”, där nettoproduktionen av nya individer är större än vad som får plats, vilket

medför att individer spiller över till andra delar av Onsalahalvön där habitatet inte är lika fördelaktiga, s.k. ”sink”. Om ”sourcen” försvinner kommer även ”sinken” att försvinna på sikt, varför populationerna av mindre hackspett och gröngöling kommer att påverkas negativt även utanför det område som berörs av vägen. Föreningarna har sedan flera år studerat populationen av mindre hackspett på Onsalahalvön och sett en tydlig nedgång på större delen av halvön, med undantag av det område som kommer att beröras av den nya vägen.

Trafikverket har inte kunnat visa att veteranisering av träd har någon positiv effekt på bevarandestatusen för mindre hackspett. Det finns exempel på veteranisering som utförts för att kompensera för förlust av lämpliga häckningshabitat för mindre hackspett där resultatet har blivit att fåglarna inte har etablerat sig inom kompensationsområdena. Föreningarna ifrågasätter urvalet av områden där åtgärder för mindre hackspett ska genomföras. Flera av områdena är idag små och redan störda av trafikbuller eller närliggande bebyggelse. Några av de områden där Trafikverket planerar eller har utfört åtgärder utgör redan befintliga revir för mindre hackspett. Där kan en veteranisering knappast ses som en tillräcklig kompensationsåtgärd eftersom bättre förutsättningar inom ett befintligt revir inte per automatik leder till en förtätning av populationen.

## **MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL**

Trafikverket har anfört att verket avser att vidta en rad skyddsåtgärder för att med marginal säkerställa att arternas bevarandestatus inte påverkas. Man har vidare gjort gällande att oaktat huruvida artens bevarandestatus påverkas har de föreslagna skyddsåtgärderna en sådan effekt att de säkerställer en sådan kontinuerlig ekologisk funktion för arternas fortplantningsområden och viloplatser att något förbud inte blir aktuellt.

Mark- och miljööverdomstolen har i tidigare artskyddsfall angett att det ifråga om verksamheter där syftet uppenbart är ett annat än att döda eller störa djurarter krävs att det finns en risk för påverkan på den skyddade artens bevarandestatus i området för att förbuden i 4 § 1 och 2 artskyddsförordningen ska aktualiseras (se bl.a. rättsfallet MÖD



2016:1). Mark- och miljööverdomstolen har även beaktat risken för påverkan på berörda arters bevarandestatus vid bedömningen av om en åtgärd kommer i konflikt med 4 § 4 artskyddsförordningen (se t.ex. domstolens dom den 20 december 2018 i mål nr M 10104-17).

EU-domstolen har den 4 mars 2021 meddelat en dom avseende tolkningen av artikel 12.1 i rådets direktiv 92/43/EEG av den 21 maj 1992 om bevarande av livsmiljöer samt vilda djur och växter, det s.k. art- och habitatdirektivet eller livsmiljödirektivet. Domen omfattar även en tolkning av artikel 5 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/147/EG av den 30 november 2009 om bevarande av vilda fåglar, det s.k. fågeldirektivet. EU-domstolens dom var ett förhandsavgörande efter begäran från mark- och miljödomstolen i Vänersborgs tingsrätt i ett mål angående länsstyrelsens beslut att inte vidta några tillsynsåtgärder med anledning av en avverkningsanmälan avseende ett skogsområde i Härryda kommun. I domen (Förenade målen C-473/19 och C 474/19, Föreningen Skydda Skogen m.fl. mot Länsstyrelsen i Västra Götaland m.fl., EU:C:2021:166) slår EU-domstolen bl.a. fast att art- och habitatdirektivet utgör hinder för en nationell praxis som innebär att de förbud som i svensk rätt kommer till uttryck i 4 § artskyddsförordningen blir tillämpliga endast om den berörda artens bevarandestatus påverkas. Med hänvisning till vad som angavs i begäran om förhandsavgörande angående hur 4 § artskyddsförordningen inte gör någon åtskillnad mellan fåglar och andra djur begränsade EU-domstolen sin prövning i denna del till att endast innefatta en tolkning av art- och habitatdirektivet. EU-domstolen klargjorde också att det inte är möjligt att helt undanta någon vild fågelart vid tillämpningen av en regel som implementerar fågeldirektivets generella förbudsbestämmelse (jfr Mark- och miljööverdomstolens dom den 9 december 2020 i mål nr M 9838-19).

Medan art- och habitatdirektivet endast gäller vissa utpekade arter skyddar fågeldirektivet, som i likhet med art- och habitatdirektivet är ett s.k. minimidirektiv, samtliga naturligt förekommande fågelarter, se artikel 1 i fågeldirektivet. Artikel 2 i fågeldirektivet föreskriver att medlemsstaterna, med beaktande av ekonomiska krav och rekreationsbehov, ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att bibehålla populationen av samtliga dessa fågelarter på en nivå som svarar särskilt mot ekologiska, vetenskapliga och kulturella behov, eller för att återupprätta populationen

av dessa arter till denna nivå. I artikel 5 i fågeldirektivet finns, liksom i artikel 12 i art- och habitatdirektivet, ett antal förbud som ska införas av medlemsstaterna som en del av ett generellt skyddssystem. Artskyddsförordningen implementerar dessa förbud gemensamt för fåglar och arter som skyddas enligt art- och habitatdirektivet och använder artikel 12.1 i art- och habitatdirektivet som modell. Det finns dock vissa skillnader i direktivens förbudsbestämmelser. De viktigaste av dessa är att förbudet mot störningar i fågeldirektivet (artikel 5 d) endast gäller i den mån störningarna inte saknar betydelse för att uppnå syftet med direktivet och att förbudet mot att skada eller förstöra parningsplatser eller rastplatser endast återfinns i art- och habitatdirektivet (artikel 12.1 d).

Mark- och miljööverdomstolen konstaterar att 4 § artskyddsförordningen utformats i enlighet med de mer strikta förbud som återfinns i art- och habitatdirektivet, utan att göra någon skillnad på fåglar och andra skyddade arter samt på olika fågelarter i populationsnivå. I maj 2020 beslutade regeringen att tillsätta en utredning med uppdrag att se över artskyddsförordningen m.m. Utredningen har i juni 2021 lämnat betänkandet SOU 2021:51 Skydd av arter – vårt gemensamma ansvar. I betänkandet föreslås bl.a. att artikel 5 i fågeldirektivet och artikel 12 i art- och habitatdirektivet genomförs med nya bestämmelser i 8 kap. miljöbalken som nära ansluter till respektive direktivs ordalydelse. Betänkandet är nu ute på remiss.

När det gäller frågan om anläggandet av vägen 940 på Onsalahalvön innebär att fortplantningsområden eller viloplats för mindre hackspett eller gröngöling skadas eller förstörs framgår av utredningen att vägprojektet medför att delar av sådana områden som avses i 4 § 4 artskyddsförordningen tas i anspråk för själva vägområdet men också att sådana områden kommer att påverkas av trafikbuller. Det är de sammanlagda effekterna på berörda områden som ska bedömas. Trots de oklarheter som finns i materialet angående hackspettarnas känslighet för buller finns det skäl att anta att ljudet från vägen i åtminstone viss utsträckning kommer att försämra funktionaliteten hos viloplats och fortplantningsområden i närområdet. Denna försämring kommer att vara ihållande och permanent. Det råder ingen tvekan om att den sammanlagda påverkan från etableringen av vägen är av den omfattningen att förbudet i 4 § 4 artskyddsförordningen aktualiseras.

Trafikverket har föreslagit åtgärder i form av veteranisering av träd, skapande av död ved, avverkning av gran och montering av trädstammar med förhöjda naturvärden inom ett antal områden och anfört att detta kommer att säkerställa att berörda områden kontinuerligt upprätthåller sina ekologiska funktioner som viloplåter och fortplantningsområden. Även om dessa åtgärder troligen ger positiva effekter är erfarenheten och utvärdering av veteranisering som metod ännu inte tillräckligt goda för att betrakta det som en effektiv skyddsåtgärd. Stora delar av de områden som Trafikverket pekat ut ligger dessutom flera kilometer från de områden vars ekologiska funktionalitet ska skyddas. Åtgärderna i dessa områden kan snarare beskrivas som kompensationsåtgärder än skyddsåtgärder och kan därför inte beaktas. Vidare är det, som länsstyrelsen och övriga motparter påpekat, osäkert om de områden med förstärkta naturvärden som Trafikverket har för avsikt att skapa fullt ut kommer att motsvara de områden som påverkas av vägen när det kommer till ekologisk kvalitet. Det är också osäkert i vilken utsträckning de värden som skapas kommer att bestå när avtalen med markägare löpt ut. Mark- och miljööverdomstolen delar således länsstyrelsens och mark- och miljödomstolens bedömning att den kontinuerliga ekologiska funktion som krävs för att tillgodose gröngölningens och den mindre hackspettens behov inte kan säkerställas med de skyddsåtgärder som Trafikverket föreslår, inte heller med de kompletteringar som gjorts i Mark- och miljööverdomstolen.

Sammantaget bedömer Mark- och miljööverdomstolen att anläggandet av vägen, trots de åtgärder Trafikverket föreslagit, kommer i konflikt med 4 § 4 artskyddsförordningen avseende mindre hackspett och gröngöling. Därvid finns det, utifrån den tidigare refererade domen från EU-domstolen, inte skäl att enligt tidigare praxis från Mark- och miljööverdomstolen göra någon bedömning av arternas bevarandestatus.

Artskyddsdispens krävs således i detta fall för gröngöling och för mindre hackspett. Överklagandet ska därför avslås. Det finns med denna utgång inte skäl för domstolen att göra en bedömning enligt 4 § 2 artskyddsförordningen.

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

I avgörandet har deltagit hovrättsråden Fredrik Ludwigs, Roger Wikström, referent, och Marianne Wikman Ahlberg samt tekniska rådet Mikael Schultz.

Föredragande har varit Leonard Örner.



VÄNERSBORGS TINGSRÄTT  
Mark- och miljödomstolen

**DOM**  
2019-11-28  
meddelad i  
Vänernsborg

Mål nr M 1952-18

## **PARTER**

### **Klagande**

Trafikverket  
781 89 Borlänge

Ombud: Verksjurist Fredrik Niord  
Trafikverket  
Avdelning Juridik  
781 89 Borlänge

### **Motpart**

Länsstyrelsen i Hallands län  
301 86 Halmstad

## **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 veteraniseringsåtgärderna 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 försämrans 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 miljö "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 Wiktander 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 Wiktander m.fl. överlappar då också ofta hemområdena mellan individer från olika par. Wiktander 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 fåglarterna. 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.



LÄNSSTYRELSEN  
HALLANDS LÄN

Del.kv.

DELBESLUT

1 (11)

2018-04-25

525-7052-17

Trafikverket  
johanna.kindlund@trafikverket.se

VÄNERSBORGS TINGSRÄTT

INKOM: 2018-05-18  
MÅLNR: M 1952-18  
AKTBIL: 3

## Föreläggande om att söka dispens från 4 § artskyddsförordningen (2007:845) avseende arterna mindre hackspett och gröngöling, inför byggande av väg 940 Rösan – Forsbäck i Kungsbacka kommun

### Länsstyrelsens beslut

Länsstyrelsen förelägger Trafikverket med stöd av 26 kap. 9 § miljöbalken (MB) att söka dispens från förbudet i 4 § artskyddsförordningen (2007:845) (AF) för arterna mindre hackspett (*dendrocopos minor*) och gröngöling (*picus viridis*) inför byggnation av väg 940 sträckan Rösan till Forsbäck.

### Hur beslutet får överklagas

Länsstyrelsens beslut kan överklagas skriftligt till Mark- och miljödomstolen, Vänersborgs tingsrätt. Skrivelsen ska dock skickas eller lämnas till Länsstyrelsen i Hallands län, som måste ha fått skrivelsen inom tre veckor från den dag då Ni fick del av beslutet. I annat fall kan överklagandet inte tas upp till prövning. Av överklagandet ska framgå vilket beslut som överklagas och den ändring i beslutet som Ni begär. Ni bör också ange varför beslutet ska ändras. Finns handlingar eller annat till stöd för överklagandet bör dessa bifogas. Överklagandet får gärna skickas per e-post till följande adress: [halland@lansstyrelsen.se](mailto:halland@lansstyrelsen.se).

### Ärendet

Trafikverket inkom till Länsstyrelsen den 19 oktober 2017 med en anmälan om samråd enligt 12 kap. 6 § MB avseende åtgärder som kan påverka arter skyddade enligt AF i samband med anläggandet av nya väg 940 på Onsalahalvön i Kungsbacka kommun. Anmälan avser arter skyddade enligt 4 och 6 §§ AF där Trafikverket bedömt att förebyggande skyddsåtgärder kan vidtas.

Till anmälan har bifogats bilaga 1-10: 1- *Berörda fastigheter*, Bilaga 2- *Utredning skyddade arter*, Bilaga 3- *Grodinventering*, Bilaga 4- *Fågelinventering*, Bilaga 5- *Åtgärdsförslag*, Bilaga 6- *Våtmark Rydetvägen*, Bilaga 7- *Inventering fladdermöss kråldjur*, Bilaga 8- *Bedömning bevarandestatus*, Bilaga 9- *Karta tidsrestriktioner*, Bilaga 10- *Naturreservat Bolgen*. Anmälan om samråd kompletterades den 21 december 2017 med ytterligare information om skyddsåtgärder.

Nedan följer en sammanfattning av Trafikverkets anmälan om samråd.

Naturcentrum AB har på uppdrag av Trafikverket genomfört inventeringar (se anmälan med bilagor) där det framkommit att ett flertal arter skyddade genom AF förekommer inom och i närheten av vägområdet. Trafikverket har undersökt

Postadress	Besöksadress	E-post	Telefon
301 86 HALMSTAD	Slottsgatan 2	<a href="mailto:halland@lansstyrelsen.se">halland@lansstyrelsen.se</a>	010-224 30 00

möjligheten att vidta förebyggande skyddsåtgärder som säkerställer att de skyddade arterna inte påverkas på ett sådant sätt som är förbjudet enligt AF.

Anmälan om samråd avser bland annat större vattensalamander, åkergroda och fåglar som är skyddade genom 4 § AF. Anmälan avser också kopparödla, snok, skogsödla, vanlig groda, vanlig padda och mindre vattensalamander som omfattas av 6 § AF.

Av de arter som noterats vid inventeringar samt rapporterats i Artportalen bedömer Trafikverket att mindre hackspett och gröngöling är de arter som påverkas mest av den planerade vägen. Förutom att de är rödlistade är de även stannfåglar (vistas i reviret året runt) och knutna till speciella biologiskt värdefulla naturmiljöer som alsumpskog, ädellövskog och hagmarker inom vägområdet.

#### Mindre hackspett

Naturcentrum genomförde en inventering av häckfåglar i den planerade vägkorridoren för nya väg 940 under 2012 (se anmälan om samråd med bilagor). Inventeringen visade på förekomst av två revir av mindre hackspett, dels i ädellövsskogen vid Staragården och dels i alsumpskogen i Hasslakärr. Mot bakgrund av tidigare rapporter i Artportalen bedöms det finnas ytterligare ett revir i eller i nära anslutning till vägkorridoren.

Från 2013 och 2014 finns ytterligare rapporter i Artportalen där mindre hackspett observerats vid Staragården och i alsumpskogen vid Bränna. I samband med Naturcentrums kompletterande inventeringar våren 2015 noterades mindre hackspett i lämplig häckningsbiotop och i häckningstid i alkärret vid Norrelund. Två par noterades vara inblandade i en revirstrid. Därutöver noterades en spelande hane i den norra delen av Björs mosse. Under våren 2016 rapporterades arten åter från Hasslakärr och Norrelund (Artportalen).

Sammantaget styrker uppgifter från perioden 2010–2016 bilden av en fast stam på ca 3-4 par av mindre hackspett utmed den planerade nya vägen. Därtill finns ytterligare rapporter av mindre hackspett under häckningstid i landskapet i nära anslutning till vägkorridoren, vilket indikerar att denna utgör del av en större lokal population på Onsalahalvön.

Enligt anmälan tar det planerade vägområdet ca 5,5 ha i anspråk inom de lövskogsområden där mindre hackspett verkar hålla stadigt revir. Det leder till ett bortfall av arealen häckningsmiljöer för mindre hackspett. Utöver de 5,5 ha lövskog som åtgår för vägområdet inom häckningsreviren, behöver ytterligare ca 16 ha tas i anspråk utanför häckningsreviren enbart för vägområdet längs sträckan Rösan – Forsbäck. Totalt är det ca 22 ha lövskog som kommer att avverkas.

I anmälan om samråd anges att vägtrafik generellt sett ger en negativ påverkan på fågelfaunan i närområdet på fler sätt än genom ren habitatsförlust. Kollisioner

med fordon, fragmentering av livsmiljöer, minskad födotillgång och påverkan från buller är exempel på ytterligare faktorer som kan påverka fågelfaunan negativt. Förutom de ca 22 ha lövskog som kommer att avverkas riskerar ytterligare 30 ha lövskog inom den mindre hackspettens revir påverkas negativt av buller som inom detta område beräknas överstiga 50 dB.

I anmälan anges att det för mindre hackspett och övriga fåglar finns begränsade möjligheter till skyddsåtgärder i vägområdet. Påverkan sker både genom förlust av livsmiljöer men också genom bullerpåverkan och kollisioner med fordon.

Barriärer för reducering av buller kan minska störningspåverkan och troligen även kollisionsrisker. Trafikverket har dock inte för avsikt att tillämpa denna skyddsåtgärd eftersom olika studier visar på motstridiga resultat avseende effekten av buller på mindre hackspett. Trafikverket anser även att åtgärden är dyr, är bristfälligt prövad och ger försämrade sikt åt sidorna.

Trafikverket föreslår följande skyddsåtgärder:

- Fällning av träd får endast ske under perioden 20 augusti – 28 februari.
- Naturvårdsåtgärder genom veteranisering av träd i närliggande skogsområden.
- Bildande av naturreservat vid Bolgen.

Trafikverket avser att begränsa tiden för fällning av träd till perioden 20 augusti-28 februari för att undvika störning i häckningstid.

Naturvårdsåtgärder i form av veteranisering av träd och utplacering av faunadepåer planeras i sex lämpliga skogsområden Galeasvägen, Anåsberget, Dalhem, Björsmosse, Vickan och Skällared. Dessa områden ansluter alla till den nya väg 940. Bullernivåerna beräknas överstiga 50 dB i de delar som ligger närmast vägområdet och sammanlagt finns ca 21 ha lövskog för naturvårdsåtgärder där bullergränsen 50 dB inte överskrids.

Trafikverket har kommit överens med länsstyrelsen om att påbörja naturreservatsbildning av Bolgen. Trafikverket bistår länsstyrelsen med resurser för utredning, markägarkontakter, biologisk kompetens m.m. Enviroplanning AB har på uppdrag av Trafikverket tagit fram ett förslag till avgränsning, syfte och föreskrifter samt översiktlig skötselplan för det blivande naturreservatet.

Bildande av naturreservatet Bolgen kommer enligt ansökan att säkerställa och ge möjlighet att restaurera alsumpskogsmiljöer som redan idag används som revir för mindre hackspett. Den totala arealen lämplig skog (alsumpskog, lövrik blandskog, triviallövskog, blandskog) för mindre hackspett som kommer att ingå i reservatet kan i nuläget skattas till kring 10-12 ha. Även om denna planerade åtgärd genomförs täcker den endast delvis förlust av habitat vid anläggning av väg 940. Skydd av alsumpskogen i Bolgen bedöms enligt ansökan stärka förhållandena



även på sikt för mindre hackspett som häckar i detta till väg 940 angränsande område. Naturreservatsbildningen i sig innebär dock ingen omedelbar ökning av habitat för den lokala populationen i området vid Bolgen jämfört med idag.

I anmälan anges att utan bullerbarriärer längs med vägen och naturvårdsåtgärder i föreslagna sex skogsområden riskerar den ekologiska funktionen för mindre hackspett i och invid vägkorridoren att påverkas negativt. Även om något par fortsätter att häcka kan dess häckningsframgång minska eftersom häckningsområdets kvalitet försämras på olika sätt. Det finns då en risk för att en kontinuerlig ekologisk funktion för området som habitat för en fast stam av häckande mindre hackspett inte kan bibehållas. Bevarandestatus för den lokala populationen ute på Onsalahalvhön kan därmed bedömas försämras något.

I anmälan anges att skydd och lämplig restaurering/skötsel av Bolgen i kombination med lämpliga naturvårdsåtgärder som veteranisering av träd inom sex föreslagna skogsområden (främst utanför det område där buller överstiger 50 dB) vid planerad väg 940 bedöms vidmakthålla en tillfredsställande ekologisk funktion i anslutning till vägområdet och en god bevarandestatus för den lokala populationen ute på Onsalahalvön bedöms kunna upprätthållas.

#### Gröngöling

Naturcentrum genomförde en inventering av häckfåglar i den planerade vägkorridoren för nya väg 940 under 2012, (se anmälan om samråd med bilagor). Inventeringen visade på förekomst av häckande gröngöling i ädellövskogen vid Lunden och i aspskogen vid Anåsberget. Båda dessa lövskogsområden ansluter idag till öppna gräsmarker. Det finns rapporter i Artportalen om revirindikerande gröngölingar i både i hagmarker vid Karpareskolan och Bränna och i tätortsnära miljöer norr om alkärret vid Norrelund. Sammantaget uppskattas antalet revir i vägområdet vara i storleksordningen fyra par, d.v.s. ungefär i paritet med mindre hackspett.

Föreslagen dragning av nya väg 940 korsar häckningsområden där gröngöling förekommer. Den planerade vägen omfattar också öppna och halvöppna marker som för närvarande är lämpliga för födosök. Minskad eller upphörd hävd och bete i anslutning till vägen kan också bidra till en försämrad kvalitet inom häckningsreviren. Tre av fyra av de kända reviren kommer att ligga inom områden med bullernivåer över 50 dB. Om gröngöling påverkas negativt av detta buller så blir förlusten av habitat ännu större.

I anmälan om samråd anges att det sammantaget finns en stor risk att den ekologiska funktionen i tre av de fyra aktuella häckningsreviren av gröngöling kommer att påverkas negativt om inga skyddsåtgärder genomförs. Påverkan kan ske antingen genom att paren av gröngöling slutar att häcka och flyttar eller att häckningsframgången för paren minskar.

För gröngöling och övriga fåglar är möjligheterna till skyddsåtgärder begränsade i vägområdet. Påverkan sker både genom förlust av livsmiljöer men också genom bullerpåverkan och kollision med fordon.

Barriärer för reducering av buller kan minska störningspåverkan och troligen även kollisionsrisker. Trafikverket har dock inte för avsikt att tillämpa denna skyddsåtgärd eftersom olika studier visar på motstridiga resultat avseende effekten av buller på mindre hackspett. Trafikverket anser även att åtgärden är dyr, är bristfälligt prövad och ger försämrad sikt åt sidorna.

Trafikverket föreslår följande skyddsåtgärder:

- Fällning av träd får endast ske under perioden 20 augusti – 28 februari.
- Naturvårdsåtgärder genom veteranisering av träd i närliggande skogsområden.
- Bildande av naturreservat vid Bolgen.

Trafikverket avser att begränsa tiden för fällning av träd till perioden 20 augusti-28 februari för att undvika störning i häckningstid.

Naturvårdsåtgärder i form av veteranisering av träd och faunadepåer planeras i sex lämpliga skogsområden; Galeasvägen, Anåsberget, Dalhem, Björsmosse, Vickan och Skällared. Dessa områden ansluter alla till nya väg 940. Bullernivåerna beräknas överstiga 50 dB i de delar som ligger närmast vägområdet och sammanlagt finns ca 21 ha lövskog för naturvårdsåtgärder där bullergränsen 50 dB inte överskrids.

Trafikverket har kommit överens med länsstyrelsen om att påbörja naturreservatsbildning av Bolgen. Trafikverket bistår länsstyrelsen med resurser för utredning, markägarkontakter, biologisk kompetens m.m. Enviroplanning AB har på uppdrag av Trafikverket tagit ett förslag till avgränsning, syfte och föreskrifter samt översiktlig skötselplan för det blivande naturreservatet.

I Trafikverkets anmälan om samråd bedöms bildande av naturreservatet Bolgen innebära möjlighet att varaktigt skydda och restaurera lövskogsmiljöer och hagmarker som framdeles bedöms kan komma att bli lämpliga habitat för gröngöling. Med hänsyn till den exploatering som nya väg 940 innebär bör säkerställandet av Bolgens värden genomföras tidigare än planerat. På det sättet ser Trafikverket skyddet av Bolgen som en del av skyddsåtgärderna för gröngöling i landskapet. Naturreservatsbildningen i sig innebär dock ingen omedelbar ökning av habitatet för den lokala populationen i området vid Bolgen jämfört med idag.

Trafikverket anger i sin anmälan att utan bullerbarriärer längs med vägen och naturvårdsåtgärder i föreslagna sex skogsområden riskerar den ekologiska funktionen för gröngöling i vägkorridoren att påverkas negativt. Även om något

par fortsätter att häcka kan deras häckningsframgång minska eftersom häckningsområdets kvalitet försämras på olika sätt. En kontinuerlig ekologisk funktion för områdena som habitat för en fast stam av häckande gröngöling kan då inte garanteras. Bevarandestatus för den lokala populationen kan därmed bedömas försämras något.

Trafikverket bedömer att ett långsiktigt skydd av lövskogar och bete av hagmarker vid Bolgen kan ge möjlighet för etablering av kanske 1-2 revir av gröngöling framdeles. En sådan åtgärd skulle medverka till att gynna bevarandestatus för gröngöling inom den lokala populationen i ett närbeläget område till vägkorridoren.

Vidare bedömer Trafikverket att skydd och lämplig restaurering/skötsel av Bolgen i kombination med lämpliga naturvårdsåtgärder i föreslagna skogsområden (främst utanför bullerzonen) vid planerad väg 940 kan vidmakthålla en tillfredsställande ekologisk funktion i anslutning till vägområdet, så att en god bevarandestatus för den lokala populationen av gröngöling bibehålls på Onsalahalvön.

#### **Tillämpliga bestämmelser**

*Lagstiftning m.m.*

Enligt 4 § AF är det i fråga om vilda fåglar och i fråga om sådana vilt levande djurarter som i bilaga 1 till förordningen har markerats med N förbjudet att

1. avsiktligt fånga eller döda djur,
2. avsiktligt störa, särskilt under djurens parnings-, uppfödning-, övervintrings- och flyttperioder,
3. avsiktligt förstöra eller samla ägg i naturen eller viloplats,er,
4. skada eller förstöra djurens fortplantningsområden eller viloplats,er.

Förbudet gäller alla levnadsstadier hos djuren.

Enligt 14 § AF får länsstyrelsen i det enskilda fallet ge dispens från förbuden i 4 § AF som avser länet eller en del av länet. En dispens får ges endast om det inte finns någon annan lämplig lösning och om dispensen inte försvårar upprätthållandet av en gynnsam bevarandestatus hos artens bestånd i dess naturliga utbredningsområde och om dispens behövs av hänsyn till allmän hälsa och säkerhet eller av andra tvingande skäl som har ett överskuggande allmänintresse.

Enligt 26 kap. 9 § MB får en tillsynsmyndighet i det enskilda fallet besluta om de förelägganden och förbud som behövs för att miljöbalken samt föreskrifter, domar och andra beslut som har meddelats med stöd av balken ska följas.

### **Länsstyrelsens utredning och bedömning**

Alla naturligt förekommande fågelarter i Sverige skyddas genom 4 § AF. Arter markerade med B i artskyddsförordningens bilaga 1, rödlistade arter samt sådana arter som uppvisar en negativ trend prioriteras i skyddsarbetet.

Nio prioriterade arter noterades vid den fågelinventering som utfördes i vägkorridoren 2012 på uppdrag av Trafikverket. Av dessa är sju arter med på den senaste rödlistan (2015). Mindre hackspett och gröngöling är de fågelarter som bedömts påverkas mest av vägprojektet. Detta för att de båda arterna är rödlistade som NT- nära hotade, de är stannfåglar samt knutna till speciella biologiskt värdefulla miljöer såsom alsumpskogar, ädellövskogar och hagmarker inom vägområdet. Stora delar av dessa värdefulla miljöer kommer att försvinna eller bli starkt påverkade vid anläggning av nya väg 940.

Enligt 4 § 4 punkten AF är det förbjudet att skada eller förstöra djurens fortplantningsområden eller viloplatser, oavsett om det sker avsiktligt eller oavsiktligt. Gränsen för 4 och 14 §§ AF nås aldrig om en åtgärd utförs på ett sätt som säkerställer fortplantningsområdenas och viloplatsernas kontinuerliga ekologiska funktion, både före, under och efter åtgärden. Om fortplantningsområdenas och viloplatsernas kontinuerliga ekologiska funktion kan skadas, försämrats eller förstöras av åtgärden, även om det bara sker tillfälligt, krävs en dispens. Om fortplantningsområdenas och viloplatsernas kontinuerliga ekologiska funktion inte skadas, försämrats eller förstöras krävs inte dispens. Förebyggande skyddsåtgärder ska säkra att den ekologiska funktionen upprätthålls kontinuerligt. Det måste säkerställas att det inte blir något glapp mellan när en åtgärd som försämrar, skadar eller förstör sker och när den förebyggande skyddsåtgärden har börjat fungera.

I ett samråd enligt 12 kap. 6 § miljöbalken bör verksamhetsutövaren kunna visa att skyddsåtgärderna kommer att fungera. Försiktighetsprincipen bör tillämpas.

#### *Mindre hackspett*

Enligt Trafikverkets anmälan om samråd bedöms en fast stam på ca tre till fyra par av mindre hackspett finnas utmed den planerade vägen. Dessutom finns ytterligare rapporter om att mindre hackspett förekommer under häckningstid i landskapet i nära anslutning till vägkorridoren. Hackspettarna inom vägkorridoren bedöms vara en del av en större lokal population på Onsalahalvön.

Vägorridoren korsar alsumpskogar, fuktiga-blöta björkskogar och ädellövskogar där mindre hackspett förekommer. Fortplantningsområden, viloplats och områden för födosök för mindre hackspett kommer att förstöras eller försämrats i samband med byggnation av väg 940. Det bedöms föreligga risk för ytterligare habitatförstörelse indirekt genom störning i form av buller från vägtrafik samt en ökad dödlighet genom kollision med fordon. Enligt Trafikverkets anmälan om samråd kan en ljudnivå som överstiger 45-50 dB vara störande för fågellivet.

Mindre hackspett behöver ca 40 ha äldre lövdominerad skog inom ett område på 200 ha för att kunna häcka framgångsrikt. Boträden utgörs oftast av klibbal eller björk och den mindre hackspetten häckar oftast i samma område hela livet. Omkring 22 ha lövskog kommer att avverkas i vägområdet varav ca 5,5 ha utgörs av häckningsrevir och resterande lövskog utgör sannolikt viktiga födosöksområden under vinterperioden. Av de lövskogar som återstår när vägen är byggd kommer ca 57 ha ligga så nära vägen att bullernivån överstiger 50 dB.

#### *Skyddsåtgärder*

Som skyddsåtgärder för att upprätthålla områdets kontinuerliga ekologiska funktion för mindre hackspett föreslår Trafikverket tidsrestriktioner för fällning av träd samt trädveteranisering och bildning av naturreservat vid Bolgen med restaurering av våtmarker.

För att inte störa häckande fåglar avser Trafikverket inte fälla träd under fåglarnas häckningssäsong. Träden kommer istället att fällas under perioden 20 augusti- 28 februari.

Trafikverket anger sex potentiellt lämpliga skogsområden för naturvårdsåtgärder i form av veteranisering av träd som bland annat ska gynna mindre hackspett. De områden som föreslås är Galeasvägen, Anåsberget, Dalheim, Björsmosse, Vickan och Skällared vilka ansluter till väg 940. Dock bedöms endast de mer avlägsna delarna av respektive område vara lämpade från bullersynpunkt. Sammanlagt finns ca 21 ha lövskog där bullernivån inte överstiger 50 dB i de sex lövskogsområdena. Inga avtal har träffats med markägare om veteranisering av lövskogar. Barriärer för reducering av buller kan enligt anmälningshandlingarna minska störningspåverkan och troligen även minska kollisionsrisker och samtidigt minska behovet av skogsområden för naturvårdsåtgärder. Trafikverket har dock inte för avsikt att tillämpa denna skyddsåtgärd.

Naturreservatsbildningen i sig bedöms inte innebära en omedelbar ökning av habitat för den lokala populationen i området vid Bolgen jämfört med idag. Enligt anmälningshandlingarna häckar mindre hackspett redan idag i alsumpskogen i Bolgen och det är oklart huruvida det finns utrymme för

ytterligare revir av mindre hackspett. Det är osäkert när i tid som ett skydd av Bolgen kan säkerställas och när arbeten med restaureringar av lämpliga habitat kan genomföras. Trafikverket har tagit fram underlag för beslut och skötselplan för det blivande reservatet men själva bildandet genomförs av Länsstyrelsen. En stor del av arbetet med reservatsbildning återstår, bland annat tidskrävande förhandlingar om markåtkomst genom intrångsersättning eller köp av fastigheter. Det är svårt att beräkna genomförandetid för ett säkerställande av formellt skydd för Bolgen.

#### *Gröngöling*

Enligt Trafikverkets anmälan om samråd bedöms en fast stam av ca fyra gröngölingspar finnas längs det planerade vägområdet.

Fortplantningsområden, viloplatsen och områden för födosök för gröngöling kommer att förstöras eller försämrats i samband med byggnation av nya väg 940. Enligt Trafikverkets anmälningshandlingar bedöms det föreligga risk för ytterligare habitatförstörelse indirekt genom störning i form av buller från vägtrafik. Tre av de idag kända reviren av gröngöling kommer att ligga inom områden med bullernivåer som överstiger 50 dB.

#### *Skyddsåtgärder*

Som skyddsåtgärder för att upprätthålla områdets kontinuerliga ekologiska funktion för gröngöling föreslår Trafikverket tidsrestriktioner för fällning av träd samt trädveteranisering och reservatsbildning vid Bolgen.

För att inte störa häckande fåglar avser Trafikverket inte fälla träd under fåglarnas häckningssäsong. Träden kommer istället att fällas under perioden 20 augusti- 28 februari.

Trafikverket anger sex potentiellt lämpliga skogsområden för naturvårdsåtgärder som bland annat ska gynna gröngöling. De områden som föreslås är Galeasvägen, Anåsberget, Dalheim, Björsmosse, Vikan och Skällared vilka ansluter till väg 940. Dock bedöms endast de mer avlägsna delarna av respektive område vara lämpade ur bullersynpunkt. Sammanlagt finns ca 21 ha lövskog där bullernivån inte överstiger 50 dB i de sex lövskogsområdena. Inga avtal har träffats med markägare om veteranisering av lövskogar. Barriärer för reducering av buller kan enligt anmälningshandlingarna minska störningspåverkan och troligen även minska kollisionsrisker och samtidigt minska behovet av skogsområden för naturvårdsåtgärder. Trafikverket har dock inte för avsikt att tillämpa denna skyddsåtgärd. Negativ påverkan på gröngöling kan ske antingen genom att paren slutar att häcka och flyttar eller att häckningsframgången för paren minskar.

Naturresevatsbildningen vid Bolgen anges som skyddsåtgärd i anmälan om samråd. Trafikverket har tagit fram underlag för beslut och skötselplan för det

blivande reservatet men själva bildandet genomförs av länsstyrelsen. En stor del av arbetet med reservatsbildning återstår, bland annat tidskrävande förhandlingar om markåtkomst genom intrångsersättning eller köp av fastigheter. Det är svårt att beräkna tid för ett säkerställande av formellt skydd för Bolgen.

Av handlingarna framgår även att reservatsbildningen i sig inte bedöms innebära någon omedelbar ökning av revir för gröngöling.

I det förslag till skötselplan som Trafikverket bifogat sin anmälan om samråd föreslås totalt 14,7 ha av det blivande reservatet utgöra betesmark. I anmälan anges att det möjligen kan tillkomma 1-2 revir för gröngöling om lövskogsmiljöer och hagmarker i Bolgen skyddas och restaureras.

#### *Sammanfattad bedömning*

Länsstyrelsen bedömer att de skyddsåtgärder som föreslås i Trafikverkets anmälan om samråd inte är tillräckliga för att säkerställa områdets kontinuerliga ekologiska funktion för mindre hackspett och gröngöling. För att inte riskera att påverka den lokala bevarandestatusen för mindre hackspett och gröngöling behöver skyddsåtgärder/kompensationsåtgärder utföras även utanför vägområdet. Länsstyrelsen bedömer att det finns en risk att förutsättningarna för en bibehållen bevarandestatus för dessa arter försämras i området. Med hänvisning till ovanstående bedömer Länsstyrelsen att dispens från artskyddsförordningen krävs för att genomföra anmälda åtgärder.

Länsstyrelsen bedömer vidare att bildande av naturreservatet Bolgen inte kan anses vara en skyddsåtgärd. Eventuellt kan reservatsbildningen komma att utgöra en kompensationsåtgärd vid en prövning av artskyddsdispens.

Beslut i detta ärende har fattats av miljövarddirektör Per Leander. Föredragande har varit miljöhandläggare Annica Hegefeldt. Deltagande i beslutet har även chefsjurist Peter Jupén och naturvårdshandläggare Malin Johansson varit.

Per Leander

Annica Hegefeldt

*Detta meddelande har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrifter.*

#### Bilagor

Bilaga 1, Trafikverkets anmälan om samråd.

#### Kopia

**LÄNSSTYRELSEN**

**BESLUT**

**11(11)**

**2018-04-25**

**525-7052-17**

GMB Miljörätt, gbhmiljoratt@gmail.com  
Göteborgs Ornitologiska Förening, 12428johansson@telia.com  
Kungsbacka kommun, kommun@kungsbacka.se





## 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 rättstillämpningen.
- 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).