



Svea hovrätt
Mark- och miljööverdomstolen
svea.avd6@dom.se

SVEA HOVRÄTT
060304

INKOM: 2020-02-14
MÅLNR: M 13672-19
AKTBIL: 87

Komplettering överklagande M 13672-19

Yrkande

Trafikverket yrkar att Mark- och miljödomstolen med ändring av underinstansernas avgöranden fastställer Trafikverkets förslag på villkor för skyddsåtgärder enligt bilaga 1.

Trafikverket yrkar även att Mark- och miljööverdomstolen meddelar prövningstillstånd.

Kumulation av målen M 13672-19 och M 13636-19

De frågor som är föremål för prövning i detta mål och domstolens mål M 13636-19 handlades inledningsvis i ett ärende hos Länsstyrelsen i Halland. Efter att två olika beslut fattats av länsstyrelsen (och överklagats av Trafikverket m.fl.) handlades prövningen hos mark- och miljödomstolen i två olika mål men gemensamt. Eftersom det är fråga om bl.a. samma skyddsåtgärder som ska utföras för arter i båda målen (och det avser samma vägprojekt) torde det vara lämpligt att målen även handläggs gemensamt hos Mark- och miljööverdomstolen.

Förslag på villkor för skyddsåtgärder och försiktighetsmått

Under handläggningen hos mark- och miljödomstolen skedde viss uppföljande inventering och bedömning av såväl arter, individer samt föreslagna skyddsåtgärder och försiktighetsmått. Avtal har även tecknats med fastighetsägare om tillträde till arealer för att utföra skyddsåtgärder. Vissa av villkoren har därför justerats för att överensstämma med de reviderade uppgifterna. Trafikverket har även rent formuleringsmässigt justerat villkoren för att dessa ska få en mer pedagogisk utformning, bl.a. har översiktskartor kopplats till villkoren. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått samt omfattningen av dessa är dock i huvudsak desamma som under handläggningen hos mark- och miljödomstolen. Trafikverket har vidare för att öka tydligheten gjort ett sammanhållet villkorsförslag för båda målen, se bilaga 1.



Bakgrund

Väg 940 är en regional väg som förbinder södra och östra delarna av Onsalahalvön med Kungsbacka och E6/E20 i norr. Längs den befintliga vägen finns ett stort antal korsningar och fastighetsanslutningar som innebär en förhöjd olycksrisk och svårigheter att ta sig ut på vägen under högtrafik. Vägbredden varierar mellan 6,0–6,7 meter och hastigheten är 50 km/tim. Befolkningen och trafiken har ökat successivt under många år och i takt med detta har säkerheten och framkomligheten successivt har försämrats.

Syftet med den nu tänkta åtgärden, som omfattar sträckan Rösan-Forsbäck, är att bygga en ny väg utanför samhället och därmed förbättra trafiksäkerhet och boendemiljö samt minska barriäreffekten längs befintlig väg. Syftet är även att förbättra framkomligheten för alla trafikslag såsom gång- och cykeltrafik, kollektivtrafik och trafik från anslutande vägar. Den nya vägens längd är 6,9 km och innehåller delar med omkörningsfiler. Vägen finansieras av region Halland genom den regionala infrastrukturplanen.

Vägens utformning och lokalisering har prövats av Trafikverkets planprövningsavdelning och sedermera efter överklagande av regeringen. Regeringens beslut har varit föremål för rättsprövning av Högsta förvaltningsdomstolen (HFD) i mål 4230-18. HFD fastställde i dom den 25 september 2019 regeringens beslut.

Mark- och miljödomstolens dom i mål 5154-18

Trafikverket lämnade den 19 oktober 2017 in en anmälan till länsstyrelsen enligt 12 kap. 6 § Miljöbalken (MB) beträffande de skyddsåtgärder Trafikverket avsåg att vidta för att undvika icke tillåten påverkan enligt artskyddsförordningen (ArtF) avseende ett antal arter. Länsstyrelsen fastställde i huvudsak Trafikverkets villkorsförslag förutom beträffande arterna mindre hackspett samt gröngöling. Trafikverket överklagade en mindre del av de fastställda villkoren och länsstyrelsen rättade där sitt beslut i huvudsak i enlighet med Trafikverkets begäran. En mindre del överlämnades till mark- och miljödomstolen. Under handläggningen hos mark- och miljödomstolen var Trafikverket i princip enligt med länsstyrelsen om vilka villkor avseende skyddsåtgärder som ska gälla för övriga arter. Länsstyrelsens



beslut överklagades dock även av ett antal intresseföreningar med olika yrkanden. Mark- och miljödomstolen beslutade sedan, till viss förvåning för Trafikverket, att undanröja länsstyrelsens beslut och återförvisa målet till länsstyrelsen. Det kan möjligen ifrågasättas om inte mark- och miljödomstolen genom föreläggande eller liknande borde ha uppmärksammat Trafikverket på de brister domstolen ansåg föreligga.

Arter som är föremål för bedömning i målet

Som angetts ovan omfattade Trafikverkets anmälan till länsstyrelsen även arterna mindre hackspett och gröngöling. Av formella skäl kom dessa två arter att handläggas i ett separat mål och berörs därför inte i detta överklagande. Nedan kommer en genomgång av de övriga arterna som påträffats inom och i närheten av vägkorridoren att behandlas med inledning av fåglar följt av grod- och kräldjur samt avslutningsvis fladdermöss.

Fåglar (förutom mindre hackspett och gröngöling)

Omfattningen av arter

Domstolen har inledningsvis angett att Trafikverkets redovisning av berörda arter har begränsats till arter som uppges bör ges särskild uppmärksamhet enligt Naturvårdsverkets riktlinjer. Detta är inte korrekt. I bilaga 4 till den ursprungliga anmälan om samråd enligt 12 kap. 6 § miljöbalken (MB) har Trafikverket redogjort för samtliga 63 arter som påträffats vid den inledande inventeringen av fågelarter inom och i närheten av vägområdet. Inventeringen genomfördes vid sammanlagt sex tillfällen under år 2012 i ett område omfattandes ca 65 ha utmed en mils sträcka (Fritz 2012). Av bilagan framgår följande:

Totalt påträffades 63 arter, varav 56 med häckningskriterierna 2-20, motsvarande möjlig till säker häckning (Tabell 1). Artantalet får bedömas vara ganska högt, vilket är en funktion av en kombination av ett relativt småbrutet öppet odlingslandskap med hagmarker och bryn, våtmarker samt mer eller mindre slutna lövskogsmiljöer.

Som väntat är de flesta arter tättingar (småfåglar) medan vadare, and- och måsfåglar påträffades nästan inte alls eller bara överflygande. Vanliga och karaktäristiska arter var ringduva, rödhake, svarthätta, trädgårdssångare, lövsångare, gransångare, gårdsmugg, talgoxe, blåmes, bofink och grönfink.



Utifrån denna inventering har sedan bedömning och urval av arter gjorts i enlighet med den prioritering som framgår av Naturvårdsverkets riktlinjer. Dessa avser arter som i bilaga 1 till artskyddsförordningen betecknats med B eller som är rödlistade eller har minskat med minst 50 % under perioden 1975–2005 enligt Svensk häckfågeltaxering. Detta är det helt förhärskande sättet att hantera inventeringar och bedömningar av fågelarter i artskyddssammanhang.

Totalt 20 av de påträffade arterna bedömdes som prioriterade eftersom de fanns med i EU:s fågel-direktiv (1 art), var rödlistade arter (4 arter) eller var arter som minskat mer än 50 % under perioden 1975-2005 (15 arter). Se tabell 1 sidan 11 i bilaga 4 i 12 kap. 6 § samrådet (Fågelinventeringar inom vägkorridor för väg 940, Rösan – Forsbäck, sammanställning fältinventeringar med särskild inriktning på fåglar inom artskyddsförordningen, Naturcentrum AB rapport 2012-09-03).

Samtliga dessa arter, förutom turkduva, togs upp i samrådsanmälan, se tabell nedan (även s. 44 i anmälan). Turkduva togs bort då den inte längre är rödlistad (ArtDatabanken 2015) och därmed inte längre prioriterad.

Tabell 11. Observerade fåglar som skall prioriteras enligt naturvårdsverkets handbok.

Fågelart	Häckningskriterium	Prioriterat enligt/klassning
Brun kärrhöök	Endast överflygande	EU:s fågeldirektiv
Gråtrut	Endast överflygande	Rödlistad 2015, Sårbar (VU)
Skrattmåsa	Endast överflygande	Minskande >50%
Gök	Möjlig	Minskande >50%
Tornseglare	Möjlig	Rödlistad 2015, Sårbar VU
Gröngöling	Trolig	Rödlistad 2015, Nära hotad NT
Mindre hackspett	Trolig	Rödlistad 2015, Nära hotad NT
Trädpiplärka	Möjlig	Minskande >50%
Gulärla	Endast överflygande	Minskande >50%
Järnsparv	Möjlig	Minskande >50%
Näktergal	Möjlig	Minskande >50%
Rödstjärt	Trolig	Minskande >50%
Buskskvätta	Möjlig	Rödlistad 2015, Nära hotad NT
Grå flugsnappare	Möjlig	Minskande >50%
Grå kråka	Möjlig	Minskande >50%
Stare	Säker	Rödlistad 2015, Sårbar VU
Gråsparv	Säker	Minskande >50%
Sävspurv	Möjlig	Rödlistad 2015, Sårbar VU
Gulspurv	Möjlig	Rödlistad 2015, Sårbar VU



Dessa 19 arter tas även upp i bilaga 8 i anmälan, sidan 37-38 (Bedömning av bevarandestatus och behov av skyddsåtgärder för några fridlysta arter vid väg 940 Forsbäck – Rösan, Naturcentrum AB rapport 2017-06-21).

Förutom de fågelarter som påträffades vid inventeringen har även arter som rapporterats i landskapet (kringlandskapet¹) i artportalen/svalan tagits med i tabellen. Utöver de 19 arter som angivits i anmälan finns följande 11 arter med i tabellen, se nedan.

Tabell. Sammanfattning av arter i tabell bilaga 3 A som ej tagits med i anmälan med kommentar.

Fågelart	Kringlandskap/vägorridor	Prioriterat enligt/klassning	Kommentar
Fiskgjuse	I kringlandskapet	EU:s fågeldirektiv	I kringlandskapet utanför vägorridoren
Enkelbeckasin	I kringlandskapet	Minskande >50%	I kringlandskapet utanför vägorridoren
Tretåig mås	I kringlandskapet	Rödlistad 2015, Starkt Hotad EN	I kringlandskapet utanför vägorridoren
Skogsduva	I kringlandskapet	NT 2005	Ej längre rödlistad eller prioriterad, i kringlandskapet utanför vägorridoren.
Turkduva	Vägorridor	NT 2010	Borttagen i 2015 års rödlista, ej längre prioriterad
Spillkråka	Vägorridor	EU:s fågeldirektiv (Rödlistad 2015, Nära hotad NT)	Oklart var notering inom vägorridoren gjorts.
Hussvala	I kringlandskapet	Minskande >50% (Rödlistad 2015, Sårbar VU)	I kringlandskapet utanför vägorridoren
Gransångare	I kringlandskapet	Minskande >50%	I kringlandskapet utanför vägorridoren
Entita	I kringlandskapet	NT 2005	Ej längre rödlistad, Ej prioriterad, I kringlandskapet utanför vägorridoren.
Nötkråka	I kringlandskapet	Rödlistad 2015, Nära hotad NT	I kringlandskapet utanför vägorridoren
Domherre	I kringlandskapet	Minskande >50%	I kringlandskapet utanför vägorridoren

Av dessa 11 arter är 9 arter angivna som förekommande i kringlandskapet och 2 i vägorridoren (turkduva och spillkråka). För arterna som noterats i kringlandskapet bedöms det inte som sannolikt att ekologisk kontinuerlig funktion eller bevarandestatus, ens på lokal nivå, påverkas negativt av den planerade vägen. Dessa arter kommer även att omfattas av de generella skyddsåtgärderna och försiktighetsmått.

¹ Observera att detta skiljer sig mot området för fågelinventeringen som gjordes i vägorridoren och i direkt anslutning till densamma.



Var noteringen om spillkråka inom vägkorridoren härrör ifrån har inte kunnat klargöras. Fynd av spillkråka utanför vägkorridoren finns rapporterade i artportalen. Bedömd påverkan på kontinuerlig ekologisk funktion samt bevarandestatus för spillkråka har redovisats på s. 5-6 i yttrande daterat den 14 juni 2019 i det nu överklagade målet.

Av de 19 angivna arterna i anmälan har 4 arter, brun kärrhök, gråtrut, skrattnås och sydlig gulärla endast varit förbiflygande arter som passerat vägområdet. Av de återstående 15 arterna har beträffande 8 av dem, gök, trädpiplärka, järnsparv, näktergal, rödstjärt, grå flugsnappare, gråkråka och gråsparv bedömningen gjorts att trots en minskning under åren 1975-2005 i Sverige som helhet är arterna fortfarande vitt utbredda och allmänt förekommande. I Halland finns ofta tusentals par av dessa arter och de är alla mer eller mindre allmänna på Onsalahalvön (Wirdheim 2014). Det bedöms därför inte sannolikt att bevarandestatus ens på lokal nivå för denna grupp försämras av den planerade vägen. För att säkerställa detta föreslås ett försiktighetsmått i form av en tidsrestriktion för fällning av träd och röjning av buskar. Skulle någon individ av dessa arter mot förmodan häcka inom blivande vägområde förhindras en påverkan genom att träd endast får fällas utom häckningssäsong.

Efter detta återstår sju rödlistade arter. Två av dessa, mindre hackspett och gröngöling behandlas i mål M 13636-19 och nämns därför inte vidare här. De fem återstående arterna är tornseglare, buskskvätta, stare, sävsparv och gulsparv. Varje art av dessa förekommer i inom varje atlasruta i Halland förutom buskskvätta som återfinns i 7 av 10 rutor.

Tornseglare är rödlistad som sårbar (VU). Den är väl utbredd och allmän som häckfågel på Onsalahalvön i anslutning till samhällen, där den häckar under takpannor och dylikt. Populationen i Halland 2010 bedömdes vara 11 000 par (Wirdheim 2014). Vid inventeringen 2012 sågs tornseglare mest bara passera över vägkorridoren eller födosöka på högre höjder. Gamla Staragården (utanför vägområdet) var en möjlig häckningsplats, där några fåglar (möjligen par) återkommande flög förbi på låg höjd. Inflygning till bo under takpannor kunde dock inte ses och ingen häckning kunde därför bekräftas. Inga häckningar bedömdes heller ske i naturliga bohål i träd i naturvärdesobjekten. I avsaknad av tydliga häckningsindicer har arten inte bedömts vidare.



Buskskvätta (NT): Utbredd på Onsalahalvön men verkar där ha minskat något i utbredning mellan atlasinventeringarna 1973-84 och 2005-2009 (Wirdheim 2014) och är en mindre allmän häckfågel på Onsalahalvön. Totalt bedömdes populationen i Halland vara 2 500 par år 2010 (Wirdheim 2014). Häckade tidigare mest i småskaliga kulturlandskap, men numera ofta i kraftledningsgator, på hyggen och på myrar likaväl som vid anlagda våtmarker, runt hästgårdar, ruderatmarker i tätorternas utkanter och kustnära betesmarker (Wirdheim 2014). Ett revir noterades inom vägområdet på betesmark 2012.

Stare (VU): Väl utbredd och allmän som häckfågel på Onsalahalvön. Totalt 27 000 par i Halland 2010, men arten har minskat mycket i antal sedan tidigare atlasinventering. Troligen beror minskningen mest på strukturomvandlingar i jordbrukslandskapet, särskild en minskad areal kortbetade gräsmarker. Något som golfbanor och villaområdenas gräsmattor inte kunnat kompensera (Wirdheim 2014). Enstaka par bedömdes kunna häcka i naturliga bohål i lövträd i vägområdet 2012.

Sävsparrv (NT): Väl utbredd och tämligen allmän som häckfågel på Onsalahalvön. Totalt 2 700 par i Halland 2010. Marginell minskning sedan tidigare atlasinventering. Häckar i fuktiga områden med buskage och vassar (Wirdheim 2014). Noterades i våtmarken Björs mosse vid inventeringen 2012.

Gulsparrv (VU): Väl utbredd och allmän som häckfågel på Onsalahalvön. Totalt 27 000 par i Halland 2010. Minskning sedan tidigare atlasinventering. Häckar i öppna marker av olika slag (Wirdheim 2014). Enstaka revir av gulsparrv noterades i bryn och buskmarker i vägområdet 2012.

De nu redovisade fyra arterna har påträffats i något eller några fall inom vägkorridoren. Dessa individer kan påverkas negativt av att häckningsplatser försvinner i och med byggandet av vägen men det är sett till arternas populationer få i antal. I och med tidsrestriktionen att fällning av träd och röjning av buskar inte får ske under häckningssäsong störs inte häckningen. Visserligen försvinner potentiella häckningsplatser till kommande häckning när träd tas ner men sett till omfattningen av bedömt lämpliga häckningsmiljöer på Onsalahalvön i



stort bedöms detta inte leda till någon negativ påverkan på arten, se bilaga 2, lämpliga naturtyper för buskskvätta, stare, sävsparv och gulsparv.

Är Trafikverkets redogörelse och bedömning av arterna tillräcklig?

Mark- och miljödomstolen har i sin dom anfört följande:

När det gäller fåglar finner domstolen att urvalet av arter som inventerats och bedömts är så avgränsat att den anmälda vägens inverkan på arter som inte bedömts som "prioriterade", men som ändå omfattas av artskyddet (4 § artskyddsförordningen) inte kan bedömas.

Som framgår av redogörelsen ovan motsätter sig Trafikverket denna beskrivning. Samtliga arter som förekommer i och i närheten av vägkorridoren har inventerats och redovisats. Trafikverket har även redovisat de bedömningar som genomförts för respektive art även om bedömningen avseende vissa mycket vanliga arter har varit av mer översiktlig karaktär, detta eftersom det redan där stått klart att de arterna inte kommer påverkas på ett sätt som aktualiserar fridlysningsbestämmelserna.

Trafikverket har vidare svårt att se vad för typ av redovisning och ytterligare utredning som egentligen efterfrågas av domstolen och vad den skulle ha för betydelse, särskilt utifrån ett ekologiskt perspektiv. Det framgår inte av den nu överklagade domen.

Trafikverket (genom de anlidade konsulterna) har följt den sedan länge förhärskande arbetsmetoden för inventeringar som tagits fram av Naturvårdsverket och som kommit till uttryck genom Naturvårdsverkets handbok för artskyddsarbete och tillhörande riktlinjer. Handboken togs fram för 10 år sedan och har använts med gott resultat sedan dess.

En grundläggande princip i handboken är att urval och bedömningen av urvalet ska utgå ifrån den planerade verksamheten. Olika verksamhet kan få olika påverkan på arter beroende på verksamhetens påverkan på omgivningen. Utifrån den redogörelse som framgår ovan är det Trafikverkets bedömning att byggandet av väg 940 samt framtida drift och trafikering av vägen inte är en sådan verksamhet som påverkar andra fågelarter i den utsträckning som utlöser fridlysningsbestämmelserna för mer vanliga fågelarter. De bedömda fågelarterna är i mångt och mycket



opportunist, dvs. deras ekologiska preferenser är vida, vilket med hänsyn till Onsalahalvöns övriga förekomster av naturmiljöer medför att en negativ påverkan på bevarandestatus för arterna inte kommer ske.

Detta i kombination med de generella försiktighetsmått som vidtas (tidsrestriktioner för fällning av träd och röjning av buskar) säkerställs att någon negativ påverkan inte sker. Tidsrestriktionen är en åtgärd som får effekt generellt över alla fågelarter eftersom den innebär att inga fåglar kommer att störas under häckning. Sammanfattningsvis utgör detta förfaringssätt det enda rimliga förfaringssättet för att inventera, bedöma och skydda de arter som omfattas av artskyddsförordningen.

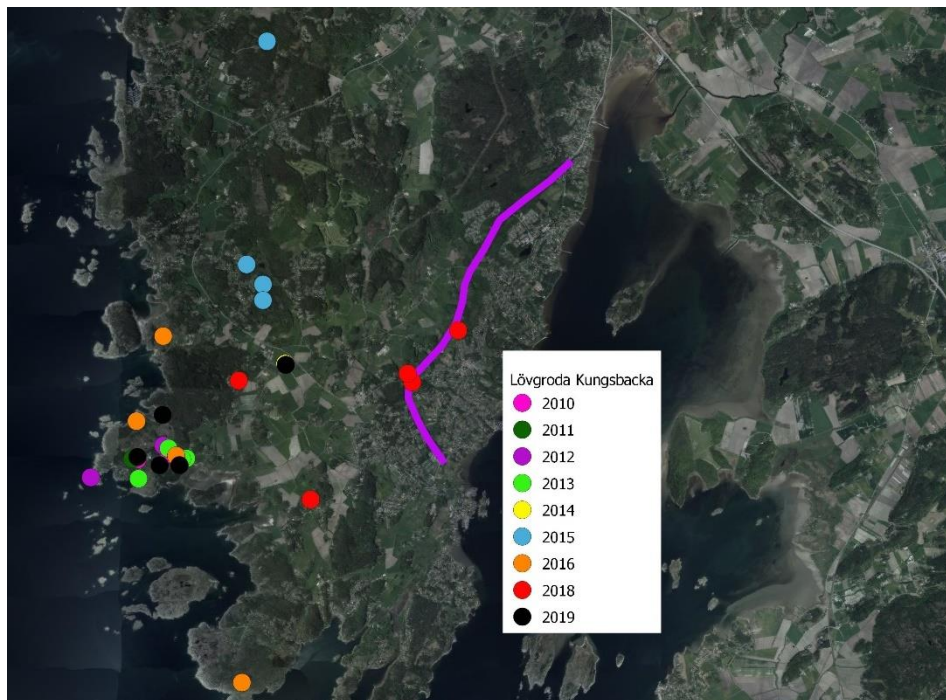
Grod- och kräldjur

Särskilt om lövgrodan

Domstolen konstaterar inledningsvis att Trafikverkets föreslagna åtgärder för grod- och kräldjur inte omfattar lövgrodans artspecifika habitatkrav, trots att den i strikt mening omfattas av artskyddet.

Lövgrodan omfattas av 4 § artskyddsförordningen och förekommer i Sverige naturligt enbart i södra halvan av Skåne. På Onsalahalvön har fynd av arten rapporterats först 2010. Detta fynd är med största sannolikhet resultatet av en icke tillståndsgiven utplantering av arten som sedan medfört att arten har spritt sig. Trafikverket har eftersökt dokumentation av detta men såvitt känt har någon tillståndsprövning av detta inte skett. Utplanteringsplatsen är sannolikt vid Råö på Onsalahalvöns västsida.

Vid tiden för den mer omfattande inventeringen av grod- och kräldjur (2011) var lövgroda känd från trakten av Råö (ca 4 km bort), samt ett fåtal platser till. Sannolikt har arten sedan spritt sig österut. Rapporterna från Artportalen visar på en ganska blygsam expansion fram till 2014, följt av en snabbare under åren därefter (se nedan). Mot detta talar en rapport om fynd inne i Onsalas tätort från 2011 där en boende lämnat vad som bedömts vara trovärdiga uppgifter om en observation av arten.



Vilket skydd en inplanterad art som i strikt mening omfattas av artskyddsförordningen har är oklart. Enligt Trafikverket skulle dock en strikt tolkning av artskyddsbestämmelserna kunna leda till tveksamma resultat då exempelvis en utplantering av en fridlyst art kan göras för att försvåra exempelvis en framtida exploatering. På motsvarande sätt kan det finnas ekologiska risker för på platsen befintliga arter om en ny art inplanteras där utan att samråd skett med länsstyrelsen. Att omständigheten att det är fråga om en arts naturliga utbredningsområde är betydelsefull framgår även av reglerna om dispensmöjligheterna i artskyddsförordningen. Ett av kraven för att kunna erhålla en dispens enligt artskyddsförordningen är att dispensen inte försvårar upprätthållanden av en gynnsam bevarandestatus hos artens bestånd i dess *naturliga* utbredningsområde. Såvitt Trafikverket kan bedöma innebär denna formulering att i vart fall i ett dispensförfarande saknar den andra punkten relevans om det inte är fråga om en naturlig förekomst. Trafikverket gör dock utifrån det ovan anförda gällande att lövgroda i detta fall inte ska anses omfattas av artskyddsförordningens 4 § på grunden att det är fråga om en icke naturlig och såvitt känt icke tillståndsgiven inplantering.

För det fallet att domstolen anser att lövgroda åtnjuter fullt skydd enligt artskyddsförordningen omfattas den av samma villkor om



skyddsåtgärder och försiktighetsmått som övriga grodor i målet. Lövgrodan kan kräva vissa specifika utformningar av åtgärder, exempelvis är lövgrodan bättre på att klättra varför grodmurar måste utformas något annorlunda än om murarna endast ska anpassas för åkergroda. De åtgärder som Trafikverket avser vidta är dock i sitt ursprungliga utförande så utformade att de omfattar även lövgrodans behov. Vid detaljprojekteringen och byggandet av åtgärderna kommer även expertis med kunskap inom detta område medverka.

Övriga berörda arter av grod- och kräldjur

Utöver lövgroda har åkergroda, större och mindre vattensalamander, vanlig groda, vanlig padda samt vanlig snok, skogsödlå och kopparödlå påträffats inom det blivande vägområdet.

Åkergroda och större vattensalamander omfattas av skydd enligt 4 § artskyddsförordningen medan övriga arter omfattas av skydd enligt 6 § nämnda förordning.

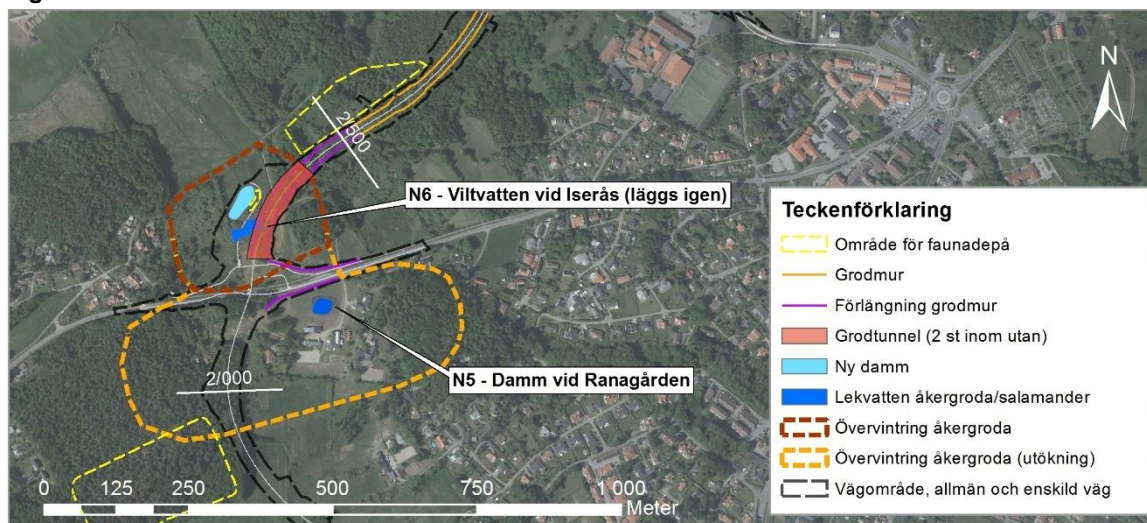
Mark- och miljödomstolen har framfört detaljerade synpunkter på vissa kompletteringar av skyddsåtgärderna som den anser bör utföras. Det är fråga om att komplettera områdena N27 och N28 med grodtunnel samt faunadepå vid N27. Som framgår av det reviderade villkorsförslaget har Trafikverket infogat dessa moment i de föreslagna skyddsåtgärderna.

Trafikverket har även valt att komplettera med ytterligare grodmur vid korsningen mellan ny väg 940 och Mariedalsvägen samt grodtunnel vid N6.

Ändringar efter inventering av groddjur 2018

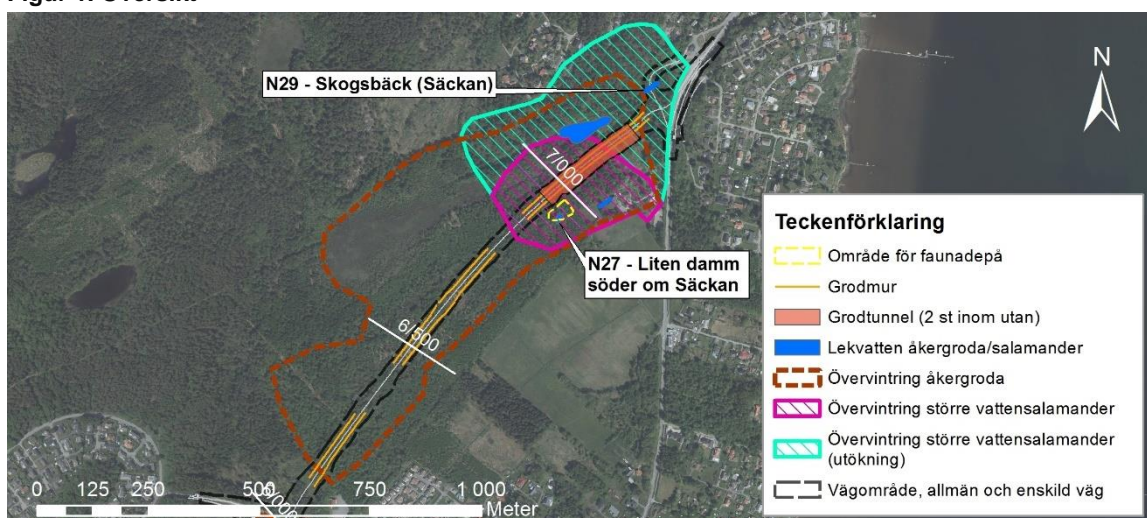
Vid inventering 2018 påträffades åkergroda (och lövgroda) både i viltvattnet vid Iserås N6 och vid dammen vid Ranagården N5. Vid tidigare inventeringar påträffades åkergroda endast i viltvattnet vid Iserås N6. Trafikverket avser därför att förlänga grodmurarna vid ny väg 940, anlägga två grodtunnlar under vägen och utöka övervintringsområdet för åkergroda. Dessutom kommer grodmurar att anläggas på bägge sidor om Mariedalsvägen, se figur 1 nedan. Eftersom den befintliga Mariedalsvägen ligger lågt i terrängen är det inte praktiskt möjligt att anlägga grodmurar under Mariedalsvägen.

Figur 1 Översikt



Vid inventering av groddjur 2018 påträffades större vattensalamander både vid N29 skogsbäck vid Säckan samt N27 liten damm söder om Säckan d.v.s. på bägge sidor om ny väg 940. Vid tidigare inventeringar har större vattensalamander bara påträffats söder om vägen. Trafikverket avser därför att anlägga två grodtunnlar under vägen och anlägga en faunadepå vid damm N27 samt att utöka övervintringsområdet för större vattensalamander, se figur 2 nedan.

Figur 1. Översikt





Domstolen har även framfört vissa farhågor om att åtgärderna att ta bort träd och buskar i dammarnas närhet kan skapa alltför likformiga ljus- och temperaturförhållanden som kan gynna den mest konkurrenskraftiga arten vanlig groda på bekostnad av åkergroda. Den röjning m.m. som Trafikverket avser är åtgärder för att släppa in solljus och ska i huvudsak utföras på de södra sidorna av dammarna. Detta är en åtgärd som gynnar alla aktuella groddjursarter eftersom det bl.a. leder till en högre vattentemperatur vilket gynnar yngeltillväxten. Vissa buskar och träd ska lämnas kvar för att skapa en varierad miljö. På nordsidorna av dammarna ska skogskanterna ligga mycket närmare. Naturcentrum AB, vilket är det konsultbolag med expertkompetens inom aktuella arter som Trafikverket anlitat för inventering m.m. ska delta både vid projektering av åtgärderna och vid dess faktiska genomförande. Detta för att säkerställa att åtgärderna får korrekt utformning och funktion utifrån arternas behov.

Kräldjur

Beträffande de kräldjur som förekommer i området, vanlig snok, skogsödlå och kopparödlå, synes de föreslagna försiktighetsmått inte i sig ha ifrågasatts av domstolen. Försiktighetsmättet innebär att rivning av stenmurar inte får ske under de tider när de aktuella arterna kan använda murarna som övervintringsplatser.

Trafikverket har tidigare föreslagit ett undantag från tidsrestriktionen avseende rivning av stenmurar. Trafikverket har inte längre behov av ett sådant undantag och frånfaller därmed detta.

Fladdermöss

Relevanta arter

Av den nu överklagade domen framgår att domstolen anser att de arter som ska omfattas av prövningen är nordfladdermus, dvärgpipistrell, vattenfladdermus och obestämd art av släktet *Myotis*. Det framgår dock inte varför domstolen har valt detta arturval.

Dessa arter är de som påträffades vid en första (2011) av tre genomförda inventeringar. Vid de två påföljande inventeringarna (2015 och 2018) påträffades fler arter, dock i mycket begränsad omfattning. Enligt



Trafikverket ska bedömningen omfatta de arter som kan förmodas ha en fast förekomst inom vägområdet eller i dess omgivning. Som framgår av de inventeringar som genomförts är det endast nordfladdermus och dvärgpipistrell som är tillräckligt ofta förekommande för att ha en koloni inom eller i närheten av vägkorridoren. Arter som endast tillfälligt (och genom enstaka individer) har observerats kan omöjligen få annat än en mycket marginell påverkan. Därmed saknas det anledning att utreda dessa vidare.

Koloniplatser

Som framgår av artskyddsförordningen 4 § 4 p. är det förbjudet att skada eller förstöra djurens fortplantningsområden eller viloplats. Av t.ex. Mark- och miljööverdomstolens dom i mål 10104-17 framgår att förbudet enligt 4 § 4 p. inte gäller generellt utan bara om det finns en risk för påverkan på artens bevarandestatus.

Vad som utgör en arts fortplantningsområde eller viloplats varierar stort mellan arter och det kan i många fall vara förenat med svårigheter att definiera dessa platser. Detta är särskilt aktuellt för arter med större levnadsområden vilket fladdermöss är. Av kommissionens vägledning² s. 44 framgår att det gällande fladdermöss är lämpligt att avgränsa fortplantningsområde och viloplats till fladdermössens koloni. Av s. 40 i nämnda vägledning framgår vidare att om exempelvis en viss grotta endast använts vid enstaka tillfällen är det mycket sannolikt att den platsen inte är berättigad att klassificeras som fortplantnings- eller viloplats.

Fladdermössens kolonier flyttar ofta på sig, ibland kan det även ske flera gånger per år. Det händer att en koloni återvänder till en tidigare plats men det synes vara slumpvis. Vid inventeringen 2015 observerades en koloni i området vid Norrelund. Vid den uppföljande inventeringen 2018 observerades ingen koloni på den tidigare platsen. Detta är normalt för fladdermöss och innebär att arten sannolikt inte påverkas av en förlust av den platsen. För dvärgpipistrell har ingen koloni hittats vid någon av inventeringarna även om arten jagat i någorlunda stora antal.

² Vägledning om strikt skydd för djurarter av intresse för gemenskapen i enlighet med rådets direktiv 92/43/EEG om bevarande av livsmiljöer



Störning från buller och ljus m.m.

Av artskyddsförordningen 4 § 1-2 p. framgår, av nu relevanta delar, att det är förbjudet att avsiktligt döda eller störa djur. Är det inte fråga om en avsiktlighet krävs att artens bevarandestatus påverkas negativt.

Ljus är en störningskälla för många skogslevande arter av fladdermöss. Dvärgpipistrell och nordfladdermus tillhör dock de arter som gärna jagar vid gatlyktor och som därmed har en konkurrensfördel vid ökad belysning, åtminstone så länge belysningen består av kvicksilverlampor. För många ovanligare arter är belysning negativt, men för de aktuella arterna är det snarare positivt eller åtminstone neutralt.

Buller antas teoretiskt kunna vara negativt för fladdermusarter som använder direkt hörsel för att uppfatta ljud från sina bytesdjur, men nordfladdermus och dvärgpipistrell hör bl.a. utifrån ovan inte till dessa i någon högre grad.

Dödlighet genom påkörning är väldokumenterat, vilket bland annat återges i Vejdirektoratets (danska motsvarigheten till Trafikverket) manual för hantering av fladdermusfrågor (2011). De flesta studier som gjorts är inriktade på stora motorvägar med höga hastigheter. För den aktuella vägsträckan bedöms hastigheterna, trafiken och mängden djur leda till att risken för påkörning i en omfattning som påverkar mer än enstaka individer som minimal.

Av vad som redogjorts för ovan kan det ifrågasättas om påverkan från buller och ljus i egentlig mening kan anses utgöra en störning för de i målet relevanta arterna. Att påkörning med stor sannolikhet innebär ett dödande torde dock stå klart.

Vad innebär vägprojektet för fladdermössen?

Som framgått ovan innebär vägprojektet att en plats som använts som koloni för nordfladdermus vid en av tre inventeringar försvinner samt att arterna kan utsättas för ljus, buller och risken för att bli påkörda av de fordon som trafikerar vägen.



Det kan utifrån vad som är känt om de aktuella arternas egenskaper ifrågasättas om ljus från vägen alls utgör en störning. Ingen av dessa tre effekter (störning genom ljus eller buller samt dödande) är dock avsiktliga och är således endast förbjudna om det medför en negativ påverkan på arternas bevarande status. Enligt Trafikverket torde detta vara uteslutet, i synnerhet som nordfladdermus och dvärgpipistrell är synnerligen vanliga, både lokalt och regionalt. Av principiell betydelse kan också vara att det handlar om södra- och mellersta Sveriges absolut vanligaste fladdermusarter, som förekommer i nästan all skogsterräng.

Avseende den påträffande koloniplatsen är det oklart om den kan anses omfattas av artskyddsförordningens skydd. Platsen har endast vid en av tre genomförda inventeringar varit bebodd av nordfladdermöss. Det torde innebära att det i vart fall inte är en plats av betydelse för den koloni som funnits där vid inventeringen 2015. Oaktat betydelsen för arten torde det, särskilt utifrån vad som anförts beträffande artens vanlighet, vara tydligt att förlusten av koloniplatsen inte påverkar artens bevarandestatus och att vägens anläggande därmed inte är förbjuden.

Vissa tillägg utifrån ställningstaganden i överklagad dom

Mark- och miljödomstolen har som en brist hos Trafikverkets underlag uppgett följande:

”När det gäller tillräckligt detaljerad beskrivning av omfattningen av förstörelse och försämring samt förutsättningarna för att i omgivningen finna eller skapa strukturer som säkerställer kontinuerlig ekologisk funktion brister underlaget på samma sätt som för fåglar.”

Trafikverket ställer sig något frågande till denna beskrivning eftersom den i vart fall till viss del synes omfatta en beskrivning som går utöver vad som kan anses omfattas av artskyddsförordningens bestämmelser.

I mångt och mycket framgår omfattningen av påverkan på de aktuella fladdermusarterna ovan men vissa förtydliganden kan göras.

Beträffande försämring i mer allmän mening försvinner eventuellt presumtiva jaktmarker motsvarande den arealen som tas i anspråk för vägen eftersom fladdermöss (och särskilt de två arter som är aktuella här) kan jaga i mycket varierande terräng. Detta kan man dock räkna med sker



vid i stort sett varje exploatering i Syd- och Mellansverige när det handlar om lövskog, lövrikt blandlandskap eller odlingslandskap dvs. annat än helt öppet åkerlandskap.

Både dvärgpipistrell och särskilt nordfladdermus har dock mycket generella habitatkrav vilket innebär att de inte ställer allt för specifika krav på sin omgivning. För de aktuella arterna är i princip samtliga lövträd med en diameter över 10 cm en potentiell koloniplats. Detta innebär naturligtvis att ett antal sådana försvinner när skog avverkas inom den blivande vägkorridoren men även att det i omgivningen, både i direkt anslutning till vägen och på Onsalahalvön i stort finns många potentiella koloniplatser. Landskapet i övrigt på Onsalahalvön innehåller mycket gott om områden med goda förutsättningar på grund av den rikliga förekomsten av lövskog (se bifogad karta utvisande lövskogsförekomster, bilaga 3) och även en hel del byggnader. Det finns även mycket gott om lämpliga jaktområden. Området generellt kring Forsbäck–Onsala bedöms därför behålla sin kontinuerliga ekologiska funktion för nordfladdermus och dvärgfladdermus oavsett vägens vara eller inte vara.

Mark- och miljödomstolen har vidare som en brist hos Trafikverkets underlag beträffande fladdermöss uppgett följande:

”För fåglar och fladdermöss saknas helt konkreta förslag som säkerställer kontinuerlig ekologisk funktionalitet trots att platser för fortplantning och vila både försämras och förstörs genom anläggande och drift av anmäld väg.”

”Det ter sig dock osannolikt att de nyanlagda strukturer som Trafikverket ålagts att skapa faktiskt fullt ut och kontinuerligt kan ersätta befintliga strukturer innan dessa försämras eller förstörs av vägarbeten.”

Trafikverket har gjort gällande att vägprojektet i sig inte påverkar aktuella fladdermusarter på ett icke tillåtet sätt. Ett antal skyddsåtgärder och försiktighetsmått har dock föreslagits för att med marginal säkerställa detta.

Tidsrestriktionerna för fällning av träd är anpassade för att inte störa fladdermössens fortplantning. En särskild begränsning har föreslagits vid platsen för den enda kända koloniplatsen för det fallet att fladdermössen skulle återvända dit. Domstolen synes mena att flera skyddade platser påverkas men har dock inte angett vilka det är.



Att exempelvis skapa lämpliga koloniplatser för arterna i närområdet är utifrån ett ekologiskt perspektiv svårt eftersom det inte är någon brist i närområdet (eller Onsalahalvön i stort) på vare sig håligheter i träd eller byggnader samt lämpliga jaktmarker.

Trafikverket kommer även (varav vissa redan är slutförda) att genomföra en större mängd skötselåtgärder i form av bl.a. veteranisering, både i närheten av den nya vägen och längre bort på Onsalahalvön. Åtgärderna beskrivs i villkor nr. 5. Dessa åtgärder har ingående beskrivits i domstolens mål M 13636-19 som handläggs tillsammans med detta mål.

Dessa veteraniseringsåtgärder får positiva effekter för fladdermöss eftersom veteraniseringen medför bl.a. nya håligheter och barksläpp³. Mellan veteraniseringsåtgärdernas första steg och att skog avverkas inför byggstart av vägen kommer det att förlöpa minst två år vilket ger veteraniseringsåtgärderna tid att få effekt.

Trädstammar med förhöjda naturvärden

För att initialt förstärka habitatkvaliteten kommer Trafikverket att montera upp ett antal trädstammar med förhöjda naturvärden i de utpekade veteraniseringsområdena, se bilaga 6 till bilaga 1, Skötselplan s. 7f. Dessa stammar kan vara hålträd, högstubbar, rötskadade träd eller gamla träd med fläkt bark. Sådana stammar kan tillfälligt potentiellt gynna både fladdermöss och hackspettar.

Trädstammar med förhöjda naturvärden markeras innan fällning sker, dessutom märks riktning ut på mikrohabitat/värdeelement, som anses utgöra det förhöjda naturvärdet. Mikrohabitat/värdeelement kan vara håligheter, rötskador och sprickor. Dessa träd ska tas ner med stor försiktighet, med hjälp av en arborist, för att bevara träden i sin helhet så långt som möjligt. I flera fall kan det dock bli fråga om tillvaratagande av just den del av stammen som har utpekat värdefullt mikrohabitat/värdeelement. Stammarna fördelas därefter på de olika veteraniserade områdena, där trädstammarna/del av stammarna fästs upp på vitala träd. Antal och typ av trädstam per område beror på de lokala förutsättningarna, i synnerhet ekologiska som praktiska

³ Med detta menas att barken släpper från trädet och en hålighet bildas mellan stammen och barken. Sådana typer av håligheter används ofta av fladdermöss.



(tillgänglighet för fordon). Effekten av detta blir att stammar med förhöjda naturvärden främst kommer att sättas upp i områden avsedda för grüngöling. Detta bedöms också som ett rimligt utfall eftersom lämpliga häckningsträd för mindre hackspett (främst björk) snabbare bör bildas efter veteranisering än häckningsträd för grüngöling (främst ek). Det totala antalet trädstammar/del av stammar som utplaceras kommer att vara ca 30 st. och i första hand utgå från de träd med förhöjda naturvärden som identifierades inom vägkorridoren 2015 (Fritz, Ahlén & Larsson 2015).

Skäl för prövningstillstånd

Såsom framgår av det ovanstående finns det skäl att betvivla riktigheten i det slut som mark- och miljödomstolen har kommit till vid sin prövning av målet. På motsvarande sätt finns det även skäl att ändra mark- och miljödomstolens dom.

Domstolen anser att Trafikverkets redovisning och bedömning begränsats till de arter som ska prioriteras enligt Naturvårdsverkets regler. Det är inte korrekt. Trafikverket har redovisat och bedömt samtliga påträffade arter i området. Det har dock skett ett arturval inför mer utförliga bedömningar baserat på de riktlinjer som Naturvårdsverket tagit fram och som utgjort det förhärskande sättet att utföra fågelbedömningar på under ca 10 år tid. Ett annat sätt är inte heller ekologiskt motiverat. Domstolen har vidare invänt att det saknas tillräcklig inventering av bl.a. ”de biologiskt viktiga strukturer och funktioner” som skadas av vägens anläggande och att det hindrar domstolens fortsatta bedömning. Det saknas dock någon egentlig mer motivering till vad det är för något som domstolen saknar och hur detta ska användas i bedömningen av artskyddsbestämmelserna. Vidare anser domstolen, vilket Trafikverket menar är felaktigt, att det omgivande landskapet inte har kartlagts.

Domstolen menar på motsvarande sätt att underlaget brister när det gäller fladdermöss. Som framgår ovan har omfattande inventeringar och utredningar gjort beträffande fladdermöss. Domstolen synes inte ha gjort en koppling mellan vägprojektets betydelse för fladdermusarterna och aktuella fridlysningsbestämmelser utan endast mer allmänt avfärdat Trafikverkets bedömningar. Det kan även ifrågasättas domstolens eget arturval beträffande fladdermöss.



Avseende groddjuren synes domstolen anse att Trafikverkets underlag, med vissa mindre kompletteringar, är tillfyllest. Det finns dock vissa uttalanden i domen, bl.a. kring busk- och trädröjning, som saknar någon egentlig motivering men som har fått stor betydelse.

Det är i och för sig korrekt att det under prövningen hos mark- och miljödomstolen inte fanns bestämda platser där skötselåtgärder skulle ske. Det fanns dock mycket tydliga beskrivningar av hur sådana åtgärder skulle genomföras och i vilken omfattning. Ett relativt omfattande underlag har även getts in beträffande dessa åtgärders funktion för relevanta arter. Det är även beskrivet under vilken tid sådana åtgärder skulle genomföras. Domstolen har dock underkänt detta, mer eller mindre utan någon egentlig motivering annat än att det "ter sig dock osannolikt" att åtgärderna kommer fungera. Detta har dock i mångt och mycket blivit irrelevant eftersom det nu finns både avtal och områden redovisat i målet.

Härutöver är en prövning av överklagandet av vikt för ledningen av rättstillämpningen av bl.a. följande anledningar.

I princip sedan tillkomsten av Naturvårdsverkets handbok avseende tillämpningen av artskyddsförordningen har det förhärskande arbetssättet varit att göra arturval i enlighet med den prioriteringsordning som framgår av nämnda handbok. Att denna tillämpning nu underkänts av mark- och miljödomstolen får en stor betydelse för mer eller mindre samtliga bygg- och exploateringsprojekt i Sverige och leder till att en stor osäkerhet nu råder kring hur artskyddsbestämmelserna ska tillämpas.

Vidare saknas vägledande avgöranden om hur en art som inte befinner sig i sitt naturliga utbredningsområde ska bedömas (lövgroda). Den förekomst som hittats på Onsalahalvön är med stor sannolikhet inplanterad och har inte funnits på platsen innan år 2010.

Bilagor

Förslag till villkor, mål M 13636-19 och M 13672-19, **bilaga 1.**

Till denna villkorsbilaga hör följande underbilagor:

1. Ortofoto med tidrestriktioner
2. Grodmurar och grodtunnlar
3. Ersättningsdammar
4. Restaurering av Staradammen N14
5. Markavtal skötselområden
6. Skötselplaner för veteraniseringsbestånd

Karta utvisande förekomst av lämpliga marktyper för buskskvätta, stare, sävsparv och gulsparv på Onsalahalvön, **bilaga 2.**

Karta, Områden för skötselåtgärder samt lövskogstyper lämpliga för fladdermus och häckande stare på Onsalahalvön, **bilaga 3.**

Fredrik Niord