



SVEA HOVRÄTT  
Mark- och miljööverdomstolen  
Rotel 0618

**DOM**  
2013-03-07  
Stockholm

Mål nr  
M 2598-12

### **ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE**

Östersunds tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom 2012-02-20 i mål nr M 1840-11, se bilaga A

### **KLAGANDE**

Tröskens Fiskevårdsförening

### **MOTPART**

Trafikverket Region Mitt

Ombud: J A och H T

### **SAKEN**

Ansökan om tillstånd till anläggande av järnvägsbro för Ostkustbanan över Harnäsviken i Gävle kommun

---

### **MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT**

Mark- och miljööverdomstolen undanröjer den överklagade domen och återförvisar målet till mark- och miljödomstolen för fortsatt handläggning.

---

Dok.Id 1051760

---

|                              |                      |  |                |                                |
|------------------------------|----------------------|--|----------------|--------------------------------|
| <b>Postadress</b>            | <b>Besöksadress</b>  | <b>Telefon</b>                                 | <b>Telefax</b> | <b>Expeditionstid</b>          |
| Box 2290<br>103 17 Stockholm | Birger Jarls Torg 16 | 08-561 670 00<br>08-561 675 50                 | 08-561 675 59  | måndag – fredag<br>09:00-15:00 |
|                              |                      | <b>E-post:</b> svea.avd6@dom.se<br>www.svea.se |                |                                |

**BAKGRUND**

Trafikverket Region Mitt (Trafikverket) ansökte den 23 juni 2011 om tillstånd enligt 11 kap. miljöbalken till vattenverksamhet avseende anläggande av en ny järnvägsbro över Harnäsviken. Enligt ansökan hade en järnvägsplan för sträckan Skutskär – Furuvik lämnats in för fastställelse och ansökan skulle kompletteras med beslutet om fastställelse före huvudförhandling i målet. Om sådant beslut då inte fanns skulle ansökan kompletteras med nödvändiga uppgifter för att domstolen skulle kunna pröva frågan om tillstånd.

I november 2011 upplyste Trafikverket mark- och miljödomstolen om att järnvägsplanen förmodligen inte skulle hinna fastställas innan målet avgjordes och föreslog att tillståndet skulle villkoras av att järnvägsplanen fastställdes.

Vid huvudförhandlingen i målet i januari 2012 framställde Tröskens Fiskevårdsförening ett yrkande om ersättning med 300 000 kr för förstört fiskevatten. Yrkandet bestreds av Trafikverket.

Mark- och miljödomstolen gav Trafikverket den 20 februari 2012 tillstånd till sökt vattenverksamhet. Järnvägsplanen var då ännu inte fastställd. Domstolen föreskrev i domen att tillståndet fick tas i anspråk först sedan järnvägsplanen fastställts med den placering av järnvägsbron som angetts i ansökan. Trafikverket hade kort tid innan domen gavs upplyst domstolen om att järnvägsplanen sannolikt skulle komma att fastställas i maj 2012 och att det, då några justeringar av den aktuella järnvägsbrons placering inte var aktuella, med visshet kunde påstås att järnvägsbron skulle komma att anläggas på det sätt som hade angetts i den redan ingivna järnvägsplanen.

**YRKANDEN M.M. I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN**

**Tröskens Fiskevårdsförening** har överklagat mark- och miljödomstolens dom och, som det får förstås, yrkat att Trafikverkets ansökan avslås. Föreningen har även yrkat ersättning från Trafikverket med 300 000 kr.

**Trafikverket** har i första hand gjort gällande att föreningens överklagande ska avvisas. Om överklagandet inte avvisas har Trafikverket i första hand bestritt ändring och i andra hand invänt att det yrkade beloppet är för högt.

Sedan fråga uppkommit om riktigheten av mark- och miljödomstolens tillämpning av 11 kap. 23 § miljöbalken har parterna beretts tillfälle att särskilt yttra sig i den frågan.

#### **UTVECKLING AV TALAN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN**

**Tröskens Fiskevårdsförening** har till stöd för sin talan anfört i huvudsak följande. Riktigheten bestrids i sin helhet eftersom stora bropelare kommer att stå på botten av sjön Trösken och röra upp föroreningar med bequerel. Som en följd av detta kommer ingen att vilja hyra föreningens båtar eller fiska i sjön.

**Trafikverket** har till stöd för sin inställning hänvisat till vad man tidigare anfört samt därutöver lagt till i huvudsak följande. Det har inte framkommit något som ger stöd för att föreningen har rätt att överklaga mark- och miljödomstolens dom. Järnvägsplanen för den aktuella sträckan har ännu inte fastställts. Mark- och miljödomstolen har dock tillämpat 11 kap. 23 § miljöbalken på ett sätt som måste anses vara korrekt, eftersom resultatet blir detsamma som vid en mer typisk tillämpning av bestämmelsen. Om Mark- och miljööverdomstolen ändå skulle finna att tillämpningen av bestämmelsen är felaktig ska domstolen göra en bedömning av innehållet i Trafikverkets ansökan och på den grunden besluta om den vidare handläggningen. Underinstansens tillämpning av bestämmelsen kan inte vara avgörande för om undanröjande respektive återförvisning ska ske, utan detta ska prövas utifrån de uppgifter som finns i ansökan. Om det behövs ska Trafikverket beredas tillfälle att komplettera sin ansökan. Eventuella brister i ansökan är i vart fall inte så väsentliga att grund för återförvisning föreligger.

**MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL***Tröskens Fiskevårdsförenings rätt att överklaga mark- och miljödomstolens dom*

Av stadgarna för Tröskens Fiskevårdsförening framgår att föreningens verksamhetsområde omfattar sjön Trösken och att föreningen har till ändamål att inom sitt område åstadkomma förbättrad avkastning av fisket samt skydd mot olovligt fiske. Föreningen har till mark- och miljödomstolen gett in ett arrendeavtal avseende föreningens fiskerätt i sjön Trösken. Harnäsviken ligger i sjön Tröskens nordöstra del och den planerade järnvägsbron innebär bland annat att sju betongstöd placeras i sjön. Med hänsyn till den påverkan av vattenförhållandena som kan väntas uppkomma om järnvägsbron uppförs, anser Mark- och miljööverdomstolen att föreningen är berörd på ett sådant sätt att den har haft rätt att enligt 16 kap. 12 § miljöbalken överklaga domen.

*Förutsättningarna för att i målet tillämpa 11 kap. 23 § miljöbalken*

Av 11 kap. 23 § 2 miljöbalken framgår att tillstånd ska lämnas till bland annat vattenverksamheter som avser anläggande av broar för järnväg vars anläggande har prövats i särskild ordning, om inte något annat följer av 2 kap. 9 § miljöbalken. Syftet med bestämmelsen, som hämtat sitt mönster från 3 kap. 6 § vattenlagen (1983:291), är att undvika dubbelprövning av viss vattenverksamhet som ingår som del av en större verksamhet vars tillåtlighet prövas av andra myndigheter än mark- och miljödomstolen. För att undvika motstridiga beslut är domstolen bunden av den tidigare bedömningen att verksamheten är tillåten. Av förarbetena till bestämmelsen framgår att om prövningen av vattenverksamheten sker före det att den andra verksamheten prövas gäller inte undantagen i paragrafen (prop. 1997/98: 45 del 2 s. 144). I samband med bestämmelsens införande i vattenlagen anförde Lagrådet att undantagen i bestämmelsen fick antas vila på den förutsättningen att den tillåtlighetsbedömning som annars skulle ha utförts av domstolen på ett tryggsamt sätt skett hos berörd myndighet. Lagrådet underströk vikten av att den förutsättningen verkligen blir uppfylld samt anförde att den vattenrättsliga prövningen ska vara fullständig vid en omvänd ordningsföljd mellan prövningarna (prop. 1981/82:130 s. 281–282).

Av utredningen i målet framgår att järnvägsplanen för sträckan Skutskär – Furuvik ännu inte har fastställts. Trots att järnvägsplanen inte var fastställd vid tidpunkten för mark- och miljödomstolens dom har domstolen med tillämpning av 11 kap. 23 § 2 miljöbalken bedömt att det finns förutsättningar för att meddela tillstånd till den av Trafikverket sökta vattenverksamheten. Så vitt framgår av mark- och miljödomstolens domskäl har domstolen inte gjort någon fullständig prövning enligt miljöbalken av den sökta vattenverksamhetens tillåtlighet. Domstolen har till exempel inte prövat lokaliseringen enligt 2 kap. 6 § miljöbalken. I stället har domstolen villkorat ianspråktagandet av tillståndet med att järnvägsplanen fastställs med den placering av järnvägsbron som angetts i ansökan.

Mark- och miljööverdomstolen konstaterar att enligt ordalydelsen i 11 kap. 23 § 2 miljöbalken förutsätter en tillämpning av bestämmelsen att verksamheten har prövats i annan ordning. Uttalandena i förarbetena visar också att bestämmelsen inte är tillämplig om prövningen av vattenverksamheten sker före den andra prövningen.

Trafikverket har anfört att det i domen föreskrivna villkoret om att domen får tas i anspråk först sedan järnvägsplanen fastställts, innebär att resultatet blir det samma som om 11 kap. 23 § skulle ha tillämpats i enlighet med ordalydelsen.

Syftet med 11 kap. 23 § är att undvika dubbelprövning i de fall en tillåtlighetsprövning har skett i en annan ordning eftersom mark- och miljödomstolen då är bunden av den prövning som skett. I förevarande fall har emellertid järnvägsbrons tillåtlighet ännu inte prövats i en annan ordning. Om järnvägsplanen skulle justeras i någon del kan det få konsekvenser för giltigheten av mark- och miljödomstolens dom och innebära att prövningen måste göras om. Syftet med bestämmelsen har då inte uppnåtts. Det kan också uppstå oklarhet kring vilka förändringar av järnvägsplanen som ska inverka på giltigheten av mark- och miljödomstolens dom. I förevarande fall är också tillåtligheten av vattenverksamheten ifrågasatt (jfr MÖD 2003:48).

Enligt Mark- och miljööverdomstolen har mark- och miljödomstolen inte haft stöd för att underlåta en fullständig tillåtlighetsprövning enligt miljöbalken och det är således inte förenligt med bestämmelsens ordalydelse eller dess syfte att villkora tillståndet på

det sätt som mark- och miljödomstolen har gjort. Trafikverkets ansökan ska därmed prövas med utgångspunkten att undantaget i 11 kap. 23 § inte är tillämpligt innan järnvägsplanen är fastställd. Trafikverket har anfört att Mark- och miljööverdomstolen efter komplettering bör kunna pröva ansökan. Med beaktande av instansordningsprincipen bör dock prövningen ske vid mark- och miljödomstolen.

Mark- och miljödomstolens dom ska därmed undanröjas och målet återförvisas till mark- och miljödomstolen för fortsatt handläggning. Vid denna utgång upphör även det av mark- och miljödomstolen beslutade verkställighetsförordnandet att gälla.

Beslutet att återförvisa målet till mark- och miljödomstolen får enligt 4 kap. 1 § första stycket lagen (2010:921) om mark- och miljödomstolar och 54 kap. 3 § andra stycket rättegångsbalken inte överklagas.

I avgörandet har deltagit hovrättsråden Ulla Bergendal och Vibeke Sylten, tekniska rådet Bengt Jonsson samt hovrättsrådet Malin Wik, referent.

Föredragande har varit Lina Österberg



ÖSTERSUNDS TINGSRÄTT  
Mark- och miljödomstolen

**DOM**  
2012-02-20  
meddelad i  
Östersund

Mål nr M 1840-11

### SÖKANDE

Trafikverket Region Mitt

Ombud: M B

### SAKEN

Ansökan om tillstånd till anläggande av järnvägsbro för Ostkustbanan över Harnäsviken, Gävle kommun

Koordinater: N: 6725697 E: 628713 (SWEREF 99)

---

### DOMSLUT

#### Tillstånd

Mark- och miljödomstolen lämnar Trafikverket Distrikt Mitt tillstånd enligt miljöbalken att i samband med anläggande av en ny järnvägsbro i Harnäsviken

1. på angivna platser få uppföra sju permanenta brostöd,
2. under byggnadstiden för de sju permanenta brostöden uppföra spont, schakta innanför spont, läns pumpa innanför spont samt anlägga tillfällig iläggningsplats, pålbryggor och stämp,
3. utföra pålning i samband med anläggandet av brostöd och pålbryggor,
4. utföra fyllning för tillfälliga bankar och
5. utföra schakt och fyllning för permanenta erosionsskydd.

Dok.Id 145390

| Postadress                  | Besöksadress | Telefon   | Telefax      | Expeditionstid                                |
|-----------------------------|--------------|---|--------------|---|
| Box 708<br>831 28 Östersund | Storgatan 6  | 063-15 06 00<br><b>E-post:</b> mmd.ostersund@dom.se | 063-15 06 88 | måndag – fredag<br>09:00-12:00<br>13:00-15:00 |

### **Villkor för tillståndet**

1. Tillståndet får tas i anspråk först sedan järnvägsplanen Skutskär – Furuvik fastställts med den placering av järnvägsbron som anges i ansökan i detta mål.
2. Arbetena ska utföras i huvudsaklig överensstämmelse med vad Trafikverket angett i ansökan och i övrigt åtagit sig i målet samt med iakttagande av villkoren i denna dom.
3. Trafikverket ska senast när arbetena påbörjas till Havs- och vattenmyndigheten betala en engångsavgift om 10 000 kr enligt 6 kap 5 § lag (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet. Avgiften ska användas till fiskevårdande åtgärder inom berört eller närliggande vattenområde.
4. Sökande ska i förväg meddela tillsynsmyndigheten, Korsnäs AB och berörda fiskerättsägare när arbetena kommer att påbörjas och avslutas.
5. Grumlande arbeten i vatten ska utföras innanför spont och/eller siltgardin.
6. Under arbetstiden ska siltgardin även vara placerad i anslutning till intaget till den tub som förser Korsnäs AB med processvatten.
7. Borttagande av siltgardin i anslutning till Korsnäs AB:s vattenintag ska göras i samråd med Korsnäs AB.
8. Borttagande av övriga siltgardiner får ske under perioden september till och med mars eller annan tidpunkt som tillsynsmyndigheten medgett.
9. Läns- och schaktvatten ska renas innan det får avledas till recipienten.
10. Passage av arbetsområdet ska vara möjligt för mindre fritidsbåtar under byggskedet, med undantag för kortare, kritiska arbetsmoment.
11. Arbetsområdet, tillfälliga konstruktioner och den fria passagen ska tydligt märkas ut och belysas i syfte att förhindra påsegling.
12. Övervakad uppställning av fordon och arbetsmaskiner i direkt närhet av vatten får enbart ske av svårflyttade maskiner och under förutsättning att skyddsåtgärder vidtas, t.ex. att uppställningen sker på absorberande duk eller presenning.
13. Maskiner som kan komma i kontakt med vattnet ska desinficeras alternativt uppnå fullständig torrhet före arbetena.
14. Erosionsskydd i strandzonen ska ha ytskikt som består av natursten.
15. Arbetena ska planeras och bedrivas så att bulleremissionen minimeras.



16. Pålning och spontning får endast ske under vardagar mellan 07:00 och 19:00, såvida tillsynsmyndigheten inte medger annat.
17. Trafikverket ska i samråd med tillsynsmyndigheten utarbeta ett kontrollprogram rörande vattenverksamheten i det berörda området. Kontrollprogrammet ska även innefatta riktvärden för byggbuller. Om det visar sig att föreslagna skyddsåtgärder inte är tillräckliga får tillsynsmyndigheten föreskriva om ytterligare skyddsåtgärder för att undvika föroreningsspridning och minska bulleremission.

### Övrigt

1. Arbetena ska vara utförda inom fem år från det att denna dom har vunnit laga kraft.
  2. Mark- och miljödomstolen lämnar Tröskens Fiskevårdsförenings yrkande om ersättning för kommande skada utan bifall.
  3. Anspråk i anledning av oförutsedd skada får framställas inom fem år från utgången av arbetstiden.
  4. Arbetet ska ske med största försiktighet för att minimera grumling och risken för att andra miljöskadliga föroreningar når sjön.
  5. Mark- och miljödomstolen fastställer prövningsavgiften till samma belopp som tidigare bestämts, d.v.s. 70 000 kr.
  6. Trafikverket förpliktas utge ersättning för rättegångskostnader till Länsstyrelsen Gävleborg med 9 600 kr jämte ränta enligt 6 § räntelagen från denna dag tills betalning sker.
  7. Mark- och miljödomstolen godkänner den i målet ingivna miljökonsekvensbeskrivningen.
  8. Tillståndet enligt denna dom får tas i anspråk även om domen inte har vunnit laga kraft.
-

**ANSÖKAN**

Trafikverket har anfört bl.a. följande

**Allmänt**

Järnvägsbron över Harnäsviken är en del i utbyggnaden till dubbelspår mellan Skutskär och Furuvik. Utbyggnaden till dubbelspår ingår som en viktig del i den allmänna standardhöjningen som utförs för Ostkustbanan. Arbetstiden har beräknats till 18 månader varav arbeten i vattenområdet beräknas pågå under 12 månader. Passagen över Harnäsviken kommer att gå i obruten terräng och tvärs genom det smala landskapsrum som bildas av vattenområdet och omgivande skogsklädda stränder. Omkring 400-500 m från broläget finns både fritidshus och permanentboende. Väster om broläget återfinns Harnäsbadet.

**Yrkanden***Tillstånd*

Trafikverket yrkar att mark- och miljödomstolen lämnar Trafikverket tillstånd enligt 11 kap. miljöbalken, att i samband med anläggande av en ny järnvägsbro i Harnäsviken (Trösken):

- på angivna platser få uppföra sju permanenta brostöd,
- under byggnadstiden för de sju permanenta brostöden uppföra spont, schakta innanför spont, länsputsa innanför spont samt anlägga tillfällig iläggingsplats, pålbryggor och stämp,
- utföra pålning i samband med anläggandet av brostöd och pålbryggor,
- utföra fyllning för tillfälliga bankar och
- utföra schakt och fyllning för permanenta erosionsskydd.

Allt i huvudsaklig överensstämmelse med ansökan och tillhörande handlingar.

*Arbetstid*

Trafikverket hemställer att mark- och miljödomstolen bestämmer arbetstiden till 5 år räknat från dagen för meddelad dom.

*Oförutsedd skada*

Trafikverket yrkar att mark- och miljödomstolen bestämmer tiden, inom vilken anspråk med anledning av oförutsedd skada får framställas, till 5 år från arbetstidens utgång.

*Verkställighetsförordnande*

Trafikverket yrkar på att mark- och miljödomstolen meddelar verkställighetsförordnande enligt 22 kap. 28 § 1 st. miljöbalken. Den fysiska byggstarten för projektet är planerad till augusti 2013. Att tillståndet börjar gälla omedelbart är en förutsättning för att kunna planera med rätt förutsättningar och påbörja byggandet enligt tidplan. En försenad byggstart skulle påverka möjligheten att koppla in hela dubbelspårsträckan enligt tidplan. Ett meddelat verkställighetstillstånd innebär betydande tids- och kostnadsmässiga fördelar för Trafikverket och det allmänna. Trafikverket anser att nackdelarna med att ta i anspråk tillståndet innan det får laga kraft är små för de enskilda intressena, med hänsyn till att de bedömda riskerna för skador kan omhändertas genom skyddsåtgärder.

*Förslag till villkor*

1. Grumlade arbeten i vatten ska utföras innanför siltgardiner. Borttagande av siltgardiner får ske under perioden september till och med mars eller annan tidpunkt som tillsynsmyndigheten medgett.
2. Övervakad uppställning av fordon och arbetsmaskiner i direkt närhet av vatten får enbart ske av svårflyttade maskiner och under förutsättning att skyddsåtgärder vidtas, exempelvis att uppställningen sker på absorberande duk eller presening.
3. Erosionsskydd i strandzonen ska ha ytskikt som består av natursten.
4. Arbetena under byggtiden ska planeras och bedrivs så att bulleremissionen minimeras.
5. Trafikverket ska i samråd med tillsynsmyndigheten utarbeta ett kontrollprogram rörande vattenmiljön och buller i det berörda området. Om det visar sig att föreslagna skyddsåtgärder inte är tillräckliga får tillsynsmyndigheten föreskriva om

ytterligare skyddsåtgärder för att undvika förorenings spridning och minska bulleremission.

6. Tillståndet får tas i anspråk först sedan järnvägsplanen Skutskär – Furuviik fastställts.

### **Rådighet**

Trafikverket har rådighet enligt 2 kap. 4 § p. 6 lagen (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet. I och med fastställelse av järnvägsplanen blir frågan om strandskyddsdispens avgjord. Projektet har inte varit aktuellt för tillåtlig-hetsprövning.

### **Planförhållanden och tidigare vattendomar**

#### *Planer och bestämmelser*

För området gäller Gävle kommuns översiktsplan. Projektområdet berörs av Fördjupad översiktsplan för Furuviik, den 28 maj 2007. För sträckan har järnvägsplan inklusive miljökonsekvensbeskrivning upprättats och varit utställd för allmänheten. Järnvägsplanen föregicks av järnvägsutredning för sträckan Skutskär - Furuviik. I och med fastställandet av järnvägsplanen blir lokaliseringen av bron avgjord.

#### *Mark för anläggningen*

Anläggningen ligger inom område som Trafikverket kommer att förfoga över genom fastställd järnvägsplan.

#### *Tidigare vattendomar*

Vattendom saknas för regleringen av sjön, men ett avtal som inkluderar sjöregleringen upprättades 1953 mellan dåvarande Stora Kopparbergs Bergslags AB (nuvarande Stora Enso) och Korsnäs AB. Under perioden okt - maj ska vattennivån vara mellan 8,20 - 9,00 m.ö.h., medan den under perioden juni - september ska vara mellan 8,60 - 8,80 m.ö.h.

*Järnvägsplan*

En reviderad järnvägsplan för sträckan Skutskär – Furuvik lämnades in för fastställelse under december 2011. Nu aktuellt tillstånd kan tas i anspråk först sedan järnvägsplanen fastställs. Sökanden bedömer att järnvägsplanen i nuvarande utformning kommer att fastställas inom snar framtid, antagligen under våren 2012.

*Riksintressen*

Delar av det mark- och vattenområde som bron berör ligger inom området "Kalkområde sydost om Gävle" som bedöms vara av riksintresse för naturvården enligt 3 kap. 6 § miljöbalken. Planerat dubbelspår mellan Skutskär - Furuvik utgörs av mark- och vattenområde som bedöms vara av riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. 8 § miljöbalken.

**Teknisk beskrivning***Brokonstruktion*

Föreslagen bro över Harnäsviken är utformad som en spännarmerad balkbro i åtta spann med spännvidderna 17,0 + (6 x 24,0) +17,0 meter. Den totala brolängden blir 192,5 meter och den fria bredden blir 11,5 meter. Den fria höjden för samtliga spann blir i mitten på spännen 2,8 meter räknat från högsta högvattennivå (HHW). Av de nio betongstöden placeras sju i vatten. Samtliga stöd i vattenområdet kommer att förses med erosionsskydd på botten. Erosionsskydd kommer också att anläggas i strandzonen mellan landstöd och första brostöd på respektive sida. Av hänsyn till landskapsbilden och passage för människor och djur byggs landstöden på respektive sida på ett avstånd om minst 3 meter från strandlinjen, vilket säkerställer ett gångstråk om minst 2 meter på respektive sida. Landstöden bedöms inte vara lokaliserade inom vattenområdet vid HHW och omfattas därför inte av vattenverksamhet enligt 11 kap. MB. Bullerskydden på bron blir genomsiktliga med hänsyn till landskapsbilden. Brons tekniska livslängd är 120 år.

*Temporära konstruktioner*

För att underlätta anläggningsarbetet och hantering och transport av brodelar och byggmaterial kommer temporära konstruktioner att uppföras i vattenområdet. Det slutgiltiga valet av arbetsmetod och konstruktioner kommer att tas av kontrakterad entreprenör. De alternativ på temporära konstruktioner som entreprenören kan välja mellan är:

- iläggingsplats för flytande plattform, samt på- och avlastning av materiel
- pålbrygga i nära anslutning till brolinjen
- pålbrygga i brolinjen
- stämp på de nybyggda bottenplattorna och balkar mellan stämpan för konstruktion av överbyggnad
- bank i strandområdet i anslutning till bron

Dessa konstruktioner är inte alternativ till varandra utan det är möjligt att samtliga konstruktioner uppförs. Temporära bankar i vattenområdet kommer att sträcka sig maximalt till första brostödet i vattenområdet på respektive sida, d.v.s. stöd 2 och 8, och bestå av bergkrossmaterial.

Pålningsarbeten och neddrivning av spont för såväl temporära konstruktioner som för grundläggning av brostöd kommer att ske med varierande intensitet under hela anläggningsskedet. I huvudsak bedöms dock att det mesta av anläggningsarbetet som rör neddrivning av pålar eller spont genomförs under den första hälften av den tid som arbeten i vattenområdet beräknas pågå, d.v.s. omkring 6 månader.

Efter avslutad byggnation avlägsnas de temporära konstruktionerna. Bankar av bergkrossmaterial schaktas bort efter det att bron färdigställts och pålar och arbetsspont tas bort genom att dras upp ur botten eller kapas av i nivå med befintlig botten och avlägsnas.

*Byggprocessen*

Byggprocessen inleds vanligtvis med att landfästen och landstöd byggs samtidigt som etableringar av temporära konstruktioner utförs i vatten för att neddriva spont

för byggande av brostöden. Bron kommer sannolikt att byggas från två håll för att sedan mötas. Bottenmaterialet innanför sponten schaktas bort ner till den av geoteknikerna rekommenderade grundläggningsnivån. Därefter gjuts tätplattan i vatten innanför sponten. Kvarvarande vatten innanför sponten pumpas sedan ut för att resterande arbeten ska kunna utföras i torrhet. Grundläggning på botten sker genom gjutning av bottenplatta, på vilka brostöden sedermera gjuts. När dessa färdigställts demonteras sponten. Detta arbete sker stöd för stöd i vattnet och sannolikt med flera etableringar på gång samtidigt.

Grundläggning av brostöd omfattar sammanfattningsvis följande moment:

- uppförande av temporär spont
- urschaktning av sediment innanför spont för brostöd
- gjutning av tätkaka innanför spont (undervattensgjutning)
- länsumpning innanför spont
- gjutning av bottenplatta utförs i torrhet
- armering och gjutning av brostöd i torrhet innanför spont
- efter färdigställande av brostöd sker borttagning av tillfälliga konstruktioner såsom arbetsspont, bankar etc.

Själva konstruktionen av balkbron sker genom platsgjutning. Arbeten sker från vattnet, antingen från flytande plattform eller temporära konstruktioner som pålbryggor eller bankar. Formställningen för brons överbyggnad kommer sannolikt på plats med hjälp av stämp som placeras på de nybyggda bottenplattorna, på vilka balkar placeras för konstruktion av brons överbyggnad. Brodelar på land byggs på ställning från land.

#### *Höjd- och plansystem*

I ansökan och tillhörande ritningar har följande höjd- och plansystem använts:

Plansystem: RT90 0 gon 0:-1

Höjdsystem: RH70/RHB70

Fixpunkt: Lantmäteriets fix nr 137\*2\*5601 med höjden +9,992

*Hydrologiska uppgifter*

Trösken är en grund och måttligt näringsrik sjö. I läget för den nya bron är vattendjupet som mest 4 meter. Korsnäs AB tar in stora mängder processvatten från sjön via pumpning genom en tub lokaliserad strax väster om Furuvik. För att bibehålla vattennivån i Trösken, då mängden naturligt tillrinnande vatten till Trösken inte täcker behovet för Korsnäs AB:s verksamhet, pumpas vatten in i sjöns östra del strax söder om Fleräng via en tub från Dalälven. Denna verksamhet har pågått under en lång tid för att kompensera Trösken för vattenuttaget till Korsnäs. Vattenuttaget till fabriken är ca 8 000 m<sup>3</sup>/timme och kan vara upp till 12 000 m<sup>3</sup>/timme en varm sommardag. Korsnäs AB redovisade under samråd att ca 13 000 m<sup>3</sup>/timme i snitt pumpas in till Trösken från Dalälven. Normalt pumpas lika mycket in som tas ut till fabriken. Vattennivån regleras också av Korsnäs AB via dammluckor i Harnäs, vilket tidigare var det naturliga utloppet från Trösken. Dammluckorna kan släppa upp till 6 m<sup>3</sup>/s (21 600 m<sup>3</sup>/timme), sedan svämmas en gångbro över nedströms.

Data på isläggning saknas för Trösken, men SMHI har statistik för sjöarna Öjaren och Storsjön som ligger ca 30 km väster om Trösken. I Öjaren är normal tid för isläggning 28/11 och islossning 24/4, medelvärde för antalet isdagar per år är 147. Motsvarande uppgifter för Storsjön är 24/11 och 26/4, respektive 152 isdagar.

*Geotekniska uppgifter*

Mycket vattenvegetation och därmed stor primärproduktion bidrar med stora mängder organiskt material till främst de ytliga bottensedimenten. Under dessa lager består botten i Harnäsviken till största delen av morän med hög till mycket hög relativ fasthet, ibland överlagrad av 0,5-2 m löst lagrade sediment (som mest 3,5 - 4 m i undersökta punkter). Grundläggning av samtliga stöd kan utföras med platta på morän. I nuläget bedöms ingen pålning behövas för grundläggning av brostöden.



**Sakägare**

| <b>Fastighet/rättighet</b>                              | <b>Sakägare</b> | <b>Kommentar (inlösen etc.)</b>         |
|---|-----------------|---|
| Furuvik 100:4   | Bergviksskog    | Norra sidan, inga bostäder              |
| Furuvik 20:1  | Bergviksskog    | Södra sidan, inga bostäder              |
| Hemlingby72:1   | Bergviksskog    | Vatten                                  |
| Vattenöverledning från Dalälven till bruket via Trösken | Korsnäs         | Nyttjar sjöns vatten till processvatten |

**Grundavgift för prövning av objektet**

Anläggningskostnaden för bron som helhet beräknas uppgå till cirka 55 miljoner kr. Arbeten i vatten utgörs av anläggning av sju mellanstöd och tillfälliga konstruktioner vilka medför en kostnad om högst 35 miljoner kr, varför Trafikverket föreslår en jämkning av avgiften till 70 000 kr motsvarande en anläggningskostnad om 10-50 miljoner kr enligt SFS 1998:940, 3 kap. 4 §.

**Ersättningar**

Ersättning för intrång med mera regleras på gängse sätt i järnvägsärendet. Trafikverket anser inte att det ska utgå några ersättningar avseende vattenverksamheten. Om det uppkommer en oförutsedd skada kan frågan om ersättning prövas.

**Samråd**

Samråd enligt 6 kap. 4 § miljöbalken hölls den 23 mars 2010, dels med kommunerna i Gävle och Älvkarleby, dels med länsstyrelserna för Gävleborgs och Uppsala län. Samråden har skett genom separata möten där Trafikverket har träffat ansvariga tjänstemän från respektive myndighet. Vid samrådsmötena har Trafikverket informerat om projektet med fokus på vattenverksamheten men även informerat om miljöpåverkan i övrigt för projektet. Myndigheterna har getts möjlighet att ställa frågor och lämna synpunkter. Samråd med allmänheten, föreningar och samfälligheter hölls den 12 april 2010. Dessa intressenter har även getts möjlighet att ingeskriftliga synpunkter. Samråd med Korsnäs AB hölls den 27 maj 2010. Länsstyrel-

sen Gävleborg har den 21 februari 2011 beslutat att planerad vattenverksamhet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

### **Allmänna hänsynsregler**

#### *Kunskapskravet*

Trafikverket har genom egen personal och genom att anlita tekniska konsulter tillräcklig kompetens för den tillståndssökta vattenverksamheten.

#### *Försiktighetsprincipen*

Genom de skyddsåtgärder, begränsningar och de försiktighetsmått som redovisas i ansökan anser Trafikverket att tillräcklig försiktighet sker för att förebygga, hindra och motverka att projektet medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön.

#### *Bästa möjliga teknik*

Vid val av metod har eftersträvat teknik som kan användas samtidigt som den påverkar miljön och motstående intressen i övrigt i så liten utsträckning som möjligt.

#### *Produktvalsprincipen och hushållnings- och kretsloppsprinciperna*

Trafikverket kommer i upphandlingen av entreprenader för brobygget ställa krav på val av produkter, så att påverkan på människors hälsa och miljö minimeras. Kemiska produkter som används i Trafikverkets verksamhet ska arbetsmiljö- och miljögranskas av Trafikverkets Kemikaliegranskningsfunktion. Trafikverkets granskningskriterier är harmoniserade med REACH och kriterierna för SVHC-ämnen som också används av BASTA. Eventuellt överblivna massor kommer att återanvändas så långt det är möjligt.

#### *Lokaliseringsprincipen*

Vid arbetet med järnvägsutredning, järnvägsplan och tillhörande miljökonsekvensbeskrivningar har Trafikverket utrett olika alternativ och valt det mest gynnsamma för järnvägen med hänsyn till bestämmelserna i miljöbalken.

#### *Sammanfattning*

Trafikverket anser att de allmänna hänsynsreglerna och hushållningsreglerna i miljöbalken har beaktats.

**Miljö kvalitetsmål och miljö kvalitetsnormer**

Av de uppsatta nationella, regionala samt kommunala miljömålen bedöms endast nedan redovisade regionala miljö kvalitetsmål beröras av aktuellt projekt.

*Giftpri miljö - Förorenande ämnen kan förekomma under byggtiden*

*Levande sjöar och vattendrag - Tillfällig grumling under byggtiden*

*God bebyggd miljö - Stor bullerpåverkan i byggskedet*

*Ett rikt växt- och djurliv - Tillfällig störning under byggtiden*

De miljö kvalitetsnormer (MKN) som berörs av planerad vattenverksamhet utgörs av Vattenförvaltningens miljö kvalitetsnormer. Den ekologiska statusen i Tröskan bedömdes 2009 vara måttlig medan den kemiska statusen (exklusive kvicksilver) bedömdes vara god. MKN för sjön är beslutade till god ekologisk status 2021 och god kemisk status 2015. Planerad vattenverksamhet bedöms inte försvåra eller hindra att de beslutade MKN kan följas vid utsatt datum.

**Föreslagna skyddsåtgärder**

För att minimera negativ miljö påverkan kommer vid behov skyddsåtgärder att vidtas. Anläggningarna kommer att utformas på ett sådant sätt att den negativa påverkan på omgivande mark- och vattenförhållanden blir så liten som möjligt.

Nedanstående sammanställning är en lista över de skyddsåtgärder som Trafikverket kommer att genomföra för att minimera konsekvenserna för miljön och människors hälsa till följd av vattenverksamheten vid anläggandet av bron över Harnäsviken.

1. Grumling och spridning av förorenande ämnen från anläggningsarbeten minimeras genom att arbeten med brostöd utförs innanför stålsfont och att siltgardiner avskärmar vattenområden där grumlande arbeten utförs, samt att utpumpat läns- vatten omhändertas och renas innan det återförs till vattenområdet. Hantering av schaktmassor sker i samråd med tillsynsmyndighet. Som en extra skyddsåtgärd kommer en siltgardin även att placeras i anslutning till intaget till den tub som förser Korsnäs AB med processvatten.
2. Brostöden kommer att fördes med erosionskydd på grund av den vågerosion som kan uppkomma i det grunda vattnet.

3. Biologiskt nedbrytbar hydraulolja ska, om möjligt, användas vid arbete i eller i närheten (5-10 m beroende på markbeskaffenhet) av vatten. Uppställningsplatser för farmartankar samt oövervakad uppställning av fordon och maskiner får inte ske inom 20 m från Trösken. I övrigt kommer Trafikverkets standardkrav angående kemiska produkter för järnvägsentreprenad att följas.
4. Åtgärder som syftar till att undvika att sträckande fågel förolyckas vid kollision med järnvägsbron kommer att utföras på bullerskydd (som är genomskinliga), ledningar och stolpar efter brons färdigställande.
5. Avseende buller kommer pålning och spontning endast att bedrivas under vardagar mellan 07:00 och 19:00.
6. Sommartid tillses att passage av arbetsområdet är möjligt för mindre fritidsbåtar under byggskedet, med reservation för kortare, kritiska arbetsmoment. Minst 2 m breda gångstråk kommer att finnas under bron på båda sidor om viken (i driftskede). Brons höjd över högsta högvattennivån (2,8 m vid HHW) blir tillräckligt hög för att kunna passeras under med fritidsbåtar eller gående på isen vintertid.
7. Entreprenören skall upprätta en entreprenadspecifik miljöplan som redovisar hur beställarens och myndigheters miljökrav skall tillgodoses och vilka förebyggande åtgärder som skall vidtas under entreprenadtiden. Miljöplanen ska redovisa vilka mätningar och åtgärder som entreprenören skall utföra samt hur verifiering och avstämning mot gräns- eller riktvärden journalförs, dokumenteras och redovisas för beställaren.

### **Miljökonsekvenser**

I upprättad miljökonsekvensbeskrivning redovisas företagets inverkan på omgivningen i olika avseenden. De mest påtagliga miljökonsekvenserna redovisas nedan.

Miljökonsekvenserna under **byggskedet** har generellt bedömts som små till måttliga, i några fall som stora. Grumling och spridning av förorenande ämnen från anläggningsarbeten minimeras genom att arbeten med brostöd utförs innanför stålspont och att siltgardiner avskärmar vattenområden där grumlande arbeten utförs, samt att utpumpat länsvatten omhändertas och renas innan det återförs till vatten-

området. Konsekvenserna har därmed bedömts som små. Trots föreslagna skyddsåtgärder bedöms konsekvenserna av buller åtminstone tidvis vid pålningsarbeten bli måttliga till stora. Detsamma gäller för rekreation och friluftsliv, där tillgängligheten till såväl vattenområdet som landområden i anslutning till brobygget tidvis kommer att vara begränsad.

Miljökonsekvenserna under **driftskedet** har generellt bedömts som små till måttliga, i något fall som positiva. Konsekvenserna för framförallt sträckande sjöfågel har, skyddsåtgärder till trots, bedömts kunna bli måttliga. Detta beror på att bron utgör en mycket distinkt barriär i den annars tydliga flygkorridoren som Harnäsvisken utgör, vilket också kan påverka kontakten mellan inlandet, Tröskan och kustområdet runt Ytterharnäs. Till följd av lokalt försämrade isförhållande under bron har konsekvenserna för rekreation och friluftsliv bedömts kunna bli måttliga under driftskedet. Lokalt runt brostöden har erosionsskydden i form av olika fraktioner av stenar som bildar hårdytor och hålrum, bedömts kunna ge positiva effekter för vissa vattenlevande djur- och växtarter.

### **Kontrollprogram**

Ett kontrollprogram för vattenverksamheten kommer att upprättas i samråd med tillsynsmyndigheten.

### **INKOMNA YTTRANDEN**

Remissmyndigheterna och övriga har anfört bl.a. följande.

**Sjöfartsverket** anser att under anläggningsfasen bör arbetsområdet samt tillfälliga konstruktioner tydligt märkas ut och för sjöfarten bländfritt belysas samt att den fria passagen väl utmärks i syfte att förhindra påsegling. Vid kortare, kritiska arbetsmoment när den fria passagen är stängd bör sjöfarande i god tid informeras. Sjömärken enligt SJÖFS 2007:19, S209 (förbud mot sjötrafik) med tilläggstavla S506 och eller S507 (tid och datum) bör uppsättas vid infarterna till passagen.

**Havs- och vattenmyndigheten (HaV)** ser de angivna skadeförebyggande åtgärder-  
na i form av spont, siltgardiner m.m. som positiva. Grumlande arbeten bör undvikas  
under perioden april-maj. Att minimera arealen blottlagda ytor samt upplag i närhe-  
ten av Trösken bör eftersträvas för att ytterligare minska den negativa påverkan på  
vattenmiljön. Trots dessa åtgärder anser HaV att byggandet kommer att medföra  
vissa negativa konsekvenser för det akvatiska livet i Trösken och yrkar därför att  
sökanden, som kompensation, ska utbetala en fiskeavgift till HaV i form av en  
engångssumma av 20 000 kr. Avgiften ska användas till fiskevårdande åtgärder  
inom berört eller närliggande vattenområde.

**Länsstyrelsen Gävleborg** tillstyrker Trafikverkets ansökan om att anlägga en  
järnvägsbro med sju permanenta stöd i vattenområdet samt erosionskydd. Tillstyr-  
kan innefattar även en femårig arbetstid och en femårig tid för oförutsedd skada  
samt yrkandet om verkställighetsförordnande.

Länsstyrelsen yrkade inledningsvis på att tillståndet skulle förenas med följande  
villkor:

1. Arbetet ska ske med största försiktighet för att minimera grumling och risken för  
att andra miljöskadliga föroreningar når sjön.
2. Arbeten i vatten som inte sker innanför stålspont och/eller siltgardiner bör enbart  
få utföras under perioden september till och med mars.
3. Läns- och schaktvatten ska renas innan det får avledas till recipienten.
4. Oljespill får inte förekomma och uppställning av fordon får inte ske i direkt  
närhet till vatten.
5. Maskiner som kan komma i kontakt med vattnet ska desinficeras alternativt  
uppnå fullständig torrhet före arbetena.
6. Erosionskyddens ytskikt ska bestå av natursten.
7. Under arbetstiden ska Naturvårdsverkets riktvärden, i NFS 2004:15 för buller  
från byggplatser innehållas. Pålning och spontning får endast ske under vardagar  
mellan 07:00 och 19:00.

8. Sökanden ska i samråd med tillsynsmyndigheten utarbeta ett kontrollprogram rörande vattenmiljön i det berörda området. Om det visar sig att föreslagna skyddsåtgärder inte är tillräckliga får tillsynsmyndigheten föreskriva om ytterligare skyddsåtgärder för att undvika föroreningsspridning.
9. Sökande ska i förväg meddela tillsynsmyndigheten och berörda fiskerättsägare när arbetena kommer att påbörjas och avslutas.

Villkoren 1, 3, 5 och 9 har accepterats av sökanden. De övriga villkoren, förutom villkor 7, ansluter i stort till sökandens förslag till villkor.

**Tröskens Fiskevårdsförening** har inkommit med ett yrkande om ersättning på 300 000 kr för stor skada på fisket till följd av planerad vattenverksamhet som bedöms orsaka spridning av sediment med höga becquerelhalter. Fiskevårdsföreningen arrenderat fiskerätten i Tröskan av Stora Enso AB.

**M och L J** har påpekat att deras brunn kan bli påverkad av grundvattensänkning i samband med att järnvägen korsar Tröskenvägen.

## **SÖKANDENS GENMÅLE ÖVER INKOMNA YTTRANDE**

### **Sjöfartsverket (ab. 10)**

Trafikverket kommer sommartid tillse att passage av arbetsområdet är möjligt för mindre fritidsbåtar under byggskedet, med reservation för kortare, kritiska arbetsmoment. Den sjötrafik som förekommer i Harnäsviken är begränsad till små fritidsbåtar. Tröskan är en relativt grund sjö som är knappt 5 km<sup>2</sup> stor och utloppet utgörs av en damm. Bron över Harnäsviken kommer att avgränsa en av Tröskens vikar vilket innebär att cirka 4 % av den totala sjöarealen kommer att vara otillgänglig för de som har sin båt i övriga delar av sjön. I den del av viken som utgör 4 % av sjön finns begränsat med bebyggda fastigheter och några fritidsbåtar som ligger längs stranden. Mot denna bakgrund emotsätter sig Trafikverket den omfattning av märkning och belysning som Sjöfartsverket yrkar ska finnas under anläggningsfasen. Trafikverket anser att det enbart är aktuellt med belysning sommartid eftersom det

är då båttrafik förekommer. Vidare anser Trafikverket att det är tillräckligt med tydlig märkning i samband med kortare kritiska arbetsmoment och att uppmärkning med sjövägmärken enligt SJÖFS 2007:19 inte är nödvändig på aktuell plats.

#### **Havs- och vattenmyndigheten (ab. 11)**

All grumlande verksamhet kommer att utföras innanför siltgardiner. Det är enbart borttagande av siltgardinerna som kommer att utföras utan grumlingsskydd. Trafikverket anser därför att grumlande arbeten som sker innanför siltgardiner ska få utföras även under perioden april-maj. Däremot kan Trafikverket godta att tidpunkten för borttagande av siltgardiner inte får ske under perioden april-juni.

Vad avser blottlagda ytor och upplag i närheten av Trösken så styrs detta delvis av järnvägsplanen. Enligt denna finns det skyddsavstånd på drygt 10 meter mellan etableringsområdet på nordvästra sidan av bron och strandlinjen. I brolinjen måste blottläggning ske i samband med anläggande av den nya bron, denna kommer dock att utföras innanför siltgardiner. Strandzonen kommer att försees med erosionsskydd som minimerar grumlingen.

Mot bakgrund av vad som anförts ovan är det inte skäligen och befogat att Trafikverket åläggs att betala en särskild fiskeavgift, eller i vart fall bör avgiften jämkas i proportion till den eventuella skada som kan uppstå. Det är enbart den delen innanför siltgardinerna som kommer att påverkas av grumling och den delen är mycket liten jämfört med den totala sjöarealen. Själva borttagandet av siltgardinerna kan dock medföra viss grumling men som endast är tillfällig och övergående, och det är därför inte befogat att Trafikverket åläggs att utge en fiskeavgift av den anledningen.

#### **Länsstyrelsen Gävleborg (ab. 13)**

Trafikverket emotsätter sig villkoret att Naturvårdsverkets riktvärden, NFS 2004:15, för buller från byggplatser ska innehållas under arbetstiden. NFS 2004:5 är ett allmänt råd som är avsedda som vägledning om skyddsåtgärder, begränsningar och



försiktighetsmått vad gäller störning av buller från områden där bullrande bygg- och anläggningsverksamhet pågår. Förutom riktvärden innehåller rådet vägledande texter om att höjningar kring riktvärdena kan vara möjliga, t.ex. vid pålning och spontning. Riktvärdena ska utgöra en utgångspunkt och vägledning för den bedömning som görs i varje enskilt fall och vid problem att innehålla riktvärdena ska efterlevnad av inomhusnivåer prioriteras.

Att föreskriva att riktvärdena ska innehållas innebär att dessa höjningar inte får tillämpas i detta fall vilket Trafikverket emotsätter sig. Av bullerberäkningarna i ansökan framgår att de ekvivalenta ljudnivåerna dagtid ligger nära (som mest 61 dBA) riktvärdet 60 dBA (dagtid vardagar). Länsstyrelsens förslag till villkor kan således innebära att pålning/spontning inte kan utföras alls. Eftersom den beräknade ljudnivån ligger så nära riktvärdet samt att det vid arbete på vatten är svårt att anlägga bullerdämpande åtgärder anser Trafikverket att högre värden i linje med Naturvårdsverkets råd (NFS 2004:5) ska tillåtas för spontning/pålning. Trafikverket kommer endast att bedriva spontning vardagar mellan kl 07 och 19.

Av bullerberäkningarna i ansökan framgår att Trafikverket vid planerad vattenverksamhet kommer att innehålla maximal ljudnivå inomhus vid samtliga fastigheter dygnet runt. Den ekvivalenta ljudnivån inomhus kommer enligt bullerberäkningarna inte att överskridas dagtid samt vardagkvällar. Om spontning/pålning räknas bort beräknas den ekvivalenta ljudnivån inomhus att innehållas även natt och helgkvällar vid samtliga fastigheter. Den ekvivalenta ljudnivån utomhus kan komma att överskrida riktvärdet 50 dBA för en fastighet under vardagkvällar samt dagtid helger även utan pålning/spontning. För ett flertal fastigheter kan den ekvivalenta ljudnivån utomhus komma att överskrida riktvärdet 45 dBA för helgkvällar och nätter även utan spontning/pålning. De beräknade nivåerna det rör sig om ligger i intervallet 45 till 50, d.v.s. det är inte några stora överskridanden. Det är vidare svårt att anlägga bullerdämpande åtgärder på vatten. Eftersom riktvärdena för inomhusljudnivåerna beräknas kunna innehållas anser Trafikverket att en bedömning

kan ske i detta enskilda fall och att något högre ljudnivåer kan tillåtas, d.v.s. att arbetet med undantag för pålning/spontning ska få bedrivas dygnet runt.

#### **Tröskens Fiskevårdsförening (ab. 19)**

Trafikverket bestrider yrkandet om ersättning på 300 000 kr.

#### **M och L J (ab. 9)**

Denna ansökan gäller enbart anläggande av bro över Harnäsviken. Anläggandet av bron kommer inte att påverka varken Tröskens vattennivå eller grundvattennivån i området. Grundvattensänkningen som ska ske i samband med att järnvägsanläggningen korsar Tröskenvägen har Trafikverket bedömt till att varken skada enskilda eller allmänna intressen. Influensområdet för vägporten, det område som kommer att få en sänkning av grundvattennivån, har uppskattats till en radie på cirka 40 meter. Till M och Ls fastighet är det ca 375 meter från den planerade porten. Även om influensområdet skulle bli dubbelt så stort är det fortfarande långt kvar till aktuell brunn. Det finns inga brunnar i närområdet till planerad port. Trafikverket bedömer därför att bortledandet av grundvattnet vid vägporten för Tröskenvägen varken kommer att påverka kvalitet eller kvantitet i aktuell brunn. För att verifiera detta kommer aktuell brunn att ingå i Trafikverkets provtagningsprogram för brunnar i området kring det nya dubbelspåret.

#### **DOMSKÄL**

Trafikverket har erforderlig rådighet över vattnet inom det område där verksamheten ska bedrivas enligt 2 kap 4 § 6 p lag (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet.

Mark- och miljödomstolen anser att miljökonsekvensbeskrivningen uppfyller kraven i 6 kap. miljöbalken.

Av 11 kap. 23 § 2 p miljöbalken framgår att tillstånd ska lämnas till bl.a. vattenverksamhet som avser broar för järnväg vars anläggande har prövats i särskild

ordning, om inte något annat följer av 2 kap. 9 § miljöbalken, den s.k. stoppregeln. Sökanden har framfört att järnvägsplanen för sträckan Skutskär – Furuvik i nuvarande utformning kommer att fastställas inom en snar framtid, antagligen under våren 2012. Mot bakgrund av detta, i kombination med att tillståndet får tas i anspråk först sedan järnvägsplanen fastställts, bedömer domstolen att det föreligger förutsättningar för att meddela tillstånd till de sökta åtgärderna.

Av 2 kap 3 § miljöbalken framgår att – så snart det finns skäl att anta att en åtgärd kan medföra skada på miljön – sökanden ska utföra de skyddsåtgärder och vidta de försiktighetsmått i övrigt som behövs för att förebygga, hindra eller motverka att verksamheten medför skada på miljön. Av remissmyndigheternas yttranden har framgått att man anser att det finns skäl att besluta om vissa försiktighetsåtgärder. Trafikverket har accepterat merparten av förslagen.

Den tillfälliga fiskeskada som kan förutses p.g.a. grumlingar, bl.a. i vattenområden innanför siltgardinerna samt i samband med borttagandet av siltgardinerna bedöms bli kompenserad genom en engångsavgift på skäligen 10 000 kr. Avgiften ska användas till fiskevårdande åtgärder inom berört eller närliggande vattenområde. För att förhindra att en verksamhet eller en åtgärd medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön är det viktigt att ha tillgång till ett bra kontrollprogram. Trafikverket har uppgett att man kommer att samråda med länsstyrelsen vid upprättandet av ett kontrollprogram för vattenverksamheten. Mark- och miljödomstolen anser, såsom sökanden, att även riktvärden för byggbuller kan ingå i kontrollprogrammet, men att det inte är lämpligt att i denna dom meddela anvisningar om programmets utformning.

Mark- och miljödomstolen delar sökandens uppfattning i frågan om märkning och belysning av arbetsområdet under anläggningsfasen.

Mot bakgrund av vad sålunda upptagits och med beaktande av de försiktighetsvillkor som tillståndet bör förenas med och som framgår av domslutet, finns det inte

skäl att förutse andra skador p.g.a. den ansökta verksamheten än den kompenserade fiskeskadan. Om ytterligare skador ändå uppstår får de prövas i den ordning som gäller för anmälan av oförutsedda skador.

Yrkandet från Tröskens fiskevårdsförening om ersättning på 300 000 kr för stor skada på fisket lämnas utan bifall. Om skador kommer att uppstå i framtiden kan sådant anspråk framställas inom fem år från utgången av arbetstiden.

Tid för anmälan av oförutsedd skada samt arbetstid bör fastställas i enlighet med sökandens förslag.

Skäl föreligger att bifalla yrkandet om omedelbar verkställighet av tillståndet. Enligt 16 kap. 3 § miljöbalken behöver staten inte ställa säkerhet för tillståndet att omedelbart verkställa domen.

**HUR MAN ÖVERKLAGAR**, se **bilaga 1** (DV425)

Överklagande senast den 12 mars 2012. Prövningstillstånd krävs.

På mark- och miljödomstolens vägnar

Lars-Göran Benmarker

---

I domstolens avgörande har deltagit rådmannen Lars-Göran Benmarker, ordförande, och tekniska rådet Lars Edlund samt de särskilda ledamöterna Ragnhild Widgren och Mikael Lif.