



SVEA HOVRÄTT
Miljööverdomstolen
Rotel 1307

DOM
2007-12-06
Stockholm

Mål nr
M 3789-07, M 4643-07
M 4657-07, M 4658-07
M 4607-07

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Umeå tingsrätts, miljödomstolen, deldom den 26 april 2007 i målen nr M 5214-04, M 4616-04, M 4494-04 och M 3094-03, se bilaga A

M 3789-07 (Tillstånd att anlägga en järnvägsbro över Umeälven)

KLAGANDE

1. Per Olov Jansson m.fl., se bilaga B
Ombud: Advokaten Björn Rosengren, Birger Jarlsgatan 73-75, 1 tr, 113 56 Stockholm
2. Svenska Naturskyddsföreningen, Box 4625, 116 91 Stockholm
3. Sveriges Ornitologiska Förening, Ekhagsvägen 3, 104 05 Stockholm
Ombud för 2 och 3: Jur. dr. Jonas Christensen, c/o Svenska Naturskyddsföreningen, Box 4625, 116 91 Stockholm

MOTPART

Banverket, 781 85 Borlänge
Ombud: Advokaterna Nils Ryrberg och Mårten Bengtsson, Box 16295, 103 25 Stockholm

M 4643-07 (Tillstånd att anlägga en järnväg inom Natura 2000-områden)

KLAGANDE OCH MOTPART

Banverket
Ombud: Advokaterna Nils Ryrberg och Mårten Bengtsson

KLAGANDE OCH MOTPARTER

1. Svenska Naturskyddsföreningen
2. Sveriges Ornitologiska Förening
Ombud för 1 och 2: Jur. dr. Jonas Christensen
3. Åke Nilsson m.fl., se bilaga C
Ombud: Advokaten Björn Rosengren
4. Degernäs samfällighetsförening, c/o Berndt Eriksson, Degernäs 205, 905 80 Umeå
Ombud: Jur. kand. Jens Nyström, c/o LRF Konsult Juridiska Byrån, V Esplanaden 19, 903 25 Umeå

M 4657-07 (Tillstånd att bortleda grundvatten från ägovägsport)

KLAGANDE

1. Degernäs samfällighetsförening
Ombud: Jur. kand. Jens Nyström
2. Svenska Naturskyddsföreningen

3. Sveriges Ornitologiska Förening
Ombud för 2 och 3: Jur. dr. Jonas Christensen

MOTPART

Banverket
Ombud: Advokaterna Nils Ryrberg och Mårten Bengtsson

M 4658-07 (Tillstånd att anlägga järnvägsbro m.m. över Degernäsbäcken)

KLAGANDE

1. Degernäs samfällighetsförening
Ombud: Jur. kand. Jens Nyström
2. Svenska Naturskyddsföreningen
3. Sveriges Ornitologiska Förening
Ombud för 2 och 3: Jur. dr. Jonas Christensen

MOTPART

Banverket
Ombud: Advokaterna Nils Ryrberg och Mårten Bengtsson

M 4607-07 (Rättegångskostnader)

KLAGANDE

Banverket
Ombud: Advokaterna Nils Ryrberg och Mårten Bengtsson

MOTPARTER

Per Olov Jansson m.fl., se bilaga B
Ombud: Advokaten Björn Rosengren

SAKEN

Tillstånd enligt miljöbalken till anläggande av Botniabanan inom Natura 2000-område m.m.

MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT

1. Miljööverdomstolen avslår Banverkets avvisningsyrkande.
2. Miljööverdomstolen avslår yrkandet om förhandsbesked från EG-domstolen.
3. Miljööverdomstolen ändrar miljödomstolens dom endast på följande sätt
 - a) villkor 16 ska ha följande lydelse:

16. Tillståndet att anlägga Botniabanan inom del av Natura 2000-området (sträckan km 110+000 till 110+980 vid Skäret) Umeälvens delta och slätter (SE0810475) får, med undantag av nedan angivna arbetsmoment, inte tas i anspråk förrän kompensationsåtgärderna för Botniabanans inverkan på rastande fåglar inom Natura 2000-området genomförts.

I samband med att invallningarna för kompensationsåtgärderna inom Natura 2000-området utförs får Banverket, oaktat vad som sägs i föregående stycke, efter länsstyrelsens godkännande, utföra de anläggningsarbeten som erfordras för järnvägen och ägövägsporten.

b) den ersättning som Banverket ska utge till Björn Rosengrens huvudmän bestäms till 452 231 kr, varav 429 375 kr avser ombudsarvode, jämte ränta i enlighet med miljödomstolens dom.

4. Miljööverdomstolen avslår överklagandena i övrigt.
5. Miljööverdomstolen avslår yrkandet om inhibition.
6. Banverket ska ersätta Degernäs samfällighetsförening för rättegångskostnader i Miljööverdomstolen med 17 500 kr, avseende ombudsarvode, jämte ränta enligt 6 § räntelagen (1975:635) från denna dag tills betalning sker.
7. Banverket ska ersätta Per Olov Jansson m.fl., se bilaga B, för rättegångskostnader i Miljööverdomstolen med 3 125 kr, avseende ombudsarvode, jämte ränta enligt 6 § räntelagen från denna dag tills betalning sker.
8. Banverket ska slutligen ersätta enskilda sakägares inställesekostnader vid Miljööverdomstolens huvudförhandling enligt följande:

Berndt Eriksson	1 500 kr
Jan Eriksson	500 kr
Carina Granberg	1 000 kr
Åke Lindgren	1 500 kr
Andreas Martinsson	4 000 kr

BAKGRUND

Målen har handlagts gemensamt vid huvudförhandling och syn den 23 - 25 oktober 2007.

Beträffande tidigare prövningar hänvisas till den redogörelse som framgår av miljödomstolens dom, med det tillägget att regeringen i beslut den 28 juni 2007, N2005/6588/TR, fastställde järnvägsplanen för Botniabanan, sträckan Stöcke-Centrala Umeå (JP74). Järnvägsplanen är efter ansökan från Svenska Naturskyddsföreningen, Sveriges Ornitologiska Förening och enskilda sakägare för närvarande föremål för rättsprövning hos Regeringsrätten.

Miljööverdomstolen har under målets handläggning avslagit flera framställningar om inhibition av verkställighetsförordnandet.

YRKANDEN M.M. I MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Banverkets motparter har yrkat att Miljööverdomstolen ska avslå Banverkets ansökan om tillstånd till anläggande av Botniabanan inom Natura 2000-område (M 4643-07).

De har vidare yrkat att Miljööverdomstolen ska inhämta förhandsbesked från EG-domstolen.

Svenska Naturskyddsföreningen, Sveriges Ornitologiska Förening och Per Olov Jansson m.fl. (Rosengrens huvudmän, bilaga B) har yrkat att Miljööverdomstolen ska avslå ansökan om tillstånd till anläggande av en järnvägsbro över Umeälven och tillfälliga anläggningar (M 3789-07).

Svenska Naturskyddsföreningen, Sveriges Ornitologiska Förening och Degernäs samfällighetsförening har yrkat att Miljööverdomstolen ska avslå Banverkets ansökan om tillstånd till bortledning av grundvatten från en ägovägssport och en bro för brukningsväg över Degernäsbäcken (M 4657-07 och M 4658-07). Samfällighetsföreningen har i andra hand yrkat att det tydliggörs att bron endast får anläggas om det inte är möjligt att utföra ägovägssporten, att tiden i villkor 2 ändras till den 1 april – den 15 maj och att villkor 12 ändras på så sätt att kompensationsåtgärder inte ska utföras inom 350 meter eller i vart fall inte inom 50 meter på ömse sidor om järnvägen.

Svenska Naturskyddsföreningen och Sveriges Ornitologiska Förening har yrkat att miljökonsekvensbeskrivningen inte ska godkännas.

Banverket har yrkat att Miljööverdomstolen ska ändra villkor 16 (M 4643-07) så att det får följande lydelse.

16. Tillståndet att anlägga Botniabanan inom del av Natura 2000-området (sträckan km 110+000 till 110+980 vid Skäret) Umeälvens delta och slätter (SE0810475) får, med undantag av nedan angivna arbetsmoment, inte tas i anspråk förrän kompensationsåtgärderna för Botniabanans in-

verkan på rastande fåglar inom Natura 2000-området genomförts.

I samband med att invallningarna för kompensationsåtgärderna inom Natura 2000-område utförs får Banverket, oaktat vad som sägs i föregående stycke, efter länsstyrelsens godkännande, utföra de anläggningsarbeten som erfordras för järnvägen och ägovägsporten.

Om länsstyrelsen bedömer att kompensationsåtgärderna kommer att vara färdigställda den nästkommande 1 april får tillståndet tas i anspråk även för denna sträcka oaktat vad som sägs i första stycket.

Banverket har yrkat att Degernäs samfällighetsförenings andrahandsyrkande ska avvisas såsom för sent framställt.

Parterna har bestritt varandras yrkanden.

Rättegångskostnader

Per Olov Jansson m.fl. har yrkat fullt bifall till yrkandet om ersättning för rättegångskostnader vid miljödomstolen (M 3789-07).

Banverket har yrkat att ersättningen för rättegångskostnaderna vid miljödomstolen till Rosengrens huvudmän ska sättas ned (M 4607-07).

Parterna har bestritt varandras yrkanden.

Per Olov Jansson m.fl. och Degernäs samfällighetsförening har i målen som rör vattenverksamhet yrkat ersättning för sina rättegångskostnader i Miljööverdomstolen.

Verkställighetsförordnande m.m.

Banverkets motparter har yrkat att verkställighetsförordnandet ska upphävas.

Rosengrens huvudmän har slutligen yrkat att Miljööverdomstolen ska meddela inhibition.

UTVECKLING AV TALAN I MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Parterna har åberopat i huvudsak samma grunder och omständigheter som vid miljödomstolen och har, här i sammandrag, anfört följande.

Regeringens prövning m.m.

Banverkets motparter

Domstolarna är inte bundna av regeringens tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken. Det finns ingen koppling mellan järnvägslagen och 17 kap. Det är fråga om vitt skilda prövningar. Vid den prövning som domstolen ska göra kommer det att framgå att det finns alternativa lösningar som inte inverkar på Natura 2000-området, att det inte finns något väsentligt allmänintresse som gör att 3,5 km av järnvägen måste lokaliserar på sätt som skett samt att de föreslagna kompensationsåtgärderna inte är tillräckliga. Dessa får för övrigt inte avse åtgärder som ändå skulle ha vidtagits med an-

ledning av att områdena ingår i Natura 2000-nätverket. Kompensationsåtgärderna ska underställas EG-kommissionen för yttrande, vilket inte har skett.

Banverkets förstudie om alternativa sträckningar kan inte godtas. Svenska Naturskyddsföreningen och Sveriges Ornitologiska Förening har studerat en annan lokalisering, som kan rymmas inom den korridor som regeringen bestämt och som är bättre än den fastställda. Att en annan sträckning kan innebära längre restid är inte en tvingande orsak av allmänt intresse.

Förhandsbesked bör inhämtas från EG-domstolen om tolkningen av artikel 6.4 i habitatdirektivet (rådets direktiv 92/43/EEG om bevarande av livsmiljöer samt vilda djur och växter) för att klarlägga om artikeln hindrar tillstånd till den sökta dragningen och i vilken utsträckning kompensationsåtgärder får innefatta områden som är föremål för restaureringsarbeten inom Natura 2000. Miljööverdomstolen bör göra en självständig prövning av tillåtligheten mot bakgrund av kravet i artikel 6 i Europakonventionen om rätt till opartisk rättegång. Sakägarna har också en obligatorisk rätt till domstolsprövning enligt Århuskonventionen (Konvention om tillgång till information, allmänhetens deltagande i beslutsprocesser och tillgång till rättslig prövning i miljöfrågor), vilken rätt inte iakttagits.

Banverket

Miljööverdomstolen är bunden av regeringens tillåtlighetsprövning. Föreningarnas nu framlagda förslag till bansträckning, genom södra delen av Västerfjärden, innebär ett spår som går igenom primärskogarna, som är skyddade enligt habitatdirektivet. Dessutom kommer en sådan sträckning att innebära en annan utbredning av buller i deltaområdet. Alternativet skulle inte rymmas inom den tillåtna korridoren. EG-kommissionen har yttrat sig över kompensationsåtgärderna och har fått en garanti av regeringen att det går att åstadkomma andra kompensationsåtgärder än Änget, om Änget inte är lämpligt. – Beträffande Århuskonventionens krav pågår för närvarande rättsprövning i Regeringsrätten angående regeringens beslut om järnvägsplanen.

Miljökonsekvensbeskrivningen

Svenska Naturskyddsföreningen och Sveriges Ornitologiska Förening

Miljökonsekvensbeskrivningen är undermålig. Det finns inte något samlat dokument som uppfyller de krav som ställs på en miljökonsekvensbeskrivning. En bra miljökonsekvensbeskrivning hade utmönstrat det nu framlagda förslaget som det bästa alternativet.

Banverket

Miljökonsekvensbeskrivningen var ett enda dokument från början men har byggts ut allt eftersom under målets prövning. Det innebär inte att den är undermålig.

Kompensationsåtgärder

Svenska Naturskyddsföreningen, Sveriges Ornitologiska Förening, Rosengrens huvudmän (bilaga C)

Det var Västerbottens Ornitologiska förening som tog initiativ till restaurering av Rengrundets strandängar. Dessa 25 ha är restaurerade med EU-medel och får inte räknas

som kompensationsmark. Stöcke strandängar skulle vara steg två i detta arbete. Där planerades också skötselåtgärder med hjälp av EU-medel. Dessa utgör åtgärder som skulle ha kommit fåglarna tillgodo oavsett järnvägen. Områden som ligger inom en skötselplan kan inte godtas som kompensation. Berg kan inte heller räknas in.

Miljödomstolen har inte prövat kompensationsåtgärderna förutsättningslöst. Ingen kvalitetsbedömning har skett och sakägarnas utredningar har inte värderats. Kompensationsåtgärderna uppfyller inte EG-kommissionens krav eller regeringsbeslutet från år 2003. De ska vara utförda innan arbetet påbörjas. Marker, som ligger inom 350 meter från järnvägen och marker som tidigare sköts som fågelmarker, får inte medräknas som kompensationsåtgärder. De föreslagna kompensationsåtgärderna räcker inte till. Födosöksmarkerna får inte vara för små. Det är stora svårigheter att kombinera jordbruk och våtmark. Våtmark intill järnvägen är en onödig åtgärd. När åtgärderna är klara ska de underställas EG-kommissionen för yttrande.

Degernäs samfällighetsförening

Av länsstyrelsens bevarandeplan för området framgår att området gynnas av varsamt jordbruk och att arealen bör ökas eller bibehållas. Det är inte gynnsamt för området att ändra markanvändningen. Kompensationsåtgärderna innebär inte att spannmålsodlingen ökar.

Man bör skilja på konsekvensbegränsande åtgärder och kompensationsåtgärder. Konsekvensbegränsande åtgärder vidtas för att mildra effekten av en verksamhet i närheten av projektet. Kompensationsåtgärderna ska kompensera för intrånget som banan gör. Statens åtagande beträffande Natura 2000 får inte blandas ihop med kompensationsåtgärderna. Ska kvaliteten på ett område höjas som en kompensationsåtgärd, måste åtgärderna verkligen leda till en kvalitetshöjning. Stöcke strandängar och fält med fodersäd utgör ingen kompensation eftersom de redan finns i dag.

Storavan kommer inte att fungera under samma tid som Skäret vilket är ett problem. Markägarna har skött aktuella områden tidigare på ett bra sätt. De strandängar som ska återskapas har redan varit påtänkta som åtgärder för skötseln. Det tekniska genomförandet av åtgärderna är osäkert. Där markerna sätts under vatten kommer det att bli omöjligt att bedriva spannmålsodling, vilket får betydelse för fåglarnas födosök. Samråd med markägarna har inte skett. Det kan ifrågasättas om kompensationsåtgärder inom 350 meter från banan innebär någon miljömässig nytta. Villkor 12 bör därför ändras i enlighet med föreningens yrkande.

Det stämmer inte som Banverket påstår att jordbrukarna ska kunna fortsätta som vanligt. En minskad andel jordbruk var en av riskfaktorerna för Natura 2000-området. Att i mars månad leda vatten från Degernäsbäcken, när denna fortfarande är frusen, kan leda till konsekvenser på andra områden. Det kan även påverka beståndet av bäver.

Det kan ifrågasättas om kompensationsåtgärderna är juridiskt genomförbara. Rådighet över markerna saknas. Frågan är om naturreservatsbildning och ett tvångsmässigt förfarande enligt 28 kap. 2 § miljöbalken är möjligt. Ett tidsbegränsat tillstånd till vattenverksamhet garanterar inte någon långsiktighet. Lagen om särskilda vattenverksamheter är inte heller tillämplig. Skulle Miljööverdomstolen anse att Tåxtet bör läggas till

som kompensationsåtgärd kräver detta ytterligare en återförvisning eftersom detta alternativ är dåligt utrett.

Sammanfattningsvis anser samfällighetsföreningen att kompensationsåtgärderna är för få, för dåliga och för osäkra.

Om tillåten järnvägssträckning över Skäret inte kommer att ändras anser jordbrukarna att det är bättre att en ägovägspport anläggs i stället för en brukningsbro över Degernäsbäcken.

Banverket

Vid val av kompensationsåtgärder har EG-kommissionens vägledning till artikel 6.4 i habitatdirektivet följts. En plats för kompensationsåtgärder ska väljas så nära som möjligt där skadan har uppkommit. De aspekter som bl.a. ska beaktas är arealer och ekologisk funktion i landskapet.

Banverket har följt de principer vid val av kompensationsåtgärder som Miljööverdomstolen lade fast i sitt beslut. Funktionen har ansetts viktigare än arealen. Störningszonen har inte räknats som fullvärdig kompensationsåtgärd. Slutsatsen av den uppföljning som hittills skett av genomförda kompensationsåtgärder är att fodring ute på åkrarna fungerar bra för att locka fåglarna. Föda och vatten är det som attraherar fåglarna. Det finns en splittrad bild av hur fåglarna reagerar, varför även marker intill järnvägen bör iordningställas.

Beträffande kompensation för rastande fåglar är restaureringen av Stöcke strandängar redan genomförd och området överlämnat till Stiftelsen Naturvård vid Nedre Umeälven att förvalta. Överenskommelser har träffats med jordbrukare om kontraktsodling genom avtal som löper årsvis. Projekteringen av våtmarkerna och flödvattenytorna är överlämnad till en konsultfirma för utredning. Utformningen av vallarna styrs av den markägare som berörs mest. Kraftledningen som idag löper i luften ska läggas ner invid Botniabanan. Värdering av områdena kommer också att ske för att senare kunna verkställa markinlösen. Banverket förlitar sig på att markåtkomst kan ske genom länsstyrelsens reservatsbildning och med stöd av de bestämmelser som finns i bl.a. miljöbalken. När Banverket har markåtkomst börjar arbetet. Meningen är att jordbrukarna ska kunna bruka jorden. Små arealer skogsmark kommer att bli avverkade för att bli betesmarker. Kring Storavan finns ett stort intresse från markägarna. Banverket har avsatt medel för en långsiktig förvaltning till stiftelsen för att garantera en hög kvalitet. Medlen ska garantera att markerna kommer att fortsätta att brukas. Det är dock alltjämt Banverket som har ansvar för att det fungerar.

De ansökningshandlingar beträffande vattenverksamhet som förberetts avviker inte från villkor 12 i deldomen förutom en liten avvikelse beträffande våtmarkernas utbredning.

Banverket planerar i första hand att anlägga en ägovägspport, men det är för tidigt att helt avfärda en brukningsbro, bl.a. mot bakgrund av att det inte är helt klart med markägarna.

Villkor 2

Degernäs samfällighetsförening

Tiden för anläggningsåtgärder i villkoret bör överensstämma med den tid som angetts i länsstyrelsens beslut om beträdandeförbud i fågelskyddsområdet.

Banverket

Beträffande de tidpunkter då anläggningsstopp är aktuella har länsstyrelsen vid bestämmandet av beträdandeförbudet utgått ifrån att våarna kommer allt tidigare. För Banverkets del är det fråga om en kort period under anläggningstiden varför det är godtagbart att utgå ifrån de förhållanden som råder för närvarande. Tidsintervallerna behöver således inte skärpas för anläggningsstoppet.

Villkor 16

Banverket

Det av miljödomstolen föreskrivna villkor 16 innebär att inga arbeten får utföras på sträckan km 109+500 till 110+980 innan de föreskrivna kompensationsåtgärderna för rastande fåglar genomförs. Ägovägsporten kan inte anläggas trots att urgrävningen för denna inte kommer att innebära några barriäreffekter. Den planerade samordningen mellan anläggandet av banvallen och invallningarna utmed järnvägen för kompensationsåtgärderna kommer inte att kunna genomföras. Invallningarna för svämsjöarna och järnvägsbroppan hänger byggnadstekniskt ihop. Att utföra dessa anläggningar vid olika tidpunkter skulle medföra stora tekniska och praktiska svårigheter samt medföra väsentliga fördröjningar. Även ägovägssporten kommer att vara integrerad med invallningen för svämsjöarna.

Anläggandet av banvallen i samband med invallningarna kan begränsas till banvallens nedre delar, så att risker för barriäreffekter inte uppkommer.

Villkoret innebär såsom miljödomstolen formulerat det också att anläggningsarbeten på en sträcka av 500 meter inom järnvägsplan JP 73 inte kan genomföras innan kompensationen färdigställts trots att några barriäreffekter överhuvudtaget inte är att befara i det avsnittet. Järnvägen löper här utmed en skogsriddå utanför Natura 2000-området och delar inte av det öppna området Skäret. På sträckan km 109+500 till 110+000 kommer en mötesstation att utföras vilket innebär att tre spår kommer att löpa parallellt och att olika tekniska konstruktioner kommer att anläggas där.

Kompensationen för rastande fåglar behöver vara i funktion endast under ca en månad på våren och det finns därför inte något behov av åtgärden under ca 11 av årets resterande månader. Störningarna kommer att bli mer omfattande för omgivningen om arbetena måste utföras vid två tillfällen.

Svenska Naturskyddsföreningen, Sveriges Ornitologiska Förening och Rosengrens huvudmän (bilaga C)

Kompensationsåtgärden ska vara vidtagen och på plats innan beständiga åtgärder vidtas. De omständigheter som Banverket åberopar saknar betydelse för tillämpningen av ifrågakavande regler i habitatdirektivet. Klara instruktioner för hur det ska gå till finns i EG-rätten.

Degernäs samfällighetsförening

Samfällighetsföreningen delar miljödomstolens uppfattning att banvallen riskerar att utgöra en barriär redan under arbetet med menlig inverkan på områdets funktion som rastplatsområde för fåglarna. Om kompensationsåtgärderna utförs så som samfällighetsföreningen föreslagit med t.ex. 100 meter mellan banvallen och kompensationsåtgärderna får utformningen av villkor 16 mindre betydelse.

YTTRANDEN I MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Luftfartsstyrelsen

Styrelsen har medverkat i den referensgrupp som Banverket satte upp för inhämtande av berörda sakägares synpunkter. Styrelsen har haft möjlighet att påverka lokaliseringen av de föreslagna kompensationsåtgärderna och avser att inte ytterligare kommentera de av Banverket föreslagna åtgärderna.

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen anser att aktuell prövning är bunden av regeringens tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken och vidhåller sin inställning i målet. Ett förslag till skötselplan för deltaområdet finns sedan april i år och remissbehandling pågår. I planen framgår tydligt vad länsstyrelsen ska göra. Det råder alltså ingen osäkerhet om vad som ingår i länsstyrelsens åtaganden och vad som åligger Banverket.

De föreslagna kompensationsåtgärderna är tilltagna med tillräcklig marginal för att kompensera intrånget i Natura 2000-områdena. Det är viktigt för funktionen att ta ett helhetsgrepp och att åtgärder vidtas även intill järnvägen. De kvalitéer som går förlorade genom att Skäret inte längre är aktuellt kommer att finnas i samma utsträckning och mer därtill i och med de föreslagna kompensationsåtgärderna. En huvudsaklig inriktning på kompensationsåtgärderna i odlingslandskapet är att bruket av jorden kan fortgå. De konsekvenser som det trots allt kan bli för brukarna kommer att vara en central fråga inom det regelverk som styr det fortsatta arbetet med reservatsbildande.

Anläggande av en ägovägsport är bäst för skötseln av området vid Skäret.

Det är viktigt att fåglarna har tillgång till rastplatser under hela byggtiden. Länsstyrelsen har dock ingen erinran mot att det i samband med byggandet av kompensationsåtgärderna byggs anslutande delar av järnvägen. Det förutsätter dock att byggandet inte medför en barriäreffekt för fåglarna eller att mark, som i annat fall kan nyttjas av fåglarna under byggtiden tas i anspråk. Länsstyrelsen är dock tveksam till det av Banverket föreslagna sista stycket i villkor 16 och den kontroll som länsstyrelsen ska göra.

Umeå kommun

Kommunen vidhåller vad kommunen tidigare har yttrat i målet. Kommunen anser att sakägarnas och föreningarnas yrkanden ska lämnas utan bifall. Banverkets yrkande om ändring av villkor 16 bör bifallas på av Banverket anförda skäl. Kommunen kan inte se att ett bifall till Banverkets yrkande om ändring av villkor 16 kommer att medföra någon försämring för de naturvärden som ska skyddas i området. Samordnas åtgärderna i området med byggandet begränsas den tid under vilken intrång och störning

kommer att ske i området. I det område där föreningarna har föreslagit en alternativ lokalisering finns ett flygplatsreservat enligt översiktsplanen. Restiden skulle bli längre, vilket är en nackdel ur regional synpunkt.

Naturvårdsverket

Naturvårdsverket delar inte klagandenas oro för att kompensationsåtgärderna skulle vara otillräckliga. Det är ett hypotetiskt resonemang att skilja vård från kompensation. Föreslagna åtgärder har en mycket hög kvalitet. Det finns mycket positiva resultat beträffande de åtgärder som redan vidtagits. Det finns även en prövotid för att trygga ett framtida resultat. Kompensationsåtgärderna kommer att gynna sädgåsen långsiktigt. Helhetslösningen gör att gåsen mer flexibelt kan utnyttja området. Naturvårdsverkets uppfattning är att åtgärderna kommer att innebära biologisk mångfald och vara positiva för hela Natura 2000-området.

Naturvårdsverket instämmer i länsstyrelsens bedömning att byggandet av banan och genomförandet av kompensationsåtgärderna kan ske parallellt om rastande fåglar har tillgång till sina rastplatser under hela byggtiden.

UTREDNINGEN I ÖVRIGT I MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Utredningen och bevisningen i målet är i allt väsentligt densamma som vid miljödomstolen. Ulf Skyllberg och Per Hansson har på Svenska Naturskyddsföreningens och Sveriges Ornitologiska Förenings begäran hörts på nytt. Vid miljödomstolen ingivna dvd-inspelningar har spelats upp utom huvudförhandlingen. Fotografier har förevisats. Degernäs samfällighetsförening har åberopat länsstyrelsens bevarandeplan för Umeälvens delta och slätter (SE0810475). Viss annan utredning om rastande fåglar har också redovisats.

Banverket har i Miljööverdomstolen redovisat erfarenheter från fågelstudier inom kontrollprogrammet för Botniabanan år 2007 samt lämnat en promemoria om genomförande av kompensationsåtgärder och lägesavstämning med hänsyn till pågående projektering m.m. Banverket har vidare åberopat en dvd-inspelning om gässens beteende. Den har spelats upp.

Ulf Skyllberg, som också skriftligen bemött Banverkets redovisade fågelstudier, och Per Hansson, har i allt väsentligt uppgivit följande. Det material som lämnats in av Banverket är inte statistiskt utvärderat. Bilderna är från extrema förhållanden. Förhållandena vid Husbydammarna är inte representativa. Den internationella forskningen tyder på att störningszonen kring tåget bör vara 500-700 meter, 350 meter är för smalt. Nattplatserna är känsligast. När fåglarna upphör i sitt födosök är det ett tecken på stress. Stora flockar störs mer än små. Beträffande de spillningsstudier som Banverket visat är fältet för litet för att några säkra slutsatser ska kunna dras. Kompensationsåtgärderna är bra i sig, men gässen kommer att störas av banan. Vatten behövs för fåglarna, men inte för födosök. Kompensationsåtgärder inom störningszonen är onödiga. Kompensationsmark, som består av vallar eller morän ifrågasätts eftersom gäss sällan betar på sådana marker. – Beträffande datumet i villkor 2 är det osäkert när gässen kommer.

MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL

Avvisningsyrkandet

Banverket har yrkat att Miljööverdomstolen ska avvisa Degernäs samfällighetsförenings yrkande i andra hand att tillstånd till anläggande av bro för brukningsväg bör ändras samt att även villkoren 2 och 12 bör ändras. Föreningen, som i första hand har yrkat att Banverket inte ska få tillstånd att anlägga järnvägen i den sträckning som är beslutad, är oförhindrad att inskränka sin talan efter att överklagandetiden gått ut. Något annat hinder för prövning av framställda yrkanden finns inte heller. Banverkets yrkande om avvisning ska därför avslås.

Regeringens prövning m.m.

Regeringen har genom sin tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken lagt fast var järnvägen ska dras fram. Vid den prövningen har regeringen, vilket framgår av dess skäl till beslutet, behandlat tillåtligheten mot bakgrund av att järnvägskorridoren skulle komma att skära genom två Natura 2000-områden.

I svensk lagstiftning uppfylls MKB-direktivets (direktiv 85/337/EEG) krav på miljökonsekvensbeskrivning med alternativredovisning samt tillståndsprövning av stora järnvägsprojekt genom lagen (1995:1649) om byggande av järnväg. Det är möjligheterna till domstolsprövning av avgöranden enligt den lagstiftningen som syftar till att uppfylla Århuskonventionens krav. Regeringens beslut den 28 juni 2007 avseende den överklagade järnvägsplanen är också föremål för rättsprövning i en pågående process i Regeringsrätten.

Miljööverdomstolen gör nu ingen annan bedömning än den som miljödomstolen gjort i fråga om en tillståndsmyndighets bundenhet av regeringens tillåtlighetsprövning. Miljööverdomstolen kan därför inte pröva alternativa lokaliseringar av banan. Det förslag till alternativ dragning av järnvägen som Naturskyddsföreningen och Ornitologiska föreningen har lämnat in till Miljööverdomstolen kan därför inte bli föremål för prövning. Det finns inte heller skäl att inhämta förhandsavgörande från EG-domstolen i frågan om banans tillåtlighet.

Föreningarna har mot miljödomstolens godkännande av miljökonsekvensbeskrivningen för järnvägsdragningen anmärkt bl.a. att den inte innehåller alternativa lösningar och att den inte utgör ett samlat dokument. Det ligger i sakens natur att en miljökonsekvensbeskrivning under en lång process kan komma att kompletteras med nya utredningar. Något krav på att beskrivningen måste finnas samlad i ett dokument uppställs inte. Enligt Miljööverdomstolens uppfattning är miljökonsekvensbeskrivningen tillräcklig för den prövning domstolen har att göra.

Tillstånd enligt 7 kap. 28 a § och 11 kap. miljöbalken

Banan kommer att dras genom två Natura 2000-områden; Umeälvens delta som är skyddat enligt rådets direktiv 92/43/EEG om bevarande av livsmiljöer samt vilda djur och växter (habitatdirektivet), samt Umeälvens delta och slätter som är skyddat enligt rådets direktiv 79/409/EEG om bevarande av vilda fåglar (fågeldirektivet).

För att tillstånd enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken ska kunna meddelas krävs, utöver ställningstagande till de frågor som regeringen prövat, även en bedömning av om kompensationsåtgärderna är tillräckliga och godtagbara för att kompensera för de miljövärden som förloras.

Kompensationsåtgärder avseende livsmiljöer

Banans anläggande och drift inom området Umeälvens delta kommer att ta i anspråk eller påverka livsmiljöer av olika slag, främst den prioriterade livsmiljötypen naturliga primärskogar i landhöjningskust men även livsmiljötyperna mossar, kärr och gungflyn, estuarier, fuktängar samt alluviala lövskogar. De åtgärder Banverket åtagit sig och miljödomstolen föreskrivit till följd av dessa intrång har inte mötts av några särskilda invändningar från motparterna. Miljööverdomstolen finner också att de är tillräckliga för att kompensera de förlorade naturvärdena och att de kan godtas.

Kompensationsåtgärder avseende rastande fåglar

Kompensationsåtgärderna till följd av banans dragning genom området Umeälvens delta och slätter har däremot ifrågasatts av Banverkets motparter i ett flertal avseenden. Invändningarna har i första hand framförts till stöd för att banan inte skulle vara tillåtlig på den sökta platsen. Det har således anförts att markerna redan nu fungerar på bästa sätt – förutsatt att banan inte kommer till stånd – och att de föreskrivna åtgärderna inte tillför något mervärde. Som redovisats ovan kan invändningar mot kompensationsåtgärderna som enbart inriktas mot verksamhetens lokalisering inte prövas i detta mål. Mycket av vad som framförts har dock även betydelse för bedömningen av åtgärderna i sig, och Miljööverdomstolen övergår här till den bedömningen. Huvudfrågan är då om kompensationsåtgärderna är tillräckliga och lämpliga med hänsyn till de skador Botniabanans ger upphov till för rastande fåglar i slättlandskapet.

Botniabanans dragning genom området Umeälvens delta och slätter kommer att skada delområdet Skäret och dess omgivningar vilka används för födosök och vila av sädgäss och andra flyttande fåglar. Miljödomstolen har föreskrivit att Banverket i enlighet med sitt åtagande ska kompensera de miljövärden som förloras genom åtgärder inom områdena Skärberget/Stranden (i vilket Rengrundets strandängar ingår) och Stöcke strandängar samt i anslutning till Storavan. Åtgärderna består i att öppna landskapet genom restaurering och fortsatt underhåll, samt att anlägga översvämningssytor. Inom kompensationsområdena ska också odlas eller spridas spannmål som föda till fåglarna.

Banverkets motparter har invänt att flera av de åtgärder som föreskrivits inte kan tillgodoräknas som kompensationsåtgärder, eftersom de skulle ha kommit till stånd oberoende av Banverkets åtagande. De utgör i stället sådana skötselåtgärder som reguljärt fordras i Natura 2000-områden. Banverkets motparter har vidare framhållit att vissa av restaureringsåtgärderna – på Rengrundets strandängar och Stöcke strandängar – redan utförts och att det är enbart begränsade restaureringsåtgärder samt skötselåtgärder som återstår där. Delar av dessa restaureringar har genomförts av Västerbottens ornitologiska förening. En del av restaureringarna på strandängarna har finansierats med EU-medel.

Vilka krav på åtgärder som ställs på myndigheter i fråga om Natura 2000-områden följer av förordningen (1998:1252) om områdesskydd enligt miljöbalken m.m., som är

en del av genomförandet av fågeldirektivet och habitatdirektivet i svensk lagstiftning. Bland annat anges i 16 § att myndigheterna när det gäller Natura 2000-områden särskilt ska bevaka att en gynnsam bevarandestatus bibehålls eller återställs för berörda livsmiljöer och arter. Länsstyrelsen har också fastställt en bevarandeplan för Natura 2000-området Umeälvens delta och slätter. Enligt Miljööverdomstolens mening är de åtgärder Banverket genom miljödomstolens dom ålagts att genomföra totalt sett mer omfattande och ingripande än vad som följer av den angivna bestämmelsen. De ingår inte heller i de åtgärder länsstyrelsen enligt bevarandeplanen kommer att ansvara för. Merparten av åtgärderna ligger därmed utöver vad som följer av det reguljära bevarandet av Natura 2000-områden och kan därför enligt Miljööverdomstolens mening räknas som kompensation för den skada som uppstår för rastande fåglar till följd av Botniabanans dragning över Skäret.

Restaureringsarbetet på Rengrundets och Stöcke strandängar har dock delvis initierats och utförts som skötselåtgärder i Natura 2000-området och Miljööverdomstolen anser därför att det inte fullt ut kan tillgodoräknas Banverket som en kompensationsåtgärd. Den fortsatta restaureringen och skötseln är emellertid viktig för insatserna i området Skärberget/Stranden med omnejd som helhet, och åtgärderna kan i denna del räknas som kompensation.

Miljööverdomstolen anser inte att det finns behov av att inhämta förhandsavgörande från EG-domstolen i frågan om kompensationsåtgärder.

Banverkets motparter har anfört att den störningszon på 350 meter från banan som Banverket räknat med vid beräkningen av kompensationsområdenas area är för smal, eftersom sädgäss kan störas på avstånd av 700 meter och upp till 1 kilometer från järnvägstrafik.

Enligt Miljööverdomstolens mening visar de undersökningar som redovisats av Banverket och av dess motparter att det fortfarande finns osäkerheter om i vilken utsträckning de rastande fåglarna - främst sädgässen - störs av järnvägstrafik vid födosök och vila. Det är inte möjligt att innan banan anlagts och tagits i drift med full säkerhet avgöra hur långt från banan sädgässen kommer att störas vid tågtrafik över Skäret. Miljööverdomstolen bedömer dock att de kompensationsåtgärder Banverket genom miljödomstolens dom är ålagt att utföra har den omfattningen att de även inrymmer en säkerhetsmarginal för det fall att fåglarna skulle störas inom en bredare zon än 350 meter. Det är viktigt att studierna av hur fåglarna störs av järnvägstrafik fortsätter inom ramen för det provotidsförordnande miljödomstolen föreskrivit. Skulle de fortsatta undersökningarna ge vid handen att beslutade kompensationsåtgärder är otillräckliga, eftersom fåglarna störs mer än vad som nu beräknas, kan ytterligare åtgärder föreskrivas efter provotiden.

Det finns enligt Miljööverdomstolens mening inte skäl att, enligt vad Banverkets motparter anfört, undanta områden inom störningszonen från åtgärder enligt kompensationsplanerna. Det skulle innebära nackdelar för den sammanhängande landskapsbild som eftersträvas, samtidigt som förutsättningarna för särskilt de mindre störningskänsliga fåglarna att utnyttja även zonen närmare järnvägen skulle försämrats. Yrkandet

från Degernäs samfällighetsförening om att kompensationsåtgärder inte ska utföras närmare järnvägen än 350 meter, alternativt 50 meter, ska alltså avslås.

Banverkets motparter har vidare anfört att kompensationsåtgärderna inte kommer att få den avsedda ekologiska funktionen. De skapar visserligen öppna ytor, men detta är huvudsakligen till nytta för betesdjur, inte för sädgäss. Dämningsåtgärderna riskerar också enligt dem att försvåra jordbruksdriften så att åkerarealen minskar vilket vore till nackdel för sädgässen.

Bland annat mot bakgrund av Naturvårdsverkets och länsstyrelsens ställningstaganden bedömer Miljööverdomstolen att de föreskrivna kompensationsåtgärderna kommer att innebära att nya områden kan användas som rastplatser för födosök och vila av de flyttande fåglarna och att områden som redan tidigare utnyttjats kommer att bli mer attraktiva. Öppna marker med födorika fält i anslutning till flödvattenytor bör ha goda förutsättningar att attrahera bland annat sädgäss, sångsvanar och tranor. Om nya öppna marker nyttjas av betesdjur, kan tidigare betesmarker avlastas och i större utsträckning användas som foderområden för gässen. Den regim för påfyllning och avtappning av dämningarna som Banverket redovisat, med fortsatta möjligheter att bruka den mark som översvämmas på våren och försommaren, framstår också som lämplig med hänsyn till fåglarna.

Invändningarna från Banverkets motparter utmynnar i att arealen för kompensationsåtgärderna är otillräcklig sedan ytor med åtgärder som enligt ovan inte bör tillgodoräknas eller åtgärder som inte beräknas ge effekt räknats bort.

Miljööverdomstolen anser att omfattningen av kraven på kompensationsåtgärder ska styras av åtgärdernas ekologiska funktion snarare än av storleken på de arealer som på olika sätt berörs. Ovan har bedömts att funktionen motsvarar de krav som bör ställas på kompensationsåtgärder. Mot den bakgrunden kan en jämförelse av storleken på de ytor som utsätts för ett intrång med storleken på de ytor inom vilka kompensationsåtgärder ska genomföras ge en indikation på om insatserna är tillräckligt omfattande. Med en störningszon på 350 meter från banan har intrånget på Skäret beräknats till 31 ha. Banverket har beräknat den area som kompensationsåtgärderna omfattar – Skärberget/Stranden, Storavan, Stöcke strandängar och fält med fodersäd – till 173 ha utanför störningszonen. Även om det görs avdrag för fodersädsfälten som redan ingår i kompensationsområdena Skärberget/Stranden och Storavan och för att delar av restaureringen på Rengrundets och Stöcke strandängar inte kan räknas Banverket tillgodo som kompensationsåtgärder, är kompensationsarealen avsevärt större än intrångsarealen. Den motsvarar vad Naturvårdsverket tidigare yrkat i målet (innan Änget avförts som lämpligt område) då verket ansåg att ytan borde utgöra 130 ha utöver Stöcke strandängar. Miljööverdomstolen finner därmed att de ålagda åtgärderna innebär en sådan arealmässig överkompensation som är nödvändig till följd av intrångets ingripande karaktär i området och den osäkerhet som gäller beträffande fåglarnas – främst sädgässens – känslighet för störningar.

Slutsatser

Sammanfattningsvis bedömer Miljööverdomstolen att de åtgärder som Banverket nu åtagit sig och miljödomstolen föreskrivit kan kompensera för de miljövärden som för-

loras genom anläggandet och driften av Botniabanan i Natura 2000-områdena Umeälvens delta samt Umeälvens delta och slätter.

Skulle de fortsatta studierna av järnvägens inverkan på de rastande fåglarna i slättlandet visa att det finns brister i åtgärderna så att syftet och målen enligt kompensationsplanerna inte nås, kan ytterligare åtgärder föreskrivas efter en provotid.

De yrkanden som Banverkets motparter framställt om att tillstånden bör upphävas ska således avslås. Även yrkandet om ändring av villkor 12 ska avslås.

Bro för brukningsväg över Degernäsbäcken

När det sedan gäller frågan om tillståndet till en bro för brukningsväg över Degernäsbäcken ska upphävas, som Degernäs samfällighetsförenings yrkat i andra hand, har Banverket förklarat att någon sådan bro inte kommer att byggas om ägovägsporten kan komma till stånd. Miljööverdomstolen konstaterar att det för jordbrukets del krävs möjligheter att passera över Degernäsbäcken på annat sätt om ägovägsporten inte kan anläggas. Tillståndet i denna del bör därför inte ändras.

Villkoren i tillståndet

Villkor 2

Degernäs samfällighetsförening har hävdatt att anläggningsstoppet under april och maj månad bör gälla under samma tid som länsstyrelsens beslut om beträdandeförbud. Mot detta har Banverket invänt att beträdandeförbudet tar sikte på framtiden, då våra förväntas infalla tidigare på året medan anläggningsstoppet har bestämts efter nuvarande förhållanden.

Länsstyrelsen och Naturvårdsverket har inte ifrågasatt den bestämda tiden för anläggningsstoppet. Enligt Miljööverdomstolens bedömning av den utredning som finns om bl.a. sädgässens ankomst till området är anläggningsstoppet i villkor 2 tillräckligt för att skydda fåglarna från störningar under den tid de rastar i deltalandskapet. Villkoret behöver därför inte ändras.

Villkor 16

Banverkets yrkande om ändring av första stycket innebär att sträckans ena avgränsning vid punkten 109+500, som ligger utanför Natura 2000-området ändras till punkten 110+000, där Natura 2000-området börjar. Föreslagna ändringar i övrigt syftar till att dels få anlägga järnvägen och ägovägsporten vid Skäret samtidigt som invallningar för kompensationsåtgärderna utförs där och dels att få utföra anläggningsarbeten före kompensationsåtgärderna under förutsättning att dessa är klara då flyttfåglarna anländer på våren. Banverkets motparter har hänvisat till att det finns klara instruktioner för hur det ska gå till i EG-rätten och att kompensationsåtgärderna således ska vara utförda när anläggningsåtgärder vidtas.

Eftersom den i villkoret angivna punkten 109+500 ligger utanför Natura 2000-området saknas skäl för att inte godta Banverkets ändringsyrkande i den delen. När det gäller samordning av åtgärder finns det inga bärande skäl för att hindra att samordning sker av åtgärder som avser anläggandet av banvall m.m. och åtgärder som avser invall-

ningar. Denna uppfattning stöds av länsstyrelsen och Naturvårdsverket. En sådan samordning kan inte heller anses strida mot EG-rätten.

När det sedan gäller frågan om andra anläggningsarbeten ska få påbörjas – än dem, som avses i andra stycket i Banverkets förslag till villkorsändring – innan kompensationsåtgärderna är utförda, finner Miljööverdomstolen att Banverket inte framfört tillräckliga skäl för en sådan ändring. Yrkandet om att villkoret ska utformas med ett tredje stycke ska därför avslås.

Miljööverdomstolen konstaterar att det givetvis är tillräckligt att kompensationsåtgärderna (t.ex. invallningar och pumpinstallationer) utförts innan anläggningsarbetena kan börja. Det finns inget krav på att kompensationsområdena ska ha tagits i anspråk av flyttande fåglar under vårperioden.

Verkställighetsförordnande m.m.

Det finns inte skäl att ändra miljödomstolens förordnande om att tillståndet får tas i anspråk även om domen inte vunnit laga kraft. Följaktligen skall inhibitionsyrkandet avslås.

Rättegångskostnader

Rättegångskostnaderna vid miljödomstolen

Banverket har yrkat att ersättningen till sakägare företrädna av advokaten Björn Rosengren ska bestämmas efter en tidsåtgång om 100 timmar för nedlagt arbete och en timtaxa om 2 000 kr exklusive mervärdesskatt. Banverket har vidare yrkat att ersättningen för professor Jonas Ebbessons utlåtande sätts ned till det av Banverket godtagna beloppet om 5 000 kr.

Björn Rosengrens huvudmän har yrkat att ersättningen till de tekniska biträdena Per Hansson och Ulf Skyllberg ska bestämmas till begärda 35 000 kr respektive 20 000 kr.

Björn Rosengrens huvudmän har uppgett följande. Förberedelserna inför huvudförhandlingen och genomförande av denna tog 73 arbetstimmar i anspråk. Vid förhandlingen lämnades in material om ca 400 sidor som gicks igenom efter respektive förhandlingsdag. Telefonöverläggningar uppgick till 22 timmar och sammanställning av olika inlagor m.m. tog sammanlagt 25 arbetstimmar. Inlagor från Banverket och myndigheter har tidsberäknats till 15 timmar. Den faktiska tidsåtgången har varit längre än vad som fakturerats.

Miljööverdomstolen gör följande bedömning.

Enligt 18 kap. 8 § rättegångsbalken ska ersättning för rättegångskostnad fullt motsvara kostnaden för rättegångens förberedande och talans utförande jämte arvode till ombud eller biträde, såvitt kostnaden skäligen varit påkallad för tillvaratagande av partens rätt. Ersättningen ska bestämmas med hänsyn till bl.a. målets beskaffenhet och omfattning samt till den omsorg och skicklighet med vilken arbetet har utförts.

Det finns inte anledning att ifrågasätta riktigheten av de uppgifter som Björn Rosengren lämnat rörande nedlagd arbetstid. Även om rättegången i miljödomstolen i vissa

delar varit en upprepning av rättegången i Miljööverdomstolen har omfattande utredningar tillkommit efter Miljööverdomstolens beslut om återförvisning. Målet har rört frågor på miljörettens område som inte tidigare prövats slutligt av domstol. Med hänsyn till vad som förekommit får den av miljödomstolen bestämda ersättningen för ombudsarvode godtas. Banverkets yrkande i denna del ska således avslås.

När det sedan gäller ersättning för Jonas Ebbessons utlåtande har Banverket hänvisat till att Björn Rosengrens huvudmän tidigare tillgodogjorts för Ebbessons medverkan med 80 000 kr exkl. mervärdesskatt för det biträde denne lämnat åt Björn Rosengren under målets handläggning. Mot den bakgrunden och med hänsyn till att inget nytt tillförts målet i de frågor som utlåtandet behandlar bör Banverkets yrkande i den delen bifallas.

Den av miljödomstolen bestämda ersättningen för tekniskt biträde av Per Hansson och Ulf Skyllberg får anses skälig. Björn Rosengrens huvudmäns ändringsyrkande ska alltså avslås.

Rättegångskostnaderna i Miljööverdomstolen

Per Olov Jansson m.fl. och Degernäs samfällighetsförening har i de mål som rör vattenverksamhet yrkat ersättning för rättegångskostnader och ersättning till de sakägare som varit närvarande vid huvudförhandlingen.

Miljööverdomstolen gör följande bedömning.

Av 25 kap. 2 § andra stycket miljöbalken följer att Banverket, oavsett utgången, ska ersätta motparterna i målen som rör vattenverksamhet för de kostnader som uppkommit på grund av Banverkets överklagande av villkor 16. Banverkets ändringsyrkande berör delvis frågan om bortledning av grundvatten vid ägovägsporten, i vilken del Degernäs samfällighetsförening är sakägare. Det berör dock inte Rosengrens huvudmän. Vid sådant förhållande och då Björn Rosengrens huvudmän har förlorat målet som rör bro över Umeälven (M 3789-07) ska deras yrkande om ersättning för rättegångskostnader och kostnader för sakägarnas deltagande i huvudförhandlingen avslås.

Degernäs samfällighetsförening, som också förlorat sin talan, ska dock tillerkännas ersättning för sina rättegångskostnader som uppkommit på grund av Banverkets överklagande. Föreningen har yrkat ersättning med 80 500 kr för ombudsarvode avseende 46 timmars arbete samt yrkat ersättning åt Andreas Martinsson som representerat föreningen vid huvudförhandlingen med 2 000 kr per dag under två dagar. Miljööverdomstolen finner att föreningen för den arbetsinsats som erfordrats i aktuell del får anses gottgjord med skäliga 17 500 kr (10 timmar á 1 750 kr).

Samfällighetsföreningens ersättningsanspråk för Andreas Martinssons närvaro vid huvudförhandlingen är skäligt och ska också bifallas. Övriga sakägare från samfällighetsföreningen ska tillerkännas begärd och av Banverket vitsordad ersättning om 500 kr per dag.

I den del som avser Miljööverdomstolens prövning av rättegångskostnader vid miljödomstolen har Banverket överklagat utdömd ersättning till Per Olov Jansson m.fl. i målet som rör bro över Umeälven. Uppkomna ombudskostnader för dessa sakägare ska därför ersättas av Banverket.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga D
Överklagande senast 2008-01-03

I avgörandet har deltagit hovrättsråden Per-Anders Broqvist och Rose Thorsén, referent, miljörådet Anna-Lena Rosengården samt hovrättsrådet Peder Munck.
Enhälligt.