



SVEA HOVRÄTT
Mark- och miljööverdomstolen
060103

DOM
2021-06-02
Stockholm

Mål nr
M 11680-20

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Umeå tingsrätts, mark- och miljödomstolen, deldom 2019-12-16 i mål nr M 1162-18, se bilaga A

PARTER

Klagande

Staten genom Trafikverket

Ombud: Verksjurist M.B.

Motpart

1. Bodens kommun
2. Länsstyrelsen i Norrbottens län
3. Sävast Byamäns samfällighetsförening

Ombud: Advokat J.N.

SAKEN

Godkännande enligt 11 kap. 16 § miljöbalken gällande vattenverksamhet för ny vägbro över Sävastån vid väg 97 i Bodens kommun

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT

Se nästa sida

Dok.Id 1697238

Postadress
Box 2290
103 17 Stockholm

Besöksadress
Birger Jarls Torg 16

Telefon
08-561 670 00
08-561 675 50

E-post: svea.hovratt@dom.se
www.svea.se

Telefax

Expeditionstid
måndag – fredag
09:00–16:30

1. Mark- och miljööverdomstolen avslår överklagandet.
 2. Trafikverket ska ersätta Sävast Byamäns samfällighetsförening för dess rättegångskostnader i Mark- och miljööverdomstolen med 24 438 kr, varav 19 550 kr för ombudsarvode och 4 888 kr för mervärdesskatt. På beloppet ska Trafikverket betala ränta enligt 6 § räntelagen från dagen för denna dom till dess betalning sker.
-

BAKGRUND

Trafikverket fastställde i augusti 2017 en vägplan för ombyggnad av väg 97 mellan Södra Sunderbyn och Sävast i Luleå och Bodens kommuner. Vägplanen omfattar bl.a. den i målet aktuella rörbron i Sävastån. Beslutet överklagades till regeringen, som i november 2018 avslog överklagandet. Efter rättsprövning förklarade Högsta förvaltningsdomstolen i mars 2019 att regeringens beslut skulle stå fast.

I april 2018 ansökte Trafikverket hos mark- och miljödomstolen om tillstånd för att byta ut den befintliga rörbron i Sävastån samt för att vidta vissa därmed förknippade åtgärder, eftersom det på grund av brons dåliga skick inte gick att avvakta regeringens prövning av planen. Trafikverket ändrade sedan, i september 2018, sitt yrkande till att i första hand avse ett godkännande i efterhand enligt 11 kap. 16 § första stycket miljöbalken och i andra hand tillstånd i efterhand. Skälet till detta var att arbetena redan hade påbörjats för att förebygga en akut risk för att bron skulle kollapsa. Genom den överklagade deldomen avslog mark- och miljödomstolen Trafikverkets yrkande om godkännande i efterhand och gav istället Trafikverket tillstånd i efterhand för redan vidtagna åtgärder.

YRKANDEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Trafikverket har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska ändra mark- och miljödomstolens dom och godkänna i målet aktuella arbeten i efterhand enligt 11 kap. 16 § första stycket miljöbalken.

Bodens kommun har inte haft några synpunkter på Trafikverkets överklagande.

Länsstyrelsen i Norrbottens län och **Sävast Byamäns samfällighetsförening** (Sävast Byamän) har motsatt sig ändring av mark- och miljödomstolens dom.

Sävast Byamän har yrkat ersättning för sina rättegångskostnader i Mark- och miljööverdomstolen.

UTVECKLING AV TALAN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Trafikverket har anfört detsamma som i mark- och miljödomstolen med i huvudsak följande tillägg och förtydliganden.

Det har vid broinspektioner uppmärksammats att den aktuella rörbron var rostangripen och i behov av åtgärder. Eftersom planläggning för ombyggnation av väg 97 pågick bedömdes att brobytet lämpligast skulle genomföras som en del av vägprojektet. Vid en inspektion hösten 2017 noterades att korrosionen eskalerat dramatiskt och att rörbrons vägg, framförallt i vattenlinjen, var helt genomrostad på ett flertal ställen. Detta innebär en risk för att vägmateriel och så småningom hela vägbanan skulle rasa in i bron eller att rörbron skulle kollapsa. Bron stämpades horisontellt och vertikalt invändigt som en tillfällig säkerhetsåtgärd. I samband med projekteringen gjordes ytterligare inspektioner och det uppdagades att bron var i sämre skick än förväntat och att vägplanen inte kunde inväntas. Den 10 april 2018 gav Trafikverket därför in en ansökan om tillstånd för vattenverksamhet till mark- och miljödomstolen. I augusti samma år informerade Trafikverket länsstyrelsen om att det var nödvändigt att byta ut bron före vintern och att det inte längre var möjligt att invänta tillstånd.

Väg 97 mellan Luleå och Boden är en av regionens mest trafikerade vägsträckor. Det saknades lämpliga omfartsvägar att använda om Trafikverket skulle ha beslutat att stänga av vägen. Det var inte heller lämpligt att göra en partiell avstängning då en sådan lösning är mycket avancerad och innebär stora risker ur arbetsmiljösynpunkt för de entreprenörer som skulle utföra brobytet. Det var därför nödvändigt att bygga den tillfälliga förbifarten. Eftersom trafiken inte kunde ledas på förbifarten under vinterhalvåret utan risk för olyckor till följd av svartis och snöfall var det nödvändigt att riva ut den gamla bron och bygga en ny bro under hösten 2018.

Den gamla bron uppfyllde inte längre kraven enligt vattendirektivet och utförandet behövde därför ändras. Båda broarna har dock i huvudsak samma syfte och funktion. Den nya bron är dimensionerad för att klara framtida flöden i Sävastån och kommer att innebära mindre dämning vid höga flöden. Väg 97 har av trafiksäkerhetsskäl breddats

och det innebär att även den befintliga vägbanken har breddats något mot vattnet på båda sidor. Den nya bron är också bredare och har försetts med en invändig landpassage för människor och mindre däggdjur. Bron i dess nuvarande utformning utgör ett mindre ingrepp för miljö, natur, djurliv och enskilda intressen jämfört med om Trafikverket valt att bygga en likadan bro som den gamla.

Mot bakgrund av Trafikverkets underhållsansvar för vattenanläggningar och med beaktande av 1 och 2 kap. miljöbalken måste en bro kunna bytas ut till ett annat utförande och åtgärden ändå klassas som ett arbete i enlighet med 11 kap. 16 § miljöbalken. Det kan inte vara förenligt med miljöbalkens syften att först akut byta ut bron mot en annan identisk bro för att därefter, efter en tillståndsprovning, ersätta denna med en bro som uppfyller alla tekniska krav och som tar hänsyn till allmänna och enskilda intressen.

Kommunen och länsstyrelsen har i huvudsak vidhållit vad de anført i mark- och miljödomstolen.

Sävast Byamän har anført detsamma som i mark- och miljödomstolen med i huvudsak följande tillägg och förtydliganden. Trafikverket har inte presenterat några hållfasthetsberäkningar eller andra beräkningar för att styrka sina slutsatser om att bron var i ett sådant skick att den riskerade att rasa. Trafikverket har inte heller redovisat vilka möjligheter till förstärkningsåtgärder, mer än användandet av stämp, som har funnits och som kunnat medföra att ett tillstånd hade kunnat inväntas. Under alla förhållanden borde det ha varit möjligt att inledningsvis enbart utföra de tillfälliga åtgärder som krävdes för att leda om trafiken, om det var bråttom. Sedan hade man haft gott om tid på sig att se till att vederbörliga tillstånd kunde inhämtas innan man påbörjade övrig vattenverksamhet.

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL

Rättsliga utgångspunkter

Huvudregeln enligt miljöbalken är att vattenverksamhet kräver tillstånd. Vid en sådan tillståndsprövning prövas sökandens enskilda intresse mot motstående allmänna och enskilda intressen. Arbeten får dock, enligt 11 kap. 16 § första stycket miljöbalken, utföras utan föregående tillstånd, om det till följd av en skada eller för att förebygga en skada är nödvändigt att tillståndspliktiga ändrings- eller lagningsarbeten utförs genast. Ansökan om godkännande av arbetena ska göras snarast möjligt. Bestämmelsen innebär att prövningen av sådana åtgärder som omfattas av obligatorisk förprovning kan skjutas upp. Ett godkännande av ändrings- eller lagningsarbetena får en retroaktiv verkan på det sättet att arbetena anses lagliga från att de utförs och inte först när tillstånd ges (se Mark- och miljööverdomstolens dom den 4 juni 2018 i mål nr M 4777-17).

För att ändrings- eller lagningsarbeten ska omfattas av bestämmelsen i 11 kap. 16 § första stycket måste det ha varit nödvändigt att utföra arbetena genast. Bedömningen av detta måste göras utifrån förhållandena i det enskilda fallet. Det kan inte vara ensamt avgörande hur lång tid som gått från det att skada eller risk för en skada konstaterats till dess att den åtgärdats. Domstolen måste också beakta andra förhållanden, som när på året de aktuella åtgärderna lämpligen bör utföras och om åtgärdernas utförande kan invänta en avslutad tillståndsprövning. (Se ovan nämnd dom i mål nr M 4777-17).

Utgångspunkten är att 11 kap. 16 § första stycket är en undantagsregel och att den ska tillämpas restriktivt. Mer omfattande arbeten än vad som motiveras av den uppkomna situationen kan inte godtas under bestämmelsen. Vilka åtgärder som utgör sådana ändrings- och lagningsarbeten som omfattas av bestämmelsen är emellertid inte närmare beskrivet i förarbeten eller i praxis. Utifrån ordalydelsen skulle slutsatsen kunna dras att bestämmelsen inte omfattar exempelvis utrivning eller uppförande av en ny vattenanläggning. Det är dock inte uteslutet att bestämmelsen kan tillämpas på

sådana åtgärder, om dessa ingår som moment i ett reparationsarbete, föranlett av ett behov av att vidmakthålla en vattenanläggnings funktion. Det finns inte heller något som talar för att bestämmelsen endast ska kunna avse provisoriska och tillfälliga åtgärder.

Vidare är det inte rimligt att inskränka tillämpningsområdet till att avse åtgärder som i huvudsak motsvarar reparation eller återuppförande till en anläggnings befintliga utförande. Med en sådan tolkning skulle verksamhetsutövaren kunna tvingas att reparera eller återuppföra en anläggning i ett utförande som redan har visat sig vara funktionsodugligt eller ohållbart. En verksamhetsutövare bör även vid utförandet av brådskande åtgärder kunna utforma dessa i enlighet med dagens krav på miljöhänsyn.

Som tidigare har framhållits ska dock bestämmelsen tillämpas restriktivt. Det är viktigt att bestämmelsens tillämpningsområde inte utvidgas så att motstående intressens berättigade intresse av en förhandsprövning – i enlighet med huvudregeln – åsidosätts. Vid en prövning av godkännande i efterhand ska i och för sig motstående intressen beaktas på samma sätt som vid en förprövning av åtgärderna. Prövningsmyndigheten har då möjlighet att ställa krav på anpassningar av anläggningen och det är verksamhetsutövaren som står risken för att ett utförande inte kan godtas. Det ligger dock i sakens natur att utan en förhandsprövning riskerar en verksamhetsutövare att bygga fast sig i lösningar som det i efterhand kan vara omöjligt, svårt eller kostsamt att justera. Detta skulle kunna medföra att en prövningsmyndighet vid godkännande i efterhand inte ställer samma krav som vid en förutsättningslös prövning i förhand.

Vid en bedömning av vad som kan godtas inom ramen för bestämmelsen måste alltså beaktas såväl verksamhetsutövarens intresse av att på ett ändamålsenligt sätt i framtiden kunna använda anläggningen på ett funktionellt sätt, som intresset av att motstående intressen inte förlorar möjligheten att i förväg påverka åtgärdernas utformning.

Bedömningen i detta fall

För att arbeten ska omfattas av bestämmelsen om godkännande i efterhand måste det, som nämnts, vara fråga om ändrings- eller lagningsarbeten som är nödvändiga att vidta

genast. Trafikverket har gjort gällande att det var nödvändigt att vidta åtgärder omgående eftersom rörbrons väggar var helt genomrostade på ett flertal ställen och att detta innebar risk för att vägbanan skulle rasa in i bron eller att rörbron skulle kollapsa. Mark- och miljööverdomstolen finner inte skäl att ifrågasätta dessa uppgifter utan anser att bl.a. ingivna foton ger stöd för Trafikverkets påståenden. Domstolen finner inte heller skäl att ifrågasätta att det saknades lämpliga omfartsvägar och att det var alltför riskfyllt att leda om trafiken på en tillfällig väg under vintern eftersom den inte var anpassad för vinterväglag. Arbetena behövde alltså slutföras före vintersäsongen. Det var därmed inte möjligt att avvakta den inledda tillståndsprovningen utan nödvändigt att vidta åtgärder genast för att åtgärda den skada som uppkommit och för att förebygga betydligt större skador.

Sävast Byamän har gjort gällande att Trafikverket, genom att inte sköta underhållet av bron och inte vidta åtgärder i tid, orsakade den uppkomna situationen och att sådan underlåtenhet inte kan vara skäl för att undgå kraven som ställs i ett tillståndsförfarande. Det är dock domstolens uppfattning att sådana omständigheter inte i sig utesluter ett godkännande i efterhand, utan det avgörande är att det har varit fråga om brådskande åtgärder som varit nödvändiga att utföra när situationen uppstod, oavsett orsak.

De åtgärder som vidtogs bestod i huvudsak av att befintlig vattenanläggning – en äldre rörbro – revs ut, att en ny rörbro, i ett annat utförande, uppfördes, att tillkommande åtgärder vidtogs i vattenområdet med anledning av bytet av bron samt att vägen breddades. Det var alltså inte fråga om att permanent riva ut anläggningen utan det fanns behov av motsvarande anläggning även fortsättningsvis. Det har inte framkommit att någon form av tillfällig reparation hade kunnat lösa den uppkomna situationen utan bedömningen är att det var motiverat att ersätta den gamla rörbron med en ny.

Som nämnts ovan är det inte uteslutet att i begreppet ändrings- och lagningsarbeten inbegripa åtgärder som omfattar utrivning av en anläggning och anläggande av en ny sådan. Frågan återstår dock om åtgärderna i detta fall hade kunnat utföras i en mer begränsad omfattning för att inte föregripa tillståndsprovningen. Samtidigt bör inte

åtgärderna begränsas på ett sådant sätt att nyttan av dem blir helt förfelad i förhållande till den planerade ombyggnaden av vägen.

Det framgår av handlingarna att den nya rörbron är bredare än den gamla (6,83 meter jämfört med 4,4 meter) och att röret ska inrymma en ca 2,3 meter bred passage för djur och människor. Den nya rörbron är även längre än tidigare (19,6 meter i topp och 34,9 meter i botten jämfört med 18,6 meter). Ett skäl till detta är att vägen har breddats. Utformningen följer vägplanen och har sin grund i att anläggningen ska vara funktionell även framöver. Mark- och miljööverdomstolens bedömning är att rörbrons dimensionering får godtas och att utrivningen av den gamla bron och anläggandet av den nya skulle kunna utgöra sådana brådskande lagnings- och ändringsåtgärder som omfattas av bestämmelsen om godkännande i efterhand.

Även andra åtgärder som var nödvändiga att vidta i samband med utbytet av bron och som därmed var brådskande, bör kunna godkännas i efterhand. I detta fall är bland annat grundvattensänkning och omledning av Sävastån nödvändiga för att genomföra arbetet. Omläggningen av trafiken får också anses ha varit en nödvändig förutsättning för att kunna byta ut bron.

Inrättandet av en passage i bron kan inte anses ha varit nödvändig på samma sätt för att lösa den akuta situationen. Den får emellertid anses vara miljömässigt motiverad, utifrån behovet av en passage för mindre däggdjur, däribland utter. Den utgör också en integrerad del av bron och det är inte rimligt att kräva att Trafikverket ska konstruera en sådan passage i efterhand. Även passagen bör alltså vara en sådan åtgärd som skulle kunna godkännas i efterhand.

Vad gäller de naturstigar som har anlagts som nerfarter till passagen gör dock Mark- och miljööverdomstolen en annan bedömning. Det är fråga om tämligen omfattande arbeten som innebär att området som anläggningen tar i anspråk i vattnet blir betydligt större än vad det annars skulle ha varit. Nerfarterna har inte någon tidigare motsvarighet utan är en helt ny del av anläggningen. De kan inte anses vara sådana lagnings- och ändringsarbeten som är nödvändiga att utföra genast, utan tillstånd borde ha kunnat avvaktas. Eftersom naturstigarna utgör en del av den erosionskyddade vägslänten

skulle detta ha inneburit att erosionsskyddet hade behövt göras om när tillstånd meddelats och anläggningen fått sin slutliga utformning. Mark- och miljööverdomstolens bedömning är dock att detta borde ha kunnat lösas genom att anlägga mer provisoriska erosionsskydd i avvaktan på tillståndsprövningen. Slutsatsen är alltså att anläggandet av erosionsskydden i dess slutliga utformning inte är en sådan åtgärd som kan godkännas i efterhand.

Anläggandet av naturstigarna samt därmed sammanhängande erosionsskydd och breddade vägbankar får alltså anses gå utöver vad som i detta fall kan godtas som brådskande ändrings- och lagningsarbeten. Det förhållandet att åtgärderna vid dess utförande omfattades av en vägplan – som i och för sig inte hade fått laga kraft – och av en ansökan om tillstånd hos mark- och miljödomstolen med föregående samrådsförfarande medför inte i sig att frågan kan bedömas på annat sätt. Förutsättningar finns alltså inte för att godkänna dessa åtgärder i efterhand.

Sammanfattningsvis anser alltså Mark- och miljööverdomstolen att flera – men inte alla – delmoment i det utförda arbetet utgör sådana brådskande ändrings- och lagningsarbeten som skulle kunna godkännas i efterhand. Med hänsyn till hur Trafikverket har formulerat sin ansökan kan dock Mark- och miljööverdomstolen pröva de vidtagna arbetena endast som en helhet. Vid en sådan bedömning anser domstolen att det förhållandet att Trafikverket i vissa delar har gått utöver vad som kan anses utgöra nödvändiga ändrings- och lagningsarbeten innebär att det saknas förutsättningar för att godkänna arbetena i efterhand. Trafikverkets överklagande ska därför avslås. I och med detta står mark- och miljödomstolens beviljande av tillstånd i efterhand fast.

Rättegångskostnader

Sävast byamän har yrkat ersättning för rättegångskostnader i Mark- och miljööverdomstolen. Trafikverket har inte vitsordat något belopp som skäligt i och för sig. Mark- och miljööverdomstolen finner att den yrkade ersättningen är skälig och att Trafikverket därför ska ersätta kostnaderna enligt vad som framgår av domslutet.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga B

Överklagande senast 2021-06-30

I avgörandet har deltagit hovrättsråden Liselotte Rågmark och Ingrid Åhman, tekniska rådet Annika Billstein Andersson samt hovrättsrådet Katarina Berglund Siegbahn, referent.

Föredragande har varit hovrättsfiskalen Caroline Hörnberg.



UMEÅ TINGSRÄTT
Mark- och miljödomstolen

DELDOM
2019-12-16
meddelad i
Umeå

Mål nr M 1162-18

SÖKANDE

Staten genom Trafikverket, Region Nord

Ombud: Verksjurist M.W.

MOTPARTER

1. Länsstyrelsen i Norrbottens län
2. Bodens kommun
3. Sävast Byamäns samfällighetsförening

Ombud: Advokat J.N.

SAKEN

Godkännande enligt 11 kap. 16 § miljöbalken alternativt tillstånd i efterhand till vattenverksamhet för ny vägbro över Sävastån, väg 97, Bodens kommun

Avrinningsområde: Luleälven (9)

Koordinater (SWEREF 99 TM): N: 7307937 E: 809943 (brons mittpunkt)

Dok.Id 338389

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 138 901 04 Umeå	Nygatan 45	090-17 21 00 E-post: mmd.umea@dom.se www.domstol.se , Info om vår personuppgiftsbehandling: www.umeatingsratt.domstol.se eller kontakta oss		måndag – fredag 08:00–16:00

DOMSLUT

Godkännande i efterhand

Mark- och miljödomstolen avslår Statens genom Trafikverket, Region Nord, (Trafikverket) yrkande om godkännande i efterhand enligt 11 kap. 16 § miljöbalken.

Tillstånd

Mark- och miljödomstolen ger Trafikverket tillstånd enligt miljöbalken att inom fastigheterna XX, YY, ZZ, skifte 4, outr:9 och outr:17 i Sävastån, Bodens kommun i det område som anges i domsbilaga 1 utföra följande, redan vidtagna, åtgärder.

- riva ut befintlig rörbro
- anlägga ny rörbro
- anlägga tillfällig förbifart i Bodån och utföra andra tillfälliga anordningar
- under byggtiden leda Sävaståns vatten i dike eller motsvarande förbi arbetsområdet till Bodån
- under byggtiden sänka grundvattennivån i broläget till underkant befintlig rörbro
- bredda vägbanken och anlägga naturstig inom Bodåns och Sävaståns vattendrag
- anlägga skoterpassage/naturstig genom rörbron
- anlägga erosionsskydd vid in- och utlopp samt längs stränderna inom det påverkade området
- utriva tillfällig förbifart och andra tillfälliga anordningar

Villkor

1. Verksamheten ska bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad som angetts i ansökningshandlingarna eller i övrigt uppgetts i målet, om något annat inte framgår av denna dom.
2. Av hänsyn till vårlekande fisk ska inga grumlande arbeten ske under perioden mars–juli.

Uppskjuten fråga, utredningsföreskrift

Mark- och miljödomstolen skjuter upp frågan om slutliga villkor beträffande utrivning av den tillfälliga förbifarten och meddelar följande utredningsföreskrift.

U1. Trafikverket ska utreda om det finns behov av ytterligare åtgärder för att det inte ska finnas kvar material från den tillfälliga vägbanken som sticker upp jämfört med den omkringliggande bottennivån i Bodån. Om det finns ett sådant behov ska Trafikverket utreda vilka möjliga åtgärder som står till buds och de miljömässiga konsekvenserna av sådana åtgärder. Om Trafikverket anser att åtgärder inte är miljömässigt motiverade ska Trafikverket föreslå alternativa åtgärder som motverkar eller kompenserar för de olägenheter, när det gäller bl.a. framkomlighet med båt, som följer av det kvarlämnade materialet.

Utredningen och förslag till villkor eller andra föreskrifter ska redovisas till mark- och miljödomstolen **senast den 1 september 2020**.

Tid för anmälan av oförutsedd skada

Anspråk med anledning av oförutsedd skada ska anmälas till mark- och miljödomstolen senast 10 år efter att detta avgörande har vunnit laga kraft.

Rättegångskostnader

Trafikverket ska ersätta Sävast Byamäns samfällighetsförening för sina rättegångskostnader med 75 477 kr, varav 66 300 kr avser arvode till J.N., inklusive mervärdesskatt. På beloppet ska betalas ränta enligt 6 § räntelagen (1975:635) från dagen för denna dom till dess att betalning sker.

Prövningsavgift

Mark- och miljödomstolen ändrar inte vad som genom beslut den 25 april 2018 har bestämts om avgift för prövning av vattenverksamheten.

BAKGRUND

Trafikverket fastställde den 22 augusti 2017 vägplan för ombyggnad av väg 97 m.m. mellan Södra Sunderbyn och Sävast i Luleå och Bodens kommuner.

Vägplanen omfattar bl.a. den nu aktuella rörbron i Sävastån. Beslutet överklagades till regeringen, som den 1 november 2018 avlog överklagandet. Efter rättsprövning förklarade Högsta förvaltningsdomstolen den 11 mars 2019 att regeringens beslut skulle stå fast.

Den 20 april 2018, och således innan vägplanen hade vunnit laga kraft, ansökte Trafikverket hos mark- och miljödomstolen om tillstånd att byta ut den befintliga rörbron i Sävastån och i övrigt vidta de åtgärder som framgår av domslutet. I ansökan uppgavs bl.a. att den befintliga rörbron var genomrostad och att det förelåg ett akut behov av att byta ut den innan den kollapsade. Trafikverket kunde därför inte avvakta regeringens prövning av vägplanen. Under rubriken Rådighet uppgavs att Trafikverket försökte få till stånd avtal med berörda markägare och att mark- och miljödomstolen, om Trafikverket inte lyckades få till stånd sådana avtal, måste avvakta beslut från regeringen gällande prövningen av vägplanen innan tillstånd kunde meddelas.

Ansökan kungjordes den 28 augusti 2018. I yttrande den 26 september 2018 uppgav Trafikverket att arbeten redan hade påbörjats som akutåtgärd i enlighet med 11 kap. 16 § miljöbalken för att förebygga en skada orsakad av brokollaps och med risk för trafikolycka. Trafikverket ändrade därför sitt yrkande till ett godkännande i efterhand enligt nämnda bestämmelse, alternativt tillstånd i efterhand. Enligt Trafikverket var det nödvändigt att vidta åtgärderna under hösten för att inte den hårt trafikerade vägen skulle behöva stängas av. Trafikverket hänvisade också till att Länsstyrelsen i Norrbottens län (länsstyrelsen) den 14 augusti 2018 hade beviljat nyttjanderätt till vägområdet enligt 36 § väglagen (1971:948).

Den 29 november 2018 uppgav Trafikverket att samtliga arbeten var slutförda.

Sedan såväl Sävast Byamän som länsstyrelsen ifrågasatt om 11 kap. 16 § miljöbalken var tillämplig, och Sävast Byamän yrkat att Trafikverkets yrkande om godkännande enligt det nämnda lagrummet skulle avvisas, beslutade mark- och miljödomstolen den 4 juli 2019 att lämna avvisningsyrkandet utan bifall och att fortsätta handläggningen med utgångspunkt i att Trafikverket yrkar godkännande enligt 11 kap. 16 § miljöbalken alternativt tillstånd i efterhand till genomförda åtgärder.

Mark- och miljödomstolen har hållit huvudförhandling och syn på platsen.

YRKANDEN M.M.

Trafikverket har, som talan slutligen har bestämts, yrkat i första hand att mark- och miljödomstolen med stöd av 11 kap. 16 § miljöbalken godkänner de i domslutet angivna åtgärderna och i andra hand att mark- och miljödomstolen lämnar tillstånd i efterhand till åtgärderna.

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

Bodens kommun har, innan åtgärderna var utförda, i skriftligt yttrande bl.a. lämnat synpunkter på hanteringen och det eventuella återanvändandet av massor.

Länsstyrelsen i Norrbottens län (länsstyrelsen) har motsatt sig att godkännande i efterhand enligt 11 kap. 16 § miljöbalken lämnas, men har tillstyrkt att tillstånd i efterhand ges till åtgärderna.

Sävast Byamän har motsatt sig såväl att godkännande enligt 11 kap. 16 § miljöbalken lämnas som att tillstånd i efterhand ges. För det fall mark- och miljödomstolen skulle lämna godkännande eller tillstånd till åtgärderna har Sävast Byamän yrkat att tiden för anmälan av oförutsedd skada bestäms till 10 år. Sävast Byamän har yrkat ersättning för sina rättegångskostnader.

ANSÖKAN

I Trafikverkets ursprungliga ansökan har de planerade åtgärderna och miljökonsekvenserna sammanfattningsvis beskrivits på följande sätt. Enligt Trafikverket har åtgärderna sedermera också utförts i huvudsaklig överensstämmelse med beskrivningarna (se dock nedan om den tillfälliga förbifarten).

Orientering

Väg 97 korsar Sävastån på en rörbro strax söder om Sävast, just uppströms Sävaståns utlopp i Bodån, som är en gren av Luleälven. Väg 97 är av riksintresse för kommunikationer och en viktig pendlingsväg mellan Boden och Luleå. Längs vägen ligger även Sunderbyns sjukhus.

Sävastån och Bodån är båda förgreningar av Luleälven, och de rinner genom ett brukat jordbrukslandskap vid byn Sävast i Bodens kommun. Sävastån är ca 5 km lång och utgör en vattenspegel i ett flackt landskap i Luleälvens dalgång. Ån har sitt inlopp i höjd med Råbäcken vid Sävastöns nordvästra udde och utloppet just nordost om Bodön vid Sävastöns sydöstra udde. Väg 97 går i läget för befintlig rörbro på bank mellan Bodån i Väster och Sävastån i öster.

Luleälven är reglerad av vattenkraftutbyggnad. Regleringarna har påverkat vattenföringen och vattenståndet i både älven och Sävastån. Vid Sävaståns mynning och utlopp har dammar anlagts på 1950-talet i syfte att upprätthålla en vattenspegel i ån. Vattenfall pumpar idag 4001/s vatten från Luleälven in i Sävastån för att undvika att Sävastån växer igen eller torkar ut.

Regleringen av Luleälven har gjort att den naturliga reproduktionen av lax och öring är helt utslagen och ersatt med utplantering av odlad fisk. Sävastån är möjligt reproduktionsområde för stationär fisk, exempelvis abborre och mört. Utter förekommer i Luleälven. Det område som kommer att påverkas av anläggningsarbetena är av ruderatmarkstyp.

Sävastån används för det rörliga friluftslivet och trafikeras vintertid av skoter, skidåkare och sommartid av mindre båtar, kanoter och dylikt.

Fisket i älven mellan Bodens kraftstation och kommungränsen mot Luleå, där Sävastån ingår, tillhandahålls av sportfiskeklubben Börstingen som arrenderar vattnet av fiskerättsägare längs sträckan. Fritidsfiske sker framförallt i området just uppströms befintlig rörbro baserat på uppgifter som inkommit i samband med samråd.

Området ligger inom Gällivare samebys vinterbetesland där Luleälven utgör gräns till Tuorpon fjällsamebys vinter- och vårvinterbete. Inga riksintressen för rennäringen eller flyttleder ligger så nära att de bedöms påverkas av aktuell vattenverksamhet.

Inga Natura 2000-områden, riksintressen för naturmiljön eller naturreservat berörs.

Teknisk beskrivning

Rörbron är genomrostad och behöver snarast bytas mot en ny för att säkerställa trafiken längs väg 97. Det finns även behov av att anlägga en passagemöjlighet under väg 97 för människor och mindre djur. För att säkerställa trafiken förbi bron under den tid arbete pågår kommer en tillfällig förbifart att anläggas i Bodån.

I befintligt vägområde finns kablar som kommer att skyddas under anläggningstiden.

Hydrologiska förhållanden

Mellan rörbron och dammen i Sävastån har ån en bredd på som mest cirka 20 m och ett djup på som mest cirka 1 m. Bodån har utanför rörbrons utlopp en bredd på cirka 100 m, där vattendjupet närmast bron är cirka 0,5-1 m vid medelvatten med den något djupare fåran vid brons utlopp. Vattenhastigheten uppströms och nedströms bron är lugnflytande i både Bodån och Sävastån.

Vattennivån i Sävastån uppströms dammutloppet styrs av Vattenfalls pumpning och tillrinning från omkringliggande mark. Vattenståndet i Sävastån nedströms dammen styrs även av vattennivån i Bodån och ligger vid låg- och medelvattenföring på samma nivå. Flödet i Luleälven utanför Sävaståns utlopp i Bodån (del av Luleälven) är vid MQ 509 m³/s och vid HQ50 1170 m³/s. MLQ är för de reglerade förhållandena 349 m³/s.

Beräknade vattennivåer i Sävastån, uppgifter inhämtade från SMHI.

Dimensionerande vattennivå	Dimensionerande flöde [m ³ /s]	Beräknad vattennivå vid Sävaståns mynning i Bodån [m RH2000]	Beräknad vattennivå strax uppströms befintlig rörbro över Sävastån [m RH2000]	Beräknad vattennivå straxuppströms ombyggd rörbro över Sävastån [m RH2000]	Beräknade vattenhastigheter för ny rörbro vid befintligt brolägg över Sävastån. [m/s]
HW 100-klimat	12,5	+2,83	+2,91	+2,87	0,65
HW ₁₀₀	11,5	+2,75	+2,82	+2,79	0,61
HW 50-klimat	10,5	+2,66	+2,72	+2,70	0,58
HW ₅₀	10	+2,57	+2,62	+2,60	0,55
MHW	1,8	+1,76	+1,76	+1,76	
MW	0,54	+0,86	+0,86	+0,86	
MLW	0,4	+0,15	+0,15	+0,15	
LW ₅₀	0,4	-0,05	-0,05	-0,05	

Genom rörbron är vattenhastigheten vid medelvattenföring mindre än 0,5 m/s, medan vattenhastigheten både uppströms och nedströms bron är lägre. Befintlig rörbro innebär således en förträngning av ån samtidigt som den bidrar till att reglera vattennivån.

Gäddviks vattentäkt är en grundvattentäkt förstärkt med konstjord grundvattenbildning vilket innebär att ytvatten från Luleälven pumpas till bassänger där vattnet infiltreras och bildar grundvatten. Det sker även en viss inducerad infiltration till vattentäkten direkt från Luleälven. Avståndet mellan rörbron på väg 97 och intagspunkten för råvatten vid Gäddvik är cirka 17 km. Utifrån beräknade vattenhastigheter i Luleälven är rinntiden i älven från Sävaståns utlopp i Bodån till Luleå kommuns råvattenintag mer än 50 timmar vid medelvattenföring och mer än 24 timmar vid högvattenföring (Luleå kommun **2009**).

Grundvattenbildningen i området har enligt genomförd hydrogeologisk utredning (bilaga 3c) bedömts uppgå till 150 mm/år.

Medelgrundvattennivån ligger ungefär på nivå +1,5, vilket motsvarar ca 1 m över Sävaståns medelvattennivå i broläget. Avrinningsriktningen för grundvattnet i rörbrons närområde bedöms följa markytans lutning i riktning mot Sävastån och Bodån.

Utifrån studier av flygbilder över området utgörs nedströms liggande delar av Bodån av bottnar där sedimentation av transporterat material sker, framförallt i den bredare och mer lugnflytande delen av Bodån som sträcker sig från brons utlopp och cirka 1,2 kilometer nedströms.

Geotekniska förutsättningar

I befintligt broläge består marken av fyllnadsmaterial. Omkring bron och under befintlig vägbank utgörs jordlagren från markytan och nedåt av cirka 4–5 m silt som är lerig till sandig och därunder sand vars mäktighet kan uppgå till cirka 6–8 m. Leran är ställvis siltig. Det totala jorddjupet i anslutning till rörbron överstiger 11 m. Sulfidhaltigt material har påträffats närmast rörbron på cirka 1,8–2,8 m djup.

Rivning av befintlig bro

Befintlig rörbro i plåt byggdes i slutet av 1950-talet och har följande mått: längd ca 18,6 m och spännvidd ca 4,5 m. Bron är gravt rostangripen i vattenlinjen och behöver bytas ut.

Vid borttagande av befintlig rörbro sänks grundvattennivån temporärt till underkant befintlig rörbro för att förenkla arbetsmomentet enligt något av nedan angivna alternativ.

- Grundvattensänkningen utförs genom länshållning inom invallning. För att undvika erosion till följd av tillströmmande vatten ska invallning erosionssäkras samt även naturliga slänter och slänter i vägöverbyggnaden.
- Alternativt utförs grundvattensänkningen med filterbrunnar placerade på sidan eller i invallningen för att få ett utflöde av vatten från schaktgropen och på så sätt undvika erosion. Invallningen utförs om möjligt med befintliga material. Täta material i mitten och grövre överbyggnadsmaterial på sidorna.
- Alternativt med krossmaterial som tätas med bentonitmattor eller dylikt. Tätning ska utföras inom hela invallningen. Efter att borttagande av befintlig rörbro är avklarat avslutas den temporära grundvattensänkningen.

Area för schakt vid rivning är ca 800 m².

Ny bro

Ny bro över Sävastån (Lillån) blir en rörbro av korrugerad stålplåt. Huvudmått enligt broritning är längd ca 35 m och spännvidd ca 6,8 m. Den nya bron utformas och dimensioneras enligt "Krav Brobyggande", (TDOK 2016:0204).

Bron ska utföras i en teknisk livslängd av 80 år.

Ny bro grundläggs på packad fyllning. Utskiftning av lösa sediment till packad fyllning utförs ner till tjälritt djup 2,3 m under MLW, vilket motsvarar nivå ca -2,4. Utskiftning utförs under vatten för att inte störa schaktbotten. Schaktningsarbeten ska utföras med stor försiktighet.

Efter utskiftning utförs en temporär grundvattensänkning igen ner till nivå ca -1 för anläggning av övriga delar av den nya rörbron.

Kringfyllning kommer att utföras med bergkrossmaterial och resterande fyllning under trafikerad yta kan utföras med uppschaktat material eller likvärdigt.

I åtgärden ingår även en breddning av den befintliga vägbanken med ca 0,5-1 m på varje sida för att rymma ny vägsektion då sträckan på väg 97 ska byggas om med mittseparering. Schaktade ytor i vatten samt slänter och botten vid rörbrons ändrar, den breddade vägbanken och naturstigen kommer att skyddas mot skadlig erosion genom att krossmaterial påförs ytorna kring broläget. Erosionsskyddet vid rörbrons ändrar ska sträckas ut minst motsvarande rörbrons bredd utanför ändarna och upp till 0,3 m över HHW. Erosionsskydd för bro, naturstig och nya slänter kommer totalt att uppta en yta på ca 1600 m² mot Bodån och cirka 700 m² mot Sävastån. Erosionsskydd i åarna utförs försänkta så att överytan anpassas till befintlig botten.

Aktiviteter under byggtiden

Brobytet medför att vägtrafiken på väg 97 kommer att behöva ledas förbi broläget på en tillfällig förbifartsväg under hela byggtiden. Den tillfälliga förbifartsvägen byggs upp med sprängsten genom nedpressning av lösa lager. För så bra resultat som möjligt ska geotextil undvikas. Den tillfälliga förbifarten kommer att ta en bottenyta på ca 5 200 m²¹ i anspråk. Mängden sprängsten som kommer att nyttjas uppgår till ca 10 000 m³.

Efter avslutat arbete schaktas den tillfälliga förbifarten bort ner till nivå för omgivande botten. Material som sjunkit ner i lösa lager lämnas kvar.

Sävastån leds om i ett dike genom befintlig vägbank under tiden för anläggning av rörbron.

Sulfidhaltigt material som schaktas kommer att fraktas bort till godkänt omhändertagande. Schaktat material som ej är sulfidhaltigt ska om möjligt återanvändas i vägprojektet.

Överskottsmassor kan komma att läggas upp och disponeras inom arbetsområdet under entreprenadtiden.

¹ Domstolens anmärkning: Motstridiga uppgifter förekommer i handlingarna, men vid huvudförhandlingen klargjordes att siffran 5 200 m² är korrekt.

Beslut om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen i Norrbottens län beslutade den 4 oktober 2017 att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Miljö kvalitetsnormer och miljö kvalitetsmål

Miljö kvalitetsnormer

Både Sävastån (SE730867-17724) och Luleälven (SE730636-177276) omfattas av fastställda miljö kvalitetsnormer för vatten enligt vattendirektivet. Båda vattenförekomsterna utgör *kraftigt modifierade vatten*, då de sedan länge är påverkade av bland annat vattenkraft och flottningsåtgärder som i grunden förändrat vattnets flödesregim och ekologiska förutsättningar. Normerna är beslutade till god ekologisk potential och god kemisk ytvattenstatus år 2027. De i ansökan beskrivna åtgärderna kommer inte att motverka möjligheten att nå normerna.

Platsen för det planerade brobytet ligger inom grundvattenförekomsten SE735115-173327, som utgörs av en isälvsavlagring som löper längs Luleälven/Stora Luleälven, från Sävastnäs i sydost och cirka 130 km upp längs älvdalen.

Enligt vattenförsörjningsplanen för Norrbottens län är grundvattenförekomsten prioriterad och skyddad enligt vattendirektivets artikel 7. Grundvattenförekomsten omfattas av beslutade miljö kvalitetsnormer där kvalitetskraven i februari 2017 fastställdes till god kemisk grundvattenstatus och god kvantitativ status. Både kvantitativ och kemisk status är idag klassificerad som god.

Miljö kvalitetsmål

De miljö mål som främst kan beröras av denna åtgärd är Levande sjöar och vattendrag, Grundvatten av god kvalitet, God bebyggd miljö samt Ett rikt växt- och djurliv.

Den nya bron bedöms genom sin utformning och med angiven miljö hänsyn i anläggnings-skedet, inte motverka att miljö målen kan nås.

Miljö konsekvenser

En miljö konsekvensbeskrivning har upprättats.

Om rörbron inte byts kommer den att kollapsa och risken för trafikolycka med allvarlig utgång är stor. Trafikverket har en skyldighet att hålla statliga vägar i ett trafiksäkert skick.

Vattenmiljö

Det praktiska påverkansområdet av grundvattensänknings i byggskedet bedöms uppgå till 70 m från schaktens centrum.

Den nya bron är dimensionerad för att klara framtida flöden i Sävastån med hänsyn till klimatförändringar och är större än befintlig bro. Genomströmningsarean i rörbron

kommer vid låg- och medelvattenföring att ungefär motsvara den befintliga brons genomströmningsarea. Det innebär att den nya broöppningens dämning inte förändras vid låg- och medelvattenflöden. Vid högre flöden kommer den nya bron att medföra en mindre dämning än befintliga förhållanden.

Fram till dess att vegetation återetablerats på avtäckta jordtytor finns risk att svag grumling utan påverkan på fiskarna uppkommer i vattnet. Där Sävastån rinner ut i Bodån kommer eventuell grumling att spädas och spridas i älven.

Grundvatten

I anläggningsskedet kommer grundvattennivån tillfälligt och lokalt att avsänkas som en följd av att rivnings- och anläggningsarbetet delvis kommer att ske med en avsänkt vattennivå i broläget. Vatten som läcker in i schakten kommer att pumpas till Bodån. Vid dessa tillfällen ska dräneringsnivån ligga på cirka -1,0, vilket innebär att det uppstår en tillfällig sänkning av grundvattennivån på cirka 2,5 meter. Avsänkningen förväntas ha en varaktighet om cirka 4 veckor. Influensområdets storlek i byggskedet har beräknats till högst 70 meter från schakten.

När den nya bron ligger på plats och vattennivån återgår till det normala kommer också grundvattennivån i omkringliggande mark att normaliseras.

Fiske

Tillfälligt kommer möjligheten för fisk att röra sig mellan Bodån och Sävaståns nedre delar att hindras, men eftersom det rör sig om en kort tid och fisk som uppehåller sig i Sävastån kommer att ha kontinuerlig tillgång till förbirennande vatten, bedöms påverkan på fiskbeståndet bli liten, även på kort sikt.

Under anläggningsperioden kommer av säkerhetsskäl tillgängligheten till det område där fiske sker mellan dammen och väg 588 att vara begränsad vilket medför att möjligheten till fritidsfiske mellan dammen och Bodån tillfälligt försämras.

Naturmiljö och friluftsliv

Möjlighet för mindre vilt samt friluftsliv att passera genom bron, intill den ena sidan, kommer att finnas. En torr strandpassage ovan MW kommer att anläggas. Vid brons ändrar ansluter passagen till en naturstig utmed åarnas stränder.

Naturstigen kommer i driftskedet att uppta en yta på ca 900 m² i Bodåns vattenområde (som en del av ny vägslänt) och cirka 100 m² i Sävaståns vattenområde. Mot Bodån kommer naturstigen att utgöra en del av den erosionsskyddade nya slänten. Mot Sävastån innebär anläggande av naturstigen att cirka 50 m³ massor inom vattenområdet behöver schaktas bort för att åstadkomma en yta lämplig att gå på innan den erosionsskyddas.

Masshantering

Med angiven hantering av sulfidhaltiga massor i anläggningsskedet bedöms risken för oxidation och efterföljande metallurlakning vara liten i den nya anläggningens driftskede. Det vatten som kan komma att påverkas av sulfidjordarna kommer att, tillsammans med opåverkat grundvatten underifrån, samlas vid den lågpunkt som utgörs av länshållningsnivån vid rörbron. Det finns därmed möjlighet till kontroll av vattnets sammansättning liksom möjlighet till eventuella åtgärder (exempelvis pH-justering) innan utflöde i Bodån.

Skyddsåtgärder

1. Av hänsyn till vårlekande fisk ska inga grumlande arbeten ske under perioden mars-juli.
2. Arbeten med brobytet ska ske innanför invallning så att grumligt vatten får sedimentera.
3. Under byggtiden ska ett tillfälligt utlopp för Sävastån anordnas genom dike i vägbanken och trumma genom förbifarten.
4. Trafikverket anvisar endast vägområdet som arbetsområde. Utanför arbetsområdet får ingen påverkan ske på vegetation eller naturmark. Byggplatsen ska organiseras så att arbetsområdesgränsen markeras.
5. I det fall ytterligare mark behövs ansvarar entreprenören för val av plats och att eventuella erforderliga avtal och tillstånd anskaffas. Sådana platser ska lokaliseras i samråd med markägare och beställare.
6. Uppgrävda schaktmassor som ska återanvändas i projektet placeras utan risk för ras och skred och så att massor inte återförs till vattendraget och orsakar grumling.
7. Ytor på land som tillfälligt påverkats i anläggningsarbetet ska återställas och täckas med avbaningsmassor, alternativt sås in med lämplig gräsfröblandning för att skynda på återetablering av vegetation.
8. När den tillfälliga förbifarten rivs ska säkerställas att material från den tillfälliga vägbanken inte sticker upp jämfört med omkringliggande bottennivå.
9. Utrustning för saneringsåtgärder, exempelvis absorbenter för oljor, ska finnas tillgängliga i arbetsmaskiner för direkta saneringsåtgärder i händelse av läckage eller olycka.
10. Samtliga fordon och arbetsmaskiner som används i arbetet ska ha miljöanpassad hydraulolja och slangbrottsventil.
11. Hantering och lagring av petroleumprodukter och kemikalier ska ske så att spill och läckage av förorenande ämnen till miljön undviks, exempelvis inom invallade ytor, i dubbelmantlade kärl, i containers eller motsvarande.
12. I händelse av olycka ska ansvariga för drift vid Gäddviks vattentäkt kontaktas.
13. Entreprenörens miljöarbete, val av kemiska produkter och andra material samt miljökrav för fordon och arbetsmaskiner ska följa Trafikverkets krav, godkännas och slutredovisas.

Övervakning och kontroll

Genom byggplatsuppföljning kontrollerar Trafikverket att entreprenören följer tillstånd, villkor, gör egenkontroller och följer sin miljöplan.

Mätning av grumling föreslås ske med turbiditetsmätare där mätning nedströms arbetsområdet jämförs med referenspunkt uppströms arbetsområdet.

YTTRANDEN M.M.

Bodens kommun har yttrat sig skriftligt innan åtgärderna var utförda och haft synpunkter på hanteringen av massor. Länsstyrelsen och Sävast Byamän har yttrat sig såväl skriftligt som vid huvudförhandlingen och sammanfattningsvis anfört följande.

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen ifrågasätter inte att det förelåg ett reparationsbehov av rörbron i det aktuella vägvsnittet. Länsstyrelsen ifrågasätter inte heller Trafikverkets underhållsansvar. Länsstyrelsen är dock tveksam till att 11 kap. 16 § miljöbalken är tillämplig. Detta beror dels på den tid som kommer att ha förflutit mellan det att behovet av åtgärderna upptäcktes (hösten 2017) och åtgärdernas vidtagande (hösten 2018), dels på att det enligt länsstyrelsen kan ifrågasättas om samtliga åtgärder verkligen är akuta i den mening som bestämmelsen förutsätter.

Länsstyrelsen konstaterar att mark- och miljödomstolen, i dom i mål M 2895-16 meddelad den 6 juli 2017 bedömt att anläggandet av en helt ny trumma med annan längd och dimension än tidigare inte kan utgöra sådana ändrings- och lagningsarbeten som avses i 11 kap. 16 § miljöbalken. Länsstyrelsen konstaterar vidare att det av samrådshandlingarna framgår att den befintliga rörbron, med en längd av ca 28 m och en bredd på ca 4,5 m kommer att bytas ut till en ca 35 m lång och 6,8 m bred rörbro, försedd med en ca 2,3 m bred landpassage. Det framgår vidare av samrådshandlingarna att vägen förbi ån ska breddas med ca 0,5–1,0 m för att vägen ska uppnå en bredd på 13 m. Med mark- och miljödomstolens bedömning i mål M 2895-16 som utgångspunkt, torde man även i detta fall kunna ifrågasätta om 11 kap, 16 § miljöbalken är tillämplig.

Sävast Byamän

Sävast Byamän äger och förvaltar samfälld mark inom området och har fiskerätten i berörda vattendrag. Man utarrenderar fisket till Börstingen sportfiskeklubb, vilket ger en direkt avkastning från försålda fiskekort.

Det egentliga syftet med åtgärderna har inte varit att byta ut en rostskadad trumma, utan att förbereda det kommande vägprojektet. Trumman har inte ersatts med en likvärdig trumma, utan förlängts i syfte att förbereda kommande vägombyggnationer. Trafikverkets syfte med ansökan går långt utöver att enbart utföra akuta reparationsåtgärder på en redan tillståndssökt verksamhet. I stället handlar det om ett ingrepp i ån som är så mycket större än vad som tidigare har varit fallet.

Den tidigare trumman lades enligt uppgift ned för cirka 60 år sedan. Den ska därefter ha varit föremål för återkommande och noggranna inspektioner, om tillämpliga regelverk följts. De skador som nu dokumenterats har rimligen funnits där i många år och de som passerat trumman dagligen har inte tidigare noterat några problem med vägbanan eller området kring denna. Om läget nu tillåtits bli så allvarligt som Trafikverket påstår har någon rimligen grovt misskött sin undersökningsplikt. Mycket talar för att Trafikverket bestämt sig för att byta trumman långt innan man kom på att man skulle söka tillstånd.

Det kan ifrågasättas om vägplanen kan användas som en grund för tillstånd när åtgärderna genomfördes innan vägplanen hade vunnit laga kraft. I vart fall har olägenheterna blivit så stora att tillstånd kan vägras enligt 2 kap. 9 § miljöbalken.

Trafikverket har föreslagit ett villkor om att när den tillfälliga förbifarten utrivits det ska säkerställas att material från den tillfälliga vägbanken inte sticker upp jämfört med omkringliggande bottennivå i Bodån. Som visas av ingivna fotografier sticker material från den tillfälliga vägbanken upp betydligt jämfört med botten.

Trafikverkets entreprenör har varit och grävt bort material i maj månad utan några skyddsåtgärder och orsakat en kraftig grumling i vattendraget.

Mottagande vattenområde är mycket känsligt för påverkan. Fisket i vattendraget är väldigt populärt. Omfattningen av fisk i vattendragen verkar vara i princip outredd, liksom populationens känslighet för planerade störningar. Det har inte gjorts någon samlad bedömning av konsekvenserna för fisken av de olika åtgärder som planeras runt vattendragen.

Trafikverket har gemänt bl.a. följande.

11 kap. 16 § miljöbalken ger möjlighet att vidta såväl ändrings- som lagningsarbeten. Det vore orimligt att först byta ut trumman mot en likvärdig för att något senare genomföra de åtgärder som behövdes för ombyggnad av vägen. Trafikverket har försökt få ett tillstånd i tid och begärt skyndsam handläggning, men det har inte lyckats. Det var av trafiksäkerhetsskäl absolut nödvändigt att byta trumman under hösten 2018 och Trafikverket hade redan upphandlat en entreprenör. Även om det skulle kunna anses vara försumligt av Trafikverket att inte uppmärksamma bristerna tidigare var situationen under åren 2017 och 2018 ändå akut, och 11 kap. 16 § miljöbalken borde kunna tillämpas. Det är förvånande att länsstyrelsen inte tar ställning till frågan om samhällsansvaret och framkomligheten i ett högtrafikerat pendlingsstråk.

Material från den tillfälliga vägbanken har tagits bort så att det inte sticker upp. I vart fall är det omöjligt eller skulle vara förenat med stora olägenheter att åtgärda eventuella brister nu.

DOMSKÄL

Frågan om godkännande i efterhand

Huvudregeln är att vattenverksamhet kräver tillstånd. Arbeten får dock utföras utan föregående tillstånd om det till följd av en skada eller för att förebygga en skada är

nödvändigt att tillståndspliktiga ändrings- eller lagningsarbeten utförs genast (11 kap. 16 § miljöbalken).

Enligt mark- och miljödomstolens mening finns det inte skäl att ifrågasätta Trafikverkets uppgift att den befintliga rörbron var i så dåligt skick att den av trafiksäkerhetsskäl måste bytas ut under hösten 2018. Av utredningen framgår också att Trafikverket saknade alternativa sätt att lösa situationen och att det inte var möjligt att invänta tillståndsprovningen, bl.a. eftersom rådighetsfrågan inte blev löst.

Av utredningen framgår emellertid också att de ganska omfattande förändringar som vidtagits i vattenområdet inte har föranletts av säkerhetsbristerna, utan att de har utgjort ett led i de sedan länge planerade ombyggnationerna av väg 97. Det är visserligen riktigt, som Trafikverket anfört, att det framstår som orimligt och absolut inte miljömässigt motiverat att först byta ut den rostangripna trumman mot en likvärdig för att något år senare byta ut den igen i samband med ombyggnationerna. Trots det måste mark- och miljödomstolen konstatera att bestämmelsen i 11 kap. 16 § miljöbalken inte ger utrymme för att lösa situationen så praktiskt som Trafikverket gjort i det här fallet. De genomförda åtgärderna har alltså varit tillståndspliktiga, och yrkandet om godkännande i efterhand ska lämnas utan bifall.

Frågan om tillstånd ska lämnas i efterhand

Trafikverket har i andra hand yrkat att tillstånd till de utförda åtgärderna lämnas i efterhand. Länsstyrelsen har tillstyrkt att tillstånd lämnas. Sävast Byamän har motsatt sig att tillstånd lämnas och därutöver gjort gällande att miljökonsekvensbeskrivningen inte ska godkännas.

Mark- och miljödomstolen konstaterar att det är fråga om en s.k. liten miljökonsekvensbeskrivning enligt 6 kap. 47 § miljöbalken. En sådan miljökonsekvensbeskrivning behöver inte godkännas men domstolen har ändå att ta ställning till om utredningen i målet är tillräcklig.

Sävast Byamän har gjort gällande att utredningen är bristfällig när det gäller förekomsten av fisk och de möjliga konsekvenserna för fiskbeståndet och fisket. Mark- och miljödomstolen konstaterar i den delen att det visserligen saknas utförliga beskrivningar av fiskbestånd m.m., men att de uppgifter som lämnats, med hänsyn till att det är fråga om ett projekt med relativt begränsad påverkan på vattenmiljön, får anses tillräckliga för att tillåtlighetsfrågan ska kunna bedömas. Även i övrigt får utredningen anses tillräcklig.

De genomförda åtgärderna har prövats i en vägplan som numera har vunnit laga kraft. Av 11 kap. 23 § miljöbalken följer att tillstånd ska lämnas till åtgärderna om inte något annat följer av 2 kap. 9 § miljöbalken. Den omständigheten att vägplanen inte hade vunnit laga kraft när åtgärderna vidtogs saknar enligt mark- och miljödomstolens mening betydelse.

Det har framkommit att vissa olägenheter i form av grumling m.m. har uppstått till följd av åtgärderna och att arbetet inte i alla delar har gått till på det sätt som utfästs i ansökningshandlingarna. Mark- och miljödomstolen anser emellertid inte att det som Sävast Byamän har anfört eller omständigheterna i övrigt medför att det finns någon grund för att anta att de genomförda åtgärderna har eller kan befaras komma att föranleda skada eller olägenhet av väsentlig betydelse för människors hälsa eller miljön. Hinder mot tillstånd föreligger därför inte enligt 2 kap. 9 § miljöbalken. Tillstånd ska meddelas.

Villkor, uppskjuten fråga

I fråga om det s.k. allmänna villkoret (villkor 1 i domslutet) har Trafikverket föreslagit en något annan lydelse än mark- och miljödomstolen har stannat för. Enligt förslaget ska villkoret endast gälla ”såvitt avser frågor som är av betydelse för att begränsa påverkan på människors hälsa eller miljön”. Mark- och miljödomstolen anser inte att ett sådant förbehåll är motiverat, och det kan leda till att villkorets räckvidd blir ännu mer svårbedömd än vad som redan följer av lokutionen ”huvudsaklig överensstämmelse”. Villkoret formuleras därför i enlighet med praxis vid i vart fall den här domstolen.

Parterna är överens om lydelsen av villkor 2. Mark- och miljödomstolen finner inga skäl att formulera det på något annat sätt.

Trafikverket har inledningsvis föreslagit ett villkor av följande lydelse.

- När den tillfälliga förbifarten utrivits ska det säkerställas att material från den tillfälliga vägbanken inte sticker upp jämfört med omkringliggande bottennivå i Bodån.

Sedan Sävast Byamän påtalat att villkoret inte är uppfyllt eftersom det finns uppstickande material kvar från den tillfälliga vägbanken, har Trafikverket dels hävdat att villkoret visst är uppfyllt, dels gjort gällande att det vore orimligt och miljömässigt negativt att nu försöka avlägsna ytterligare material. På grund av de oklarheter som uppkommit har mark- och miljödomstolen ifrågasatt om frågan borde sättas på provotid. Parterna har förklarat sig inte ha något att invända däremot. Mark- och miljödomstolen anser att frågan behöver utredas ytterligare och meddelar den provotidsföreskrift som framgår av domslutet.

Tid för anmälan av oförutsedd skada

Med hänsyn till de oklarheter som ändå får anses föreligga när det gäller eventuell påverkan på fisket, och framför allt till vad som har framkommit om kvarlämnat material och eventuella olägenheter som kan följa därav, anser mark- och miljödomstolen att tiden för anmälan av oförutsedd skada ska sättas till 10 år i enlighet med Sävast Byamäns yrkande.

Rättegångskostnader

Sävast Byamän har begärt ersättning för sina kostnader för J.N.s biträde med 72 977 kr. Trafikverket har vitsordat beloppet. Därutöver har styrelseledamoten G.H., som deltagit vid syn och huvudförhandling, fakturerat Sävast Byamän 2 500 kr (5 tim. x 500 kr) för förlorad arbetsinkomst, vilket belopp Sävast Byamän yrkat ersättning för av Trafikverket. Trafikverket har invänt att G.H. är pensionär och inte har förlorat någon arbetsinkomst.

G.H. har genmält att han har ett eget företag och skulle ha arbetat under den tid syn, förhandlingar m.m. pågick.

Mark- och miljödomstolen finner inte skäl att ifrågasätta G.H.s uppgifter och förpliktar Trafikverket att ersätta Sävast Byamän för sina rättegångskostnader även i det avseendet.

Prövningsavgift

I beslut den 23 april 2018 bestämde mark- och miljödomstolen prövningsavgiften till 30 000 kr. Det finns inga skäl att nu bestämma den till ett lägre belopp.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga 2 (MMD-01)

Överklagande senast den 7 januari 2020

Patrik Södergren

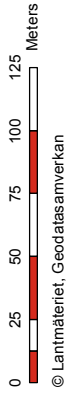
Erik Olauson

I domstolens avgörande har rådmannen Patrik Södergren, ordförande, och tekniska rådet Erik Olauson samt de särskilda ledamöterna Tore Forsberg och Gunnar Önevall deltagit.

FASTIGHETSKARTA BILAGA 2A

Datum: 2017-12-21

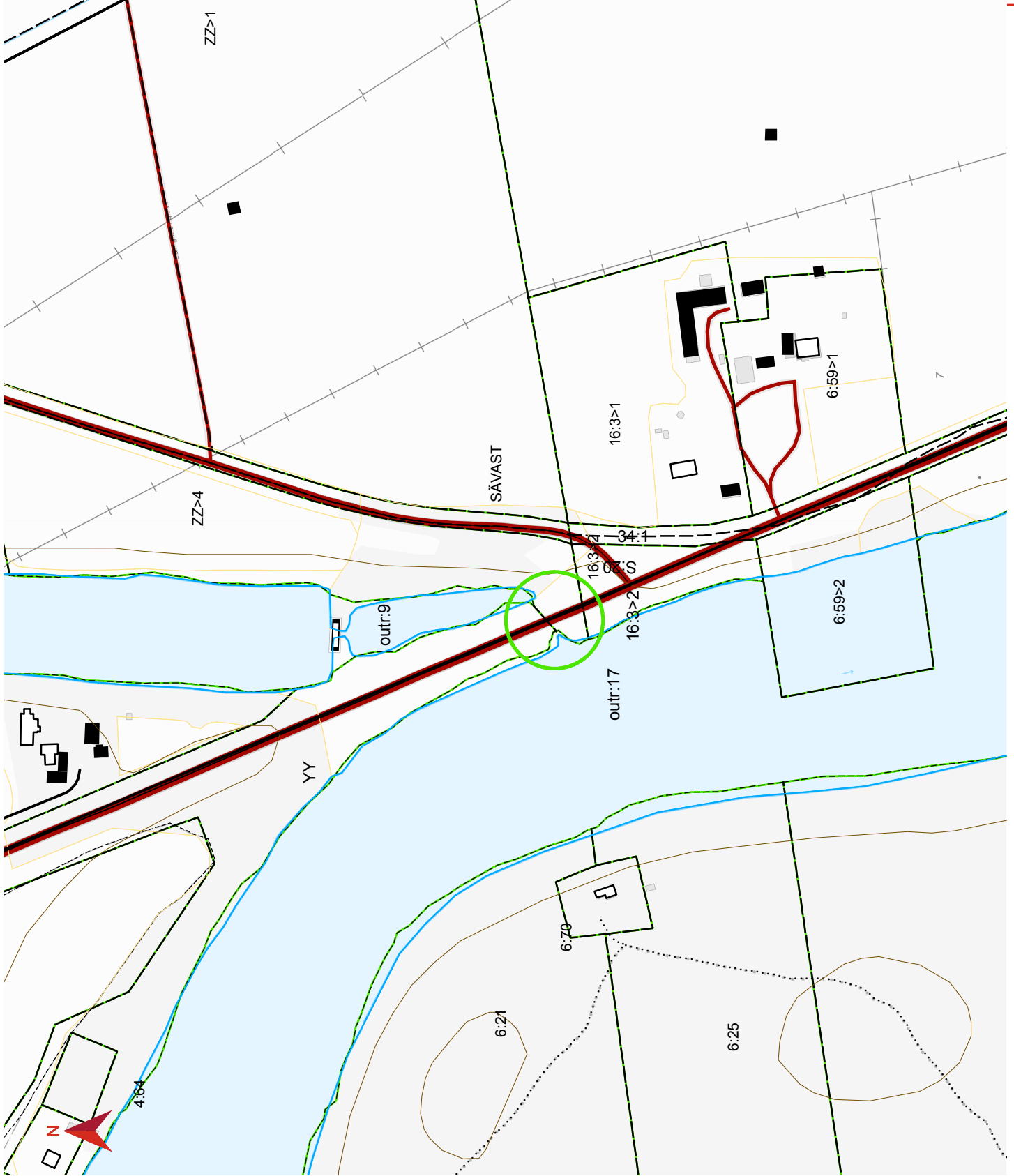
Skala (A4): 1:3 000



Teckenförklaring

— Väglinje

○ Plats för planerat
brobygge





Hur man överklagar

Dom i mark- och miljödomstol som första instans

MMD-01

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

Överklaga skriftligt inom 3 veckor

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

Överklaga efter att motparten överklagat

Om ena parten har överklagat i rätt tid, har den andra parten också rätt att överklaga även om tiden har gått ut. Det kallas att anslutningsöverklaga.

En part kan anslutningsöverklaga inom en extra vecka från det att överklagandetiden har gått ut. Ett anslutningsöverklagande måste alltså komma in inom 4 veckor från domens datum.

Ett anslutningsöverklagande upphör att gälla om det första överklagandet dras tillbaka eller av något annat skäl inte går vidare.

Så här gör du

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

Vad händer sedan?

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

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

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

Prövningstillstånd i Mark- och miljööverdomstolen

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

Mark- och miljööverdomstolen ger prövningstillstånd i fyra olika fall.

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

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

Vill du veta mer?

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

Mer information finns på www.domstol.se.



Hur man överklagar Mark- och miljööverdomstolens avgörande

Den som vill överklaga Mark- och miljööverdomstolens avgörande ska göra det genom att skriva till Högsta domstolen. Överklagandet ska dock skickas eller lämnas till Mark- och miljööverdomstolen.

Senaste tid för att överklaga

Överklagandet ska ha kommit in till Mark- och miljööverdomstolen senast den dag som anges i slutet av Mark- och miljööverdomstolens avgörande.

Beslut om häktning, restriktioner enligt 24 kap. 5 a § rättegångsbalken eller reseförbud får överklagas utan tidsbegränsning.

Om överklagandet har kommit in i rätt tid, skickar Mark- och miljööverdomstolen överklagandet och alla handlingar i målet vidare till Högsta domstolen.

Prövningstillstånd i Högsta domstolen

Det krävs prövningstillstånd för att Högsta domstolen ska pröva ett överklagande. Högsta domstolen får meddela prövningsstillstånd endast om

1. det är av vikt för ledning av rätts-tillämpningen att överklagandet prövas av Högsta domstolen eller om
2. det finns synnerliga skäl till sådan prövning, så som att det finns grund för resning, att domvilla förekommit eller att målets utgång i Mark- och

miljööverdomstolen uppenbarligen beror på grovt förbiseende eller grovt misstag.

Överklagandets innehåll

Överklagandet ska innehålla uppgifter om

1. klagandens namn, adress och telefonnummer,
2. det avgörande som överklagas (domstolens namn och avdelning samt dag för avgörandet och målnummer),
3. den ändring i avgörandet som klaganden begär,
4. de skäl som klaganden vill ange för att avgörandet ska ändras,
5. de skäl som klaganden vill ange för att prövningstillstånd ska meddelas, samt
6. de bevis som klaganden åberopar och vad som ska bevisas med varje bevis.

Förenklad delgivning

Om målet överklagas kan Högsta domstolen använda förenklad delgivning vid utskick av handlingar i målet, under förutsättning att mottagaren där eller i någon tidigare instans har fått information om sådan delgivning.

Mer information

För information om rättegången i Högsta domstolen, se www.hogstodomstolen.se