

**SÖKANDE**Trafikverket
781 89 BorlängeOmbud: Tomas Söderblom
Trafikverket
781 89 Borlänge**SAKEN**

Ansökan om tillstånd enligt 11 kap. miljöbalken för anläggande av bro över Storån samt tillhörande pålning, spontning och schaktning i vattenområde i samband med byggande av E22 Förbifart Söderköping, Söderköpings kommun.

Avrinningsområde: 68 (Söderköpingsån)

Koordinater: (SWEREF99 TM) N: 6482479 E: 575804

DOMSLUT**Tillstånd**

Mark- och miljödomstolen lämnar Trafikverket tillstånd till vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken att inom vattenområde för Storån vid fastigheterna Ällerstad 1:48, Kolstad 1:1 samt Hammarspången 2:1, Söderköpings kommun:

1. uppföra två brostöd tillhörande ny bro.
2. utföra erforderliga schaktnings-, pålnings-, spontnings- och grundläggningsarbeten.
3. uppföra en tillfällig arbetsväg med pålbrygga över Storån.

Villkor för tillståndet

1. Verksamheten – inbegripet åtgärder för att begränsa skador eller olägenheter för människors hälsa eller miljön – ska bedrivas i huvudsak på det sätt som Trafikverket angett eller åtagit sig i målet, om inte annat framgår av denna dom.
2. Buller från byggarbetsplatsen ska begränsas så att den ekvivalenta ljudnivån inomhus inte överstiger följande värden.
45 dB (A) i bostäder, vårdlokaler och arbetslokaler för tyst verksamhet, helgfri måndag-fredag kl. 07-19
35 dB (A) i bostäder och vårdlokaler, helgfri måndag-fredag kl. 19-22
35 dB (A) i bostäder och vårdlokaler lör- sön- och helgdag kl. 07-19
30 dB (A) i bostäder och vårdlokaler lör- sön- och helgdag kl. 19-22
30 dB (A) i bostäder och vårdlokaler samtliga dagar kl. 22-07

Ovanstående begränsningsvärden ska utgöra riktvärden. Det innebär att, om ett värde överskrids, är Trafikverket skyldigt att vidta åtgärder så att värdet därefter kan hållas.

Begränsningsvärdena får under helgfri måndag – fredag kl. 07.00-19.00 överskridas tillfälligt under högst fem minuter per timme.

Arbetsmoment som typiskt sett kan ge upphov till momentana ljudnivåer över 45 dB (A) i bostäder och vårdlokaler får inte utföras nattetid (kl. 22-07).

Avvikelse får, om det finns särskilda skäl, ske efter tillsynsmyndighetens godkännande.

Buller ska kontrolleras genom immissionsmätningar eller genom närfältsmätningar och beräkningar. Om bullret är intermittent eller föränderligt ska den ekvivalenta ljudnivån beräknas för varje tidsperiod under vilken stabil byggaktivitet pågår.

3. Länshållningsvatten ska samlas upp, kontrolleras och vid behov genomgå avskiljning av partiklar och olja innan utsläpp till Storån.
4. Alla arbeten som typiskt sett kan innebär risk för grumling ska utföras med grumlingskydd, såsom siltgardin. Grumlingskydd ska anläggas så att de inte utgör vandringshinder. Arbeten som kan innebära grumling får inte utföras under perioden 1 april till 30 september.
5. Återställning av åbotten inom spontområden eller där utgrävning skett ska utföras med naturgrus eller sand.
6. Arbetsmaskiner som används i eller i närheten av vattenområde ska vara försedda med slangbrottsventiler.
7. Fordon och arbetsmaskiner som nyttjas inom arbetsområdet ska använda hydraulolja, smörjfetter etc. som är miljöanpassade enligt svenska standard SS 15 54 34 respektive 15 54 70 samt av RISE har bedömts uppfylla kraven i respektive standard.
8. För verksamheten ska finnas ett aktuellt kontrollprogram, som möjliggör en bedömning av om villkoren följs. Sökanden ska i samråd med tillsynsmyndigheten upprätta ett förslag till kontrollprogram. Kontrollprogrammet ska inges till tillsynsmyndigheten senast två månader innan arbetena påbörjas.

Delegation

Mark- och miljödomstolen överlåter med stöd av 22 kap. 25 § tredje stycket miljöbalken åt ansvarig tillsynsmyndighet att vid behov föreskriva ytterligare villkor beträffande kontroll och tider för när bullrande pålnings- och spontningsarbeten får bedrivas.

Arbetstid

Mark- och miljödomstolen förordnar med stöd av 22 kap. 25 § andra stycket miljöbalken att de genom denna dom tillståndsgivna arbetena avseende vattenverksamheten ska vara utförda inom tio år efter lagakraftvunnen dom.

Oförutsedd skada

Anspråk enligt 24 kap. 18 § tredje stycket miljöbalken på grund av oförutsedd skada ska för att få tas upp till prövning framställas till mark- och miljödomstolen senast fem år efter arbetstidens utgång.

Verkställighet

Mark- och miljödomstolen förordnar att detta tillstånd får tas i anspråk även om domen inte vunnit laga kraft.

Prövningsavgift

Mark- och miljödomstolen ändrar inte den i beslut från den 6 maj 2022 fastställda prövningsavgiften om 240 000 kronor.

Rättegångskostnader

Trafikverket förpliktigas att betala ersättning för rättegångskostnader till Länsstyrelsen i Östergötlands län med 12 000 kronor, exklusive mervärdesskatt. På beloppet ska betalas ränta enligt 6 § räntelagen (1975:635) från dagen för denna dom till dess betalning sker.

Övriga yrkanden

Mark- och miljödomstolen ogillar övriga framställda yrkanden som inte särskilt har behandlats ovan.

BAKGRUND

E22 är en nationell väg som ingår i det transeuropeiska vägnätet. Befintlig dragning genom Söderköping orsakar under våren, sommaren och en bit in på hösten stora trafikproblem, bl.a. vid broöppning för Göta kanal. Trafikverket planerar därför att bygga en ny sträckning för E22 förbi Söderköpings stad för att förbättra trafiksäkerheten och leda bort den tunga trafiken från tätorten. Den nya sträckningen kommer att passera Storån väster om staden, vilket medför att en bro kommer att byggas. Bron kommer att utföras som en samverkansbro med fyra spann. Bron blir ca 145 m lång och får en ungefärlig total brobredd på 15 m. Bron kommer att vila på fem brostöd. Två av brons brostöd (brostöd 2 och 3 räknat söderifrån) är planerade inom vattendragets högsta högvattennivå (HW_{100}).

En tillfällig arbetsväg kommer dessutom att uppföras och delen över Storån kommer att utformas som en pålbrygga. Pålbryggans längd avgörs av vattenstånd och övriga förhållanden vid byggskedet, men ca 10 pålar förväntas behöva slås i vatten vid åns medelvattennivå (MW). Arbetsvägen byggs dels för att möjliggöra bygget av brostöden, dels för masstransporter över ån. När arbetena slutförts tas arbetsvägen bort och samtliga pålar dras upp.

Byggskedet för *Förbifart Söderköping* kommer att starta tidigast år 2024. De anläggningsarbeten som omfattas av ansökan kommer att ske under några månaders tid, bron i sin helhet förväntas byggas under ca 16-20 månaders tid.

ANSÖKAN

Yrkanden

Trafikverket yrkar att mark- och miljödomstolen lämnar tillstånd enligt 11 kap. miljöbalken att inom vattenområde för Storån:

1. uppföra två brostöd tillhörande ny bro.
2. utföra erforderliga schaktnings-, pålnings-, spontnings- och grundläggningsarbeten.
3. uppföra en tillfällig arbetsväg med pålbrygga över Storån.

Allt i huvudsaklig överensstämmelse med vad som anges i ansökan och till ansökan bifogade handlingar.

Trafikverket hemställer vidare att mark- och miljödomstolen:

- förordnar att tillståndet, enligt 22 kap. 28 § 1 st. miljöbalken, får tas i anspråk även om domen inte har vunnit laga kraft.
- fastställer arbetstiden till tio (10) år.
- fastställer tiden för anspråk med anledning av oförutsedd skada till fem (5) år räknat från arbetstidens utgång.

Vägplan

Trafikverket beslutade den 9 september 2021 i ärende TRV 2021/71468 att fastställa vägplanen för förbifart Söderköping, ombyggnad av väg E22, väg 210 och väg 843 samt indragning av väg 801 från allmänt underhåll, i Söderköpings kommun, Östergötlands län. Beslutet överklagades. Regeringen har i beslut den 16 februari 2023 upphävt vägplanen i den del som gäller indragning av väg 801 och lämnat ärendet i den delen tillbaka till Trafikverket för ny prövning. I övrigt har regeringen avslagit överklaganden.

Förslag till villkor

Trafikverket föreslår att tillståndet förenas med följande villkor för verksamheten:

- Vattenverksamheten ska utföras i huvudsaklig överensstämmelse med vad som anges i denna ansökan med tillhörande teknisk beskrivning och övriga handlingar, såvitt avser frågor som är av betydelse för att begränsa påverkan på människors hälsa eller miljön.
- Ett kontrollprogram ska upprättas och lämnas in till tillsynsmyndighet senast två månader innan arbetena påbörjas.

Fastighetsförhållanden och rådighet

Av verksamheten direkt berörda fastigheter är fastigheterna Ällerstad 1:48, Kolstad 1:1 samt Hammarspången 2:1 i Söderköpings kommun. Dessutom har E.ON ledningar i närheten.

Som väghållare har Trafikverket rådighet att bedriva vattenverksamhet som behövs för allmän väg, enligt 2 kap. 4 och 6 §§ lagen (1998:812) med särskilda bestämmelser för vattenverksamhet. Markåtkomst sker med stöd av vägplanen, Vägplan för E22 Förbifart Söderköping vann laga kraft i februari 2023 (se rubriken Vägplan ovan).

Nuvarande förhållanden

Befintlig anläggning

Väg E22 byggs om i ny sträckning, det finns alltså i dagsläget inte någon befintlig anläggning på platsen för den planerade bron.

Tillstånd för befintliga anläggningar

Det finns ingen anläggning på platsen där den nya bron ska uppföras.

Andra vattenrättsliga tillstånd i området

Uppströms den planerade bron finns Nybble kraftverk som ägs av Småkraft i Östra Götaland AB. Kraftverket tillämpar korttidsreglering med återkommande nolltappning och har ett medelflöde på omkring 1,7 m³/s. Tillstånd finns från Söderbygdens Vattendomstol, Växjö den 29 juni 1962, Dom A 47/1962 AD 52/1961 Storån, Nybble kraftverk.

I området finns även två anläggningar som saknar tillstånd; ca 150 m nedströms brosträckningen finns Hammarspångsdammen (en raserad damm i sten) och ca 500 m nedströms finns Bykvarn (en regleringsdamm i betong och sten).

Fysiska planer

Översikts- och detaljplaner

Aktuell översiktsplan för Söderköpings kommun, antagen den 21 september 2015, har fokus på prioriteringar för hållbar utveckling för åren 2015-2030. Både i översiktsplanen från 2015 och i den fördjupade översiktsplanen från 2018 beskrivs den planerade sträckningen för E22 och flera delar av den nya utformningen av E22, till exempel broar och trafikplatser. Det anges att det är av yttersta vikt att flytta E22 utanför stadskärnan för att minimera risken för människor att drabbas om det skulle ske en olycka där transport av farligt gods är inblandad. Det finns även ett mål att få ned den genomsnittliga bullernivån vid de fastigheter som är belägna i närheten av dagens E22. Eftersom den nuvarande sträckningen genom Söderköpings stad under sommarhalvåret är såväl en flaskhals i trafiksystemet som en barriär i staden, understryker kommunen att det är viktigt att en förbifart byggs.

I översiktsplanen anges även att Storån är en del av ett blå-grönt stråk och att vattendraget ska undantas från nya ingrepp som skapar vandringshinder för havsöringen. Det anges däremot att bron över Storån inte kommer att utgöra ett vandringshinder eller hindra åstråkets fortsatta utveckling som rekreationsplats, eftersom det även efter exploateringen kommer att vara möjligt för människor och djur att passera fritt under bron. Brons planerade utformning har justerats sedan översiktsplanen skrevs, men förändringarna har inte lett till försämrad möjlighet för passage. Vidare klassas Storåndslandet som ett särskilt viktigt landskapsbildsområde med känslig karaktär.

Inga detaljplaner berörs.

Riksintressen och områdesskydd

Väg E22 utgör i sin helhet ett riksintresse för kommunikation, alltså ligger området för vattenverksamhet inom detta riksintresse. Utöver det ligger närmast belägna riksintresse ungefär 1,3 km norr om Storån: *Göta kanals vattensystem* som utgör ett riksintresse för friluftsliv. Norr om Göta kanal ligger *Slätbakens förkastningssystem* som ingår i riksintresse för naturvård.

Det finns även ett vattenskyddsområde för dricksvattentäkt ca 5 km nedströms från den aktuella platsen. Vattenskyddsområdet är från 1973 och behöver enligt Söderköpings fördjupade översiktsplan uppdateras eftersom vattenförsörjningen idag istället sker genom infiltration av vatten från Strodammen.

Strandskydd

Storån omfattas av strandskydd (100 m). Strandskyddsfrågan hanteras i vägplanen.

Teknisk beskrivning

Höjd- och koordinatsystem

Det koordinatsystem som tillämpas i ansökan samt tillhörande bilagor är SWEREF 99 16 30 i plan, samt RH2000 i höjd. Det finns en fixpunkt på centrum av bron, vidare information om fixpunkten presenteras i den Tekniska beskrivningen med tillhörande bilagor (bilagd ansökan).

Hydrologiska uppgifter

Storån är ett naturligt vattendrag som rinner i östlig riktning genom Söderköping. Nedströms tätorten förgrenas vattendraget: (1) *Tvärån* fortsätter söderut till *Strodammen*, (2) den gren som behåller namnet Storån har sitt utlopp i Inre Slätbacken som mynnar ut i Östersjön. Vattendraget är kraftigt fysiskt påverkat men utgör trots det en värdefull naturmiljö.

Högsta högvattennivå i Storån (HW_{100}) är beräknad till +13,55 m och flödet vid ett sådant vattenstånd förväntas vara $27 \text{ m}^3/\text{s}$ vid läge för planerad bro över Storån. SMHI har även beräknat flöden och korresponderade vattennivåer för lågvattenstånd, medelvattenstånd m.m. Vid en klimatdimensionerande vattennivå ($HW_{100_RCP4.5}$) beräknas högsta vattennivån uppgå till +13,65 m och flödet till ett sådant vattenstånd förväntas vara $31 \text{ m}^3/\text{s}$ vid läge för planerad bro över Storån. Vid medelvattennivå (MW) beräknas vattennivån uppgå till +12,15 m och flödet till $1,8 \text{ m}^3/\text{s}$ samma läge. Vidare vid medellågvattennivå (MLW) beräknas högsta vattennivån uppgå till +11,75 m och flödet till ett sådant vattenstånd förväntas vara

0,13 m³/s vid läge för planerad bro över Storån. Ovanstående uppgifter m.fl., samt beskrivning av beräkningen, återfinns i den tekniska beskrivningen.

Geotekniska förhållanden

Bron planeras att gå mellan två höjdryggar i norr och söder. Markytans nivå vid det södra landfästet ligger på ca 22 m.ö.h., därefter följer den Storåns dalgång med en nivåskillnad på ca 10 m jämfört med omkringliggande mark. Storån, som är lågpunkten i landskapet, ligger på nivån ca +12 m. Marknivån vid det norra landfästet ligger på ca +20 m, därefter stiger marknivån ytterligare upp mot +31 m vid Brobyvägen.

Marken i dalen utgörs av glacial lera. Jorden består övervägande av siltig lera med en hel del siltskikt ovan friktionsjord. Den övre delen är utbildad torrskorpelera till ca 3-4 m djup. Nedan beskrivs jordlagren vid de två aktuella brostöden: brostöd 2 och 3 räknat söderifrån.

- Brostöd 2: ca 4-6 m fast lera följt av fast friktionsjord, totalt jorddjup är uppemot ca 8 m.
- Brostöd 3: ca 1-2 m lera av torrskorpekaraktär följt av fast friktionsjord, totalt jorddjup uppemot ca 5 m.

Övriga tekniska förutsättningar

Cirka 4 km uppströms den planerade bron finns Nybble kraftverk. Kraftverket tillämpar korttidsreglering med återkommande nolltappning. Kraftverkets medelflöde är omkring 1,7 m³/s. Nybble kraftverk ingår i Nationell plan för moderna miljövillkor för vattenkraften som regeringen beslutade om 2020. SMHI bedömer att Nybble dämmer en så pass liten volym vatten att förändrade villkor inte skulle komma att påverka vare sig hög- eller lågvattenflöden.

I området finns även två anläggningar som saknar tillstånd men har rätt enligt gammal hävd (Jönköpings fiskeribiologi, 2010). Hammarspångsdammen (på Hammarspången 1:1) är en raserad damm i sten som finns ca 150 m nedströms brosträckningen. Dammen har en trång öppning som orsakar vattenfluktuationer vid höga

flöden. Fluktuationerna har skapat en översvämningsskog av Salix uppströms dammen. Dammen är 27 m bred och har en fallhöjd på ca 0,2 m vid låga flödessituationer och 1 m vid höga flöden. Jönköpings fiskeribiologi nämner även i sin rapport att en konsekvens av dammens raserade utskov är att strömfåran uppströms spolars rent på sediment vid höga flöden.

Bykvarn är en regleringsdamm i betong och sten som finns ca 500 m nedströms den planerade bron. Bykvarn är 40 m bred och har en fallhöjd på ca 3 m vid en högflödessituation.

Beskrivning av planerad vattenverksamhet

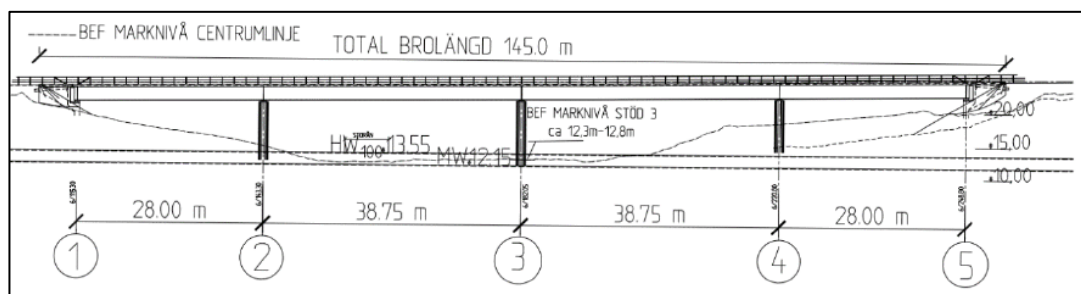
E22 Förbifart Söderköping passerar över Storån på bro. Två av bronns brostöd kommer att vara placerade inom Storåns vattenområde, HW₁₀₀. Den planerade vattenverksamheten – att uppföra anläggningar för bron inom vattenområdet för även med sig att erforderliga schaktnings-, pålnings-, spontnings- och grundläggningsarbeten kommer att utföras. Länshållning kommer att ske vid urgrävning/schaktning samt för eventuellt byggvatten i byggområdet. En tillfällig arbetsväg kommer dessutom att byggas och delen över Storån kommer att utformas som en pålbrygga.

Brons utformning

Bron kommer att utföras som en samverkansbro med fyra spann, se figur 1 nedan. Bron blir ca 145 m lång och får en ungefärlig total brobredd på 15 m. Bron kommer att vila på fem brostöd: två landfästen och tre mellanstöd. Vid normalt vattenstånd kommer samtliga brostöd att befinna sig på land och ån rinner mellan det andra och tredje brostödet, räknat söderifrån. Brostöden ska dimensioneras för att ta hänsyn till en eventuell framtida förändring i åns vattenstånd till följd av klimatförändringarna. Bron är dimensionerad för en teknisk livslängd på ca 120 år.

Profilritningen visar brostöden i förhållande till Storåns högsta högvattennivå, HW₁₀₀, (+13,55 m RH2000) samt medelvattenståndet, MW (+12,15 m). I figur 1 nedan framgår att det är brostöd 2 och 3 (räknat från söder) som ligger inom Storåns

vattenområde. Beroende på exakt var brostöd 2 placeras kan det hamna strax utanför vattenområdet men arbeten för brostöden kommer oavsett det att mycket sannolikt hamna inom vattenområde, därav är det dessa två brostöd som ansökan gäller.



Figur 1, Bron i profil med linjer som markerar nivån för HW₁₀₀ och MW. Brons södra fäste (brostöd 1) är tillvänster i figuren.

Utformningskrav

Aktuell utformning av bron och brostöden har tagit hänsyn till såväl ekonomiska som tekniska aspekter och bedöms kunna uppfylla de utformningskrav som ställts på bron. De aktuella utformningskrav som bedöms relevanta för vattenverksamheten och dess påverkan är:

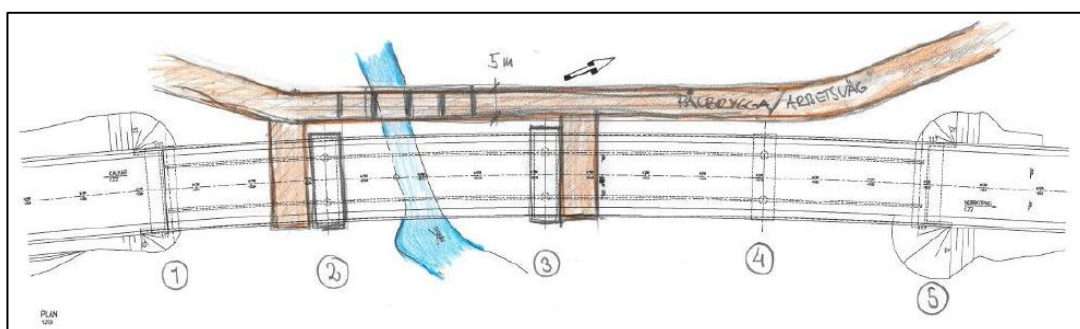
- Bron utformas så att den öppna dalgången störs i så liten mån som möjligt.
- Inga brostöd kommer att placeras inom det område som täcks av vatten vid Storåns medelvattenflöde (MQ).
- Brostöd 2 grundläggs med spetsburna pålar och brostöd 3 grundläggs med plattgrundläggning.
- Schaktarbeten inom området som täcks av vatten vid HW₁₀₀ för Storån utförs inom spont.
- Brons negativa påverkan på miljön i såväl bygg- som driftskede ska minimeras.
- Arbeta inom det område som ligger under Storåns HW₁₀₀ ska minimeras.
- För att möjliggöra byggandet av bron kommer en tillfällig arbetsväg, med pålbrygga över Storån att uppföras. Pålbryggan utformas med pålrader c/c 5 m.
- Bedömd byggtid för hela bron är 16-20 månader.

Uppförande av brons anläggningsdelar

Nedan följer en kort redogörelse för vilka arbeten som planeras genomföras, i kronologisk ordning.

Först utförs förberedande arbeten såsom markbearbetning för arbetsytor, anläggning av arbetsvägar samt eventuell avverkning av träd kring broläget. Röjning behöver utföras i anslutning till broläget för att ge plats åt tillkommande anläggningsytor och vägar.

En byggväg kommer att anläggas parallellt med bron för att möjliggöra byggnationen av brostöden och underlätta masstransporter från ena sidan av ån till den andra (se figur 2 nedan).



Figur 2, Skiss över arbetsväg. Passagen kommer att utformas som en pålbrygga, vars längd avgörs av vattenstånd och övriga förhållanden vid byggskedet.

Passagen över Storån kommer att ske på en pålbrygga. Pålbryggans totala längd beräknas bli mellan 15-70 m, beroende på vattenstånd och övriga förhållanden vid byggskedet. Cirka 10 pålar förväntas behövas slås i vatten vid MW. Vid HW₁₀₀ skulle ytterligare ca 20 pålar behövas slås – pålar skulle både behövas för vägen över bron samt för arbetsytan vid brostöd om HW₁₀₀ skulle råda vid arbetstillfället.

Efter att de förberedande arbetena avslutats uppförs den nya brons brostöd. Bron föreslås i första hand grundläggas med spetsburna pålar för brostöd 1, 2 och 4. Brostöd 3 och 5 föreslås grundläggas med plattgrundläggning. Valet av grundläggningsmetod för brostöden kan dock komma att förändras under den fortsatta detaljprojekteringen. Brostöd 2 och 3 utförs inom spont. Området innanför sponten grävs

ur och inläckande vatten leds bort för att bottenplattan ska kunna gjutas i torrhet. Den direkta förbindelsen med Storån och grundvattnet innebär att grundvattenmagasinet inte riskerar att dräneras vid länshållningen.

När mellanstöden och landfästena är gjutna utförs överbyggnaden. Detta kan till exempel ske med hjälp av lyft eller lansering för att få huvudbärverket på plats. Efter detta byggs farbaneplattan genom etappvis utbyggnad.

När arbetet vid brostöden är färdigt ska sponten dras eller kapas strax under markytan och området återställs. Etablering av vegetation under bron kommer att säkerställa att erosion efter byggskedet förhindras.

När samtliga moment slutförts tas arbetsvägen bort och samtliga pålar dras. Skulle någon påle gå av vid dragningen kapas den 0,5 m under mark.

Miljökonsekvenser

Avgränsningar

Ett kombinerat undersöknings- och avgränsningssamråd hölls med Länsstyrelsen i Östergötland den 21 oktober 2021. Länsstyrelsen har den 24 januari 2022 tagit beslut om att vattenverksamheten inte antas medföra betydande miljöpåverkan, vilket innebär att endast en så kallad *liten* miljökonsekvensbeskrivning (MKB) behöver upprättas.

Omfattningen av MKB:n har avgränsats för att fokusera på de viktiga frågorna, och syftar därmed till att vara lätt för såväl beslutsfattare som andra berörda parter att ta till sig. Avgränsningen måste också ta hänsyn till vattenverksamhetens möjliga miljöpåverkan i relation till det aktuella områdets känslighet. Målet är att bedömningen ska ge en beskrivning av de troliga och mest betydande effekterna av vattenverksamheten. MKB:n inriktar sig på de lokala och eventuella kumulativa miljöeffekter vattenverksamheten kan ge upphov till. I samråd med länsstyrelsen har nedan redovisade aspekter bedömts som särskilt viktiga att analysera och redovisa:

- Påverkan på naturmiljö

- Påverkan på vattenmiljö
- Påverkan på kulturmiljö och landskapsbild
- Alstring av buller
- Påverkan på rekreation och friluftsliv.

Miljökonsekvenser, limniska naturvärden

Storåns vattenmiljö påverkas endast i liten omfattning av vattenverksamheten eftersom bron inte har några anläggningsdelar inom åns medelvattennivå (MW).

Vattenverksamheten kan dock indirekt eller tillfälligt medföra påverkan på ån i form av beskuggning och grumling av vattnet. Det kommer att finnas krav på rening av läns hållningsvatten under byggskedet för att minska risken för grumling.

När flödena är ovanligt höga kan vattnet från ån nå brostöd 3 och eventuellt brostöd 2. Detta kommer dock att ske sällan vilket gör att brostöden inte bedöms ha någon nämnvärd påverkan på de limniska naturvärdena i driftskede. Fundamenten till brostöden planeras dessutom placeras under markhöjd, vilket bidrar till att effekten blir liten, jämfört med om de placerats ovan mark. Erosionsskydd kring brostöden har diskuterats men valts bort eftersom detta inte ansetts nödvändigt. I stället kommer vegetation att etableras under bron då arbetet slutförts.

Påverkan från vattenverksamheten sker främst i byggskedet och effekterna av exempelvis grumling och beskuggning förväntas bli mycket små för åns limniska värden. Därför bedöms den negativa konsekvensen i byggskedet vara liten. När brostöden väl är på plats förväntas de ha obetydlig konsekvens för åns limniska värden.

Miljökonsekvenser, naturvärden på land

Det direkta intrång som den nya vägsträckningen för E22 gör på naturvärdena har hanterats inom vägplanen för *E22 Förbifart Söderköping*.

Ansökt vattenverksamhet kommer inte att beröra vare sig de utpekade naturvärdesobjekten som angetts i vägplanen eller de skyddsvärda träd som observerats. Eventuella negativa effekter och miljökonsekvenser som går att härleda enbart till vattenverksamheten bedöms därför vara obetydliga, såväl i anläggnings- som driftskede.

Miljökonsekvenser, skyddade arter

Risk för negativa effekter av den planerade vattenverksamheten i driftskedet bedöms främst kunna uppstå för utter (hindrad passage), fladdermöss (ljusförorening), samt för grodor, öring och andra vattenlevande organismer (grumling i vattenmiljön under deras lek eller andra känsliga perioder).

När det gäller utter kommer vattenverksamheten inte att bilda någon barriär för passage under bron i driftskedet. Tillfälligt under byggtiden kan passagen längs strandremsorna försvåras p.g.a. instängsling, men uttern bör hitta sätt att passera genom området. Fladdermöss kan påverkas av belysning, särskilt om strålkastare används på natten under byggtiden. För att minska påverkan ska belysning släckas ned nattetid så långt som det är möjligt, belysning ska också så långt som möjligt riktas bort från vattenytan.

Arbeten som kan innebära direkt eller indirekt grumling ska genomföras på sådant sätt att grumling i vattendraget begränsas. Eventuella grumlingsskydd ska anläggas så att de inte utgör vandringshinder. Projektet har även skyddsåtgärder för minskad risk för spill, damning m.m. Sammantaget innebär detta att påverkan på de skyddade vattenlevande organismerna förväntas bli liten.

Vattenverksamheten förväntas inte medföra någon långvarig eller stor påverkan på arterna i området. Med de skyddsåtgärder som kommer att vidtas bedöms konsekvensen för skyddade arter bli liten. I driftskede förväntas konsekvensen från vattenverksamheten bli obetydlig.

Miljökonsekvenser, klövvilt och grävling

Den påverkan som kommer att kunna ske från vattenverksamheten under byggskedet är att byggplatsen kan bli en tillfällig barriär för större vilt under den tid som bron byggs (mindre djur kommer troligtvis att kunna ta sig under det stängsel som kommer att inhägnas arbetsplatsen). Hur stor effekten kan komma att bli beror delvis på tiden på året då byggplatsen kommer att tas i anspråk, samt huruvida detta sammanfaller med tiden för byggskede vid Göta kanal eller ej, men i dagsläget bedöms konsekvensen bli liten.

När bron väl är på plats kommer inte brostöden att utgöra någon barriär för vilt. Det befintliga viltstråket kan bibehållas tack vare bronns generösa höjd som innebär breda strandkanter för passage under bron. Konsekvensen för klövvilt och grävling bedöms därför bli obetydlig i driftskedet.

Miljökonsekvenser, vattenmiljö

Vattenmyndigheten för Södra Östersjöns vattendistrikt har fastslagit föreskrifter om kvalitetskrav för vattenförekomster i distriktet. Aktuell statusklassning för Storån är måttlig ekologisk status (på grund av övergödning, morfologiska förändringar och dålig kontinuitet i vattendraget) och god kemisk status, med undantag för överallt överskridande ämnen. Beslutad miljö kvalitetsnorm (MKN) för Storån är god ekologisk status till 2033 och god kemisk ytvattenstatus med undantag för PBDE och kvicksilver till 2027.

Om vattenverksamheten skulle ske utan tillräckliga skyddsåtgärder och försiktighetsmått skulle detta kunna få som effekt att möjligheten att uppnå miljö kvalitetsnormerna försämras eller att livsmiljön för organismerna i vattendraget försämras. De risker som vattenverksamheten medför för vattenkvaliteten – och därigenom vattenmiljön – är eventuell indirekt grumling samt utsläpp av förorenat länshållningsvatten om en incident skulle ske under byggskedet. Indirekt grumling kan t.ex. tänkas ske vid erosion av barmark vid kraftigt regn eller vid kraftigt regn i samband med schaktningen för brostöden. I dagsläget har inget behov av grumlande arbeten identifierats inom ramen av projektet (exempel på sådana arbeten som hade kunnat

orsaka "direkt grumling" är grävning i vattenbrynet eller andra moment som rör om i åns bottensediment). Arbetet i vattenmiljön som planeras för den temporära arbetsvägens pålbrygga bedöms inte riskera att påverka vattenkvaliteten och riskerna för grumling från masshanteringen ska minimeras genom upprättande av masshantlingsplan.

Eftersom arbeten med brostöden sker inom spont kommer ingen direkt avledning av vatten från arbetsområdet till recipienten att ske. Schakterna vid brostöden kommer att länshållas för att arbetet ska kunna ske i torrhet. Det finns alltid en risk att länshållningsvatten kan innehålla föroreningar från arbetsmaskiner samt att vattnet är grumligt, därför utgör detta en risk för Storåns ekologi och generella vattenkvalitet. En skyddsåtgärd är att länshållningsvatten och byggvatten ska samlas upp i sedimentationsanläggning (containrar eller dylikt) för att avskilja partiklar och eventuell olja innan utsläpp sker till Storån. Storån har redan grumligt vatten men det bedöms ändå lämpligt att minimera vattenverksamhetens bidrag till grumligheten.

Genom att rena länshållningsvattnet och införa lämpliga grumlingskydd om behov uppstår, kommer påverkan på vattenkvaliteten av vattenverksamheten att minimeras. Vattenverksamheten bedöms inte äventyra Storåns möjlighet att uppnå MKN.

Miljökonsekvenser, landskapsbild och kulturmiljö

I såväl bygg- som driftskede bedöms brostöden framför allt påverka kulturmiljön och landskapsbilden visuellt, genom att de tillsammans med andra delar av bron och väganläggningen kommer att förändra områdets ostörda och pittoreska karaktär så att det uppfattas som mer urbant. Eftersom bron kommer att bli ett permanent inslag i det nuvarande pittoreska landskapet har brobygget i sin helhet stora konsekvenser för landskapsbilden, med start redan i byggskedet. Det går inte att bedöma konsekvenserna enbart från brostöden (vattenverksamheten) eftersom de endast utgör en del av helheten.

Bron har ingen direkt påverkan på kulturmiljön eftersom det inte förväntas några in-
trång i fornlämningsmiljöer, utan påverkan är indirekt genom buller, förändrade

siktlinjer, läsbarhet i landskapet m.m. Området består idag av betesmark med lång kontinuitet som skapar och speglar ett kulturhistoriskt sammanhang. Beteshävderna kommer trots detta att kunna fortsätta i driftskedet, vilket mildrar konsekvenserna och innebär att konsekvensen för kulturmiljön bedöms vara liten. Konsekvensbedömningen är densamma för såväl bygg- som driftskede.

Miljökonsekvenser, buller

Bron planeras i ett område där det idag inte finns någon trafik som ger upphov till buller, förutom trafik på småvägar som ansluter till bostäder och skolor i utkanten av Söderköping.

Under tiden för vattenverksamheten kommer buller och vibrationer att utgöra störningar genom bland annat schaktning, spontning, transporter och hantering av material. Detta kan ge effekter för boende och hus i närheten samt djur och människor som vistas i närområdena. Det finns däremot två viktiga parametrar som mildrar den påverkan som vattenverksamheten förväntas medföra:

- Arbetet med brostöden kommer inte att ske parallellt, vilket innebär att buller kommer att alstras från en ljudkälla i taget.
- Byggtransporter kommer inte att ske på Brobyvägen (förbi Waldorfskolan), vilket innebär att effekterna för skolan blir betydligt mindre än om buller från transport och byggverksamhet hade ackumulerats.

Trafikverket har låtit utföra en bullerutredning som bl.a. visar ljudutbredningskartor i olika skalor, med den ekvivalenta ljudnivån som vattenverksamheten förväntas innebära under den värst bullrande aktiviteten (vilket antas vara vid spontning eller pålning). Ljudutbredningen är beräknad för om arbetet skulle skett utan skyddsåtgärder. I ett senare skede kommer beräkningar kunna genomföras där skyddsåtgärder inkluderas – allt ifrån val av arbetsmetod till tidsplan påverkar den faktiska bullerutbredningen – men arbetet kommer inte att påbörjas om beräkningarna inte kan visa att riktlinjerna efterlevs för ljudnivån inomhus.

Slutsatsen från bullerutredningen är att närboende kommer att uppleva höga bullernivåer om inga bullerskyddsåtgärder utförs. Riktvärdet för buller vid fasad för permanentbostad och för undervisningslokal under dagtid (måndag-fredag) är 60 dB (A) vilket överskrids för många av de närliggande byggnaderna om inga bullerskyddsåtgärder utförs.

För att begränsa effekterna för berörda kommer ett kontrollprogram att upprättas inför byggskedet. Kontrollprogrammet ska redovisa hur Naturvårdsverkets allmänna råd för buller från byggplatser, NFS 2004:15 ska uppnås. Arbetet får inte påbörjas om inte beräkningarna kan redovisa att åtminstone riktvärden för ljudnivå inomhus efterföljs. Riktvärden för ljudnivå inomhus gäller för det sammanlagda bullret från luftburet buller och stomljud, både för bostäder och undervisningslokaler. Riktvärdena i standarden tar inte hänsyn till eventuella komfortstörande vibrationer från exempelvis pålning och spontning som personer som vistas i närliggande byggnader kan uppleva, ej heller till eventuella skador på vibrationskänslig utrustning. Kontrollprogrammet ska därför även redovisa hur skadliga vibrationsnivåer för byggnader kan kontrolleras under byggtiden. Vidare bör riktvärden för vibrationer i aktuella byggnader fastställas i kontrollprogrammet, samt hur kontrollmätningar ska utföras.

Åtgärder för att dämpa luftburet buller har störst effekt om de utförs så nära källan som möjligt. Det kan exempelvis vara att byta ut en bullrande maskin mot en som bullrar mindre eller att sätta på en ljuddämpare. Ljudkällan kan byggas in eller skärmas av med en bullerskyddsskärm. Det kan också vara att välja en tystare arbetsmetod. Vibrerad spont kan i vissa fall ge ca 10 dB (A) lägre ljudnivåer än slagen spont, men också en betydande skillnad i karaktär på ljuden.

De skyddsåtgärder som i första hand är aktuella är åtgärder vid källan, som val av arbetsmetod och utrustning samt avskärmning i form av bullerskyddsskärm eller inbyggnad. Om det i den kommande projekteringen bedöms vara aktuellt med fasadåtgärder för att innehålla riktvärdet inomhus i något fall, ska en inventering av be-

fintlig fasadisolering göras för att stämma av det faktiska behovet och kunna optimera åtgärderna. Om fasadåtgärder är aktuellt ska dessa samordnas med eventuella fasadåtgärder för driftskedet så att den resulterande fasadisoleringen för bostäder är tillräcklig för såväl bygg- som driftskede.

Information till berörda, såväl innan som under byggskedet ska gå ut till fastighetsägare, näringsidkare och närboende, samt skolor och förskolor i närheten. Informationen kan omfatta att arbeten ska utföras, var de ska ske samt hur länge de beräknas pågå. Det är också viktigt att informera om hur och till vem eventuella störningar kan anmälas. Utgångspunkten är att arbete huvudsakligen sker under dagtid på vardagar.

Om en proaktiv hantering av potentiella störningar sker bedöms effekterna från byggskedet kunna begränsas och medföra en måttlig negativ konsekvens för den akustiska miljön. Det nära läget till skolgården i öster samt de närmast belägna byggnaderna i väster gör att bullret kan medföra en stor negativ konsekvens under byggskedet om inte tillräckliga skyddsåtgärder vidtas. I driftskedet kommer vattenverksamheten att ha en obetydlig konsekvens på den akustiska miljön.

Miljökonsekvenser, rekreation och friluftsliv

Vattenverksamhetens effekt på rekreation och friluftsliv bedöms främst uppstå i byggskedet då arbetsområdet kommer att spärras av. I dagsläget finns det dock redan en viss begränsning i framkomligheten ner till Storån från Brobyvägen, på grund av inhägnade betesområden, varpå miljövärdet inte är lika stort som det kunde varit om tillgängligheten hade varit god. Framkomligheten vid denna del av Storån kommer att försämrats ytterligare under byggskedet, därtill kan buller från vattenverksamheten tänkas störa friluftslivet även bortom Storåns stränder om inte tillräckliga bulleråtgärder tillämpas. Genom åtgärder för att minska buller och minska påverkan på vattenkvaliteten bör påverkan på rekreation och friluftsliv (fiske och bad) nedströms bron kunna minimeras. Sammantaget bedöms konsekvensen för rekreation och friluftsliv från vattenverksamheten vara obetydlig till liten under byggskedet.

I driftskedet förväntas obetydlig påverkan från vattenverksamheten då samtliga brostöd kommer att stå på torr mark med möjlighet att gå under bron i alla fall utom vid extrema vattenflöden.

Skyddsåtgärder

Baserat på beskrivna miljökonsekvenser och identifierade behov av skyddsåtgärder följer en sammanfattning av de skyddsåtgärder som bör vidtas för att minimera risken för olägenheter.

Skyddsåtgärder för att minimera miljökonsekvenser relaterade till naturmiljön:

- För att minska påverkan på fladdermöss ska belysning släckas ned nattetid så långt som det är möjligt. Belysning ska också så långt som möjligt riktas bort från vattenytan.
- Eventuell vassröjning och de mest bullrande arbetena (grundläggning av brostöden) ska undvikas under tiden mellan 1 april till 31 juli för att inte störa fågellivet. Om det inte är möjligt att planera arbetet utanför tidsperioden ska samråd med länsstyrelsen ske.

Skyddsåtgärder för att minimera miljökonsekvenser relaterade till vattenmiljön:

- Riskberedskap ska finnas för att snabbt kunna hantera oförutsedda utsläpp till mark eller vatten, exempelvis med absorptionsmedel, uppsamlingsplats och oljelänsar.
- Lagring, uppläggning och hantering ska ske på sådant sätt att spill och läckage kan fångas upp. Detta gäller alla kemiska produkter och allt material som hanteras i uppdraget, såväl insatsvaror som avfall. Lagring och tankning av drivmedel får inte ske närmare än 50 m från vattendrag.
- Uppställning, tvättning, rengöring, tankning, reparationer och service av fordon och arbetsmaskiner ska utföras på härför iordningställd eller avsedd plats, så att eventuellt läckage kan samlas upp och förhindras nå omgivande mark, vattendrag och grundvatten innan åtgärder med anledning av läckaget hinner vidtas.

- Miljökrav ska ställas på maskiner och arbetsfordon så att de exempelvis använder biologiskt nedbrytbara hydrauloljor och lättnedbrytbara drivmedel.
- Massor ska hanteras på ett sådant sätt att grumling och spridning av eventuell förorening förebyggs.
- Damningsförebyggande åtgärder ska vidtas vid risk för damning i samband med byggtrafik och grävarbeten.
- Åtgärder ska vidtas för att minska grumlingen nedströms broläget vid kraftig nederbörd. Exempel på åtgärd är successiv avbaning av arbetsytor.
- Grundläggning i torrhet innanför spont eller spontlåda ska göras för att minska risken för grumling under byggskedet.
- Arbeten som kan innebära direkt eller indirekt grumling ska genomföras på sådant sätt att grumling i vattendraget begränsas. Eventuella grumlingskydd ska anläggas så att de inte utgör vandringshinder.
- Länshållningsvatten och byggvatten ska samlas upp i sedimentationsanläggning (containrar eller dylikt) för att avskilja partiklar och eventuell olja innan utsläpp sker till Storån.
- Vattendraget ska skyddas från dropp, spill och tapp med exempelvis nät och geotextil.

Skyddsåtgärder för att minimera miljökonsekvenser relaterade till kulturmiljö och landskapsbild:

- Efter avslutat arbete ska området återställas och anpassas till omgivande förhållanden avseende topografi, släntlutning och beskaffenhet. Vegetation under bron etableras.
- Körning utanför arbetsområdet får inte förekomma.
- Om fynd (föremål) eller äldre konstruktioner påträffas under mark ska arbetet genast avbrytas och länsstyrelsen kontaktas.

Skyddsåtgärder för att minimera miljökonsekvenser relaterade till buller:

- Buller som uppstår under byggnationen hanteras i enlighet med riktlinjer i Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser (NFS 2004:15).
- För att begränsa effekterna från buller för berörda ska ett kontrollprogram upprättas inför byggskedet, som ska redovisa hur riktlinjerna ska uppnås samt hur skadliga vibrationsnivåer för byggnader kan kontrolleras under byggtiden. Vidare bör riktvärden för vibrationer i aktuella byggnader fastställas i kontrollprogrammet, samt hur kontrollmätningar ska utföras.
- En proaktiv hantering av potentiella störningar från buller under byggtiden ska ske.

Miljöbalkens allmänna hänsynsregler

Nedan redovisas hur föreliggande ansökan för vattenverksamhet uppfyller de allmänna hänsynsreglerna i miljöbalken:

Bevisbörderegeln - 2 kap. 1 § miljöbalken

Genom utförda utredningar, den till ansökan bilagda tekniska beskrivningen samt miljökonsekvensbeskrivningen som har upprättats i samband med denna ansökan har Trafikverket visat att de uppfyller de krav som följer enligt 2 kap. miljöbalken.

Kunskapskravet - 2 kap. 2 § miljöbalken

Trafikverket har genom egen personal och genom att anlita tekniska konsulter tillräcklig kompetens för den sökta vattenverksamheten. Kunskap om relevanta miljöförhållanden har inhämtats under hela vägplaneringsprocessen genom samråd, undersökningar, inventeringar och utredningar. Därtill har samråd och kompletterande undersökningar för vattenverksamheten utförts. Utförandet och anläggandet kommer att ske enligt Trafikverkets normer och krav. Trafikverket har således såväl erfarenhetsmässiga kunskaper som personella resurser för verksamheten.

Försiktighetsprincipen - 2 kap. 3 § miljöbalken

Tillståndsansökan med tillhörande teknisk beskrivning och MKB innehåller åtaganden som anses nödvändiga att vidta för att förebygga, hindra eller motverka att åtgärden medför skador eller olägenheter av betydelse för människors hälsa eller miljön.

Produktvalsprincipen - 2 kap. 4 § miljöbalken

Vid upphandling av entreprenören inför byggskedet kommer krav att ställas på val av lämpliga produkter och byggmaterial.

Hushållnings- och kretsloppsprincipen - 2 kap. 5 § miljöbalken

Vid upphandling av entreprenören inför byggskedet kommer krav att ställas på hushållning med råvaror och energi.

Lokaliseringsprincipen - 2 kap. 6 § miljöbalken

Lokaliseringen är prövad i Trafikverkets vägplan.

Skälighetsregeln - 2 kap. 7 § miljöbalken

De föreslagna skyddsåtgärderna för vattenverksamheten har tagits fram utifrån ett skälighetsperspektiv.

Skadeansvaret - 2 kap. 8 § miljöbalken

Trafikverket har ansvaret för att vidta skadeförebyggande åtgärder och för att hantera eventuella skador i samband med anläggningsarbetet.

Sammanfattningsvis anser Trafikverket att verksamheten innebär att hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken iakttas.

Kontroll

Påverkan som uppstår till följd av vattenverksamheten kommer att följas upp under byggskedet för den nya sträckningen av väg E22. Ett kontrollprogram ska upprättas

efter samråd med tillsynsmyndigheten innan vattenverksamheten får påbörjas. Kontrollprogrammet under byggskedet kommer bl.a. omfatta:

- Provtagning av ytvatten för att följa upp grumling och föroreningsspridning.
- Kontroll av länshållningsvatten och den sedimentationsanläggning som renar det.
- Kontroll av grundvatten.

Ersättningsanspråk

Trafikverket bedömer att den planerade vattenverksamheten inte kommer att föranleda några ersättningsgilla skador för omgivningen. Skulle sådana skador mot förmodan ändå uppkomma föreslås att reglering sker i den ordning som gäller för oförutsedda skador.

Oförutsedd skada

Trafikverket föreslår att tiden för oförutsedd skada fastställs till fem år efter arbetstidens utgång.

Skäl till verkställighetsförordnandet

Trafikverket begär att mark- och miljödomstolen ska medge att tillståndet får tas i anspråk även om domen inte vunnit laga kraft. Motiv för verkställighet är att ombyggnationen av E22 är ett angeläget samhällsprojekt och att det skulle uppkomma mycket stora extrakostnader, utan någon motsvarande nytta, om den planerade vattenverksamheten inte kan utföras i samband med de övriga vägsbyggnadsarbetena.

Vidare kommer vattenverksamheten att prövas i särskild ordning (11 kap. 23 § miljöbalken). Den tillståndssökta vattenverksamheten kan inte heller leda till sådana irreparabla miljöskador som skulle kunna utgöra ett hinder mot att ett s.k. verkställighetsförordnande meddelas (NJA 2012 S. 623).

INKOMNA YTTRANDEN

Sveriges geologiska undersökning, Havs- och vattenmyndigheten, Naturvårdsverket och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap har avstått från att yttra sig.

SMHI har i yttrande framfört att de har inga synpunkter.

Länsstyrelsen i Östergötlands län har i yttrande framfört bl.a. följande.

Länsstyrelsens inställning

Länsstyrelsen tillstryker ansökan men yrkar på:

1. att man tillståndsprövar broanläggning i sin helhet som vattenverksamhet enligt 11 kap. 9 § miljöbalken. (se nedan under "Prövningens omfattning")
2. att villkoret om kontrollprogrammet förtydligas med en tidsangivelse. "Ett kontrollprogram ska upprättas efter samråd med tillsynsmyndigheten. Ett kontrollprogram ska lämnas in till tillsynsmyndigheten senast två månader innan arbetena påbörjas".
3. att det finns villkor om arbeten i vatten ska bedrivas på sådant sätt att grumling och spridning av föroreningar så långt som möjligt begränsas.
4. att det finns villkor för utsläpp av länshållningsvatten, lakvatten eller annat vatten som arbetena ger upphov till och som ska avledas till Storån, ska föregås av erforderlig kontroll och vid behov renas innan det släpps ut till recipient.

Länsstyrelsen anser även att man ska:

- förtydliga skyddsåtgärden för fladdermöss, (se nedan under "Fladdermöss").

Länsstyrelsen tillstryker att man kan använda sig utav 22 kap. 28 § miljöbalken när vägplanen är godkänd.

Prövningens omfattning

Länsstyrelsen anser fortfarande att hela bron är en vattenanläggning och att prövningen bör omfatta hela anläggning inte bara brostöden som hamnar i vattenområdet.

Länsstyrelsen hänvisar till prop 1997/98:45, del 2 s 127-128. I resonemanget för 2 § säger man "Att bygga en bro över ett vattenområde är inte heller det en vattenverksamhet, såvida inte bropelare eller landfästen anläggs i vattenområdet eller arbeten

av andra skäl utförs i vattenområdet." Detta tolkar länsstyrelsen att om man har en bropelare eller landfäste i vattenområdet så räknas hela bron som en vattenverksamhet.

Vidare har länsstyrelsen hittat följande argument i MÖD mål nr M 11153-02 där huvudfrågan är om byggandet av en järnvägsbro i sin helhet ska betraktas som tillståndspliktig vattenverksamhet eller om det i enlighet med Banverkets förstahandsyrkande kan lämnas tillstånd särskilt för uppförandet av de två fundament och stöd för bron som direkt berör vattenområdet.

I målet håller Miljööverdomstolen med om att miljödomstolens syn att bron "en sammanhängande enhet utan någon naturlig avgränsning mellan de delar som uppförs inom vattenområdet och övriga delar. Det framstår därför som mest naturligt att betrakta bron i sin helhet som en och samma anläggning för vilken det krävs tillstånd enligt 11 kap. 9 § miljöbalken."

Miljööverdomstolen är i sin dom tydlig i att hela bron skall prövas och det går inte att avgränsa prövningen enbart till de delar som berör själva vattenområdet.

Att endast söka tillstånd för brostöden anser länsstyrelsen inte bara kommer att försvåra framtida tillsyn av vattenanläggningen utan kan även skapa frågetecken kring dess laglighet.

Länsstyrelsen noterar att påverkan på vattenmiljön genom skuggning inte är något som berörts i ansökan. Brobanan kommer ge skuggning av vattendraget men länsstyrelsen anser att den skuggningen är av liten konsekvens. Länsstyrelsen ser inget behov av mer utredningar då bronns läge och utformning prövas i vägplanen.

Fladdermöss

Länsstyrelsen anser att man bör utveckla skyddsåtgärderna om fladdermössen. Under byggtiden krävs belysning av arbetsområden. Generellt ska ljuset enbart belysa den yta som behöver belysas. Detta kan ske genom att stolparna med ljuskällor inte

är högre än max 10 m med lampor som riktas nedåt. Med högre stolpar når ljuset över trädtopparna och därmed sprids ljuset onödigt långt. Lampor riktas i riktning bort från större sjöar, sumpskogar och vattendrag. Detta för att minska risk för ljusföroreningar i särskilt viktiga fladdermusmiljöer. För fladdermöss bedöms dessa åtgärder minska risken för negativ påverkan på arternas bevarandestatus.

Förslag på skyddsåtgärd eller villkor skulle kunna vara:

För områdena xxx ska belysning på etableringsytor begränsas till kl. 07.00-19.00 under perioden 1 april t.o.m. 31 oktober, förslagsvis genom att timer styr när ljuset slås på och av. Belysning skall vara skärmad och riktad bort från de värdefulla fladdermusmiljöerna med fokus på vattenmiljöerna i följande områden: xxxx

Begäran om ersättning

Länstyrelsen yrkar med stöd av 25 kap. 2 § miljöbalken på ersättning med 12 000 kr för sina kostnader i detta mål. Kostnaden består av inläsning av handlingar och yttranden, sammanlagt 15 h à 800 kr.

Söderköpings kommun, kommunstyrelsen, har i yttrande framfört bl.a. följande.

Allmänt

Kommunen förutsätter att Trafikverket stämmer av kontrollprogrammet med kommunen i god tid innan byggstart av första anläggningsentreprenaden i E22 projektet.

Kommunen önskar en schematisk bild över vilka arbeten som är tillståndspliktiga och när i tid de ska samrådas samt genomförandetiden per anläggningsentreprenad. Till exempel under vilken tidsperiod de olika entreprenadetapperna ska ske för brobyggnationen över Storån.

Sulfidlera

Kommunen samt experter inom hydrogeologi instämmer i Trafikverkets bedömning att förekomst av sulfidlera främst har påträffats i anslutning till Lillån och Storån. Kommunen kan inte se att det har undersökts om sulfidlera förekommer i anslutning

till bron över Storån. Kommunens bedömning är att det behöver undersökas, så att förekomst och skyddsåtgärder vid byggskedet kan uteslutas.

Vägdagvatten

Kommunen samt experter inom hydrogeologi anser att kommunen bör ha informerats om hur vägdagvatten ska hanteras, fördröjas och renas, detta i tidigare skede så som i vägplaneskede samt i PM Avvattning. Kommunen saknar information om dimensionerande flöden, fördröjning, rening vid aktuella utsläppspunkter. Kommunen ser allvarligt på reningen av vägdagvatten från bron och anslutande delar på E22 till slutrecipient Storån. Vattenförekomsten i Storån har idag enligt vattenmyndigheten ej god kemisk status. Enligt vattenmyndigheten ska statusen på Storån uppnå God kemisk ytvattenstatus år 2027. Kommunen är tillsynsmyndighet i driftskedet. Kommunen samt experter inom hydrogeologi har uppfattningen att Trafikverket bör ha anmält avledning av vägdagvatten till Storån (miljöfarlig verksamhet) för driftskedet till kommunen.

Rening av länshållningsvatten och åtgärder för att förhindra grumling

Kommunen samt experter inom hydrogeologi anser att det är viktigt att Trafikverket och entreprenör har beredskap för att avskiljning av partiklar (grumlat vatten) med hjälp av containers inte alltid är en effektiv åtgärd. Sedimenteringstiden är olika lång för olika partikelstorlekar. Vissa partikelstorlekar behöver längre sedimenteringstid än vad som normalt kan åstadkommas i containrar. Det kan åstadkommas till exempel genom att utöver containrar komplettera med tillfälliga sedimenteringsdammar med försedimenteringsdel och med ytor för översilning. Det är därför bra om alternativa sedimenterings-/renings-/fördröjningsåtgärder föreslås, förbereds och utförs. Detta för att grumling till olämpliga nivåer i Storån ska kunna undvikas. Trafikverket beskriver i sin komplettering: "Därtill finns flera skyddsåtgärder för att

förhindra spill och grumling". Kommunen samt experter inom hydrogeologi föreslår att detta exemplifieras för att ge insyn/tydlighet och förståelse från alla inblandade i projektet. Det visar på att Trafikverket förbereder sig väl.

Kommunen bedömer att Trafikverkets förslag till upprättande av kontrollprogram i byggskedet motiverats och beskrivits väl. Trafikverket visar förståelse för att förutsättningar kan komma att förändras under byggskedet och att detta kräver beredskap och förberedelser för alternativa skydds- och reningsåtgärder.

Konstruktion av pålbryggan

Kommunen samt experter inom hydrogeologi anser att Trafikverket tydliggör i sitt svar att pålbryggans underkant ligger över högsta högvatten (HW₁₀₀) för Storån. Det anges i Tekniska Beskrivningen att 10 pålar slås för medelvattenstånd (MW) och att ytterligare 20 behövs för HW₁₀₀. Kommunen samt experter inom hydrogeologi efterlyser att förslaget med totalt 30 pålar beskrivs som del i ansökan, eftersom 30 pålar behövs för de förhållanden som råder för den sökta nivån (HW₁₀₀).

Prövningens omfattning

Kommunen samt experter inom hydrogeologi anser att hela bronns längd, inklusive grundläggning av alla brostöd och landfästen, bör tillståndsprövas med hänsyn till yt- och grundvatten. Tillståndsansökan för vattenverksamhet bör i detta sammanhang inbegripa både risk för påverkan på yt- och grundvatten (vattenresurser). Utifrån verksamhetens omfattning, risker för omgivningspåverkan avseende påverkan på grundvattennivåer, eventuella brunnar, sättningar på omgivande konstruktioner, naturvärden, inträngande grundvatten till schakter med efterföljande risk för grumlingsproblematik, gör experter inom hydrogeologi bedömningen att risk för höga grundvattennivåer, underliggande grundvattenmagasin och risk för påverkan behöver beskrivas och belysas mer.

För att kunna dela Trafikverkets uppfattning om att det är uppenbart och att "ingen påverkan kan ske på enskilda eller allmänna intressen", efterlyser kommunen en konceptuell modell och resultat från undersökningar/utredning som visar att det

verkligen finns en god hydraulisk kontakt mellan underliggande grundvattenmagasin och Storån. I sammanhanget vill kommunen och experter inom hydrogeologi också komplettera med att en hög grundvattennivå i undre magasin kan innebära risk för bottenuppträckning och hydrauliskt grundbrott i samband med schaktarbeten på platsen. Detta är något som ställer krav i byggskedet på förberedelser, schakt-säkerhet/arbetsmiljö och omhändertagande av inträngande grundvatten med ökad risk för grumling till Storån. Kommunen tycker att det är bra att Trafikverket kommer ta fram ett kontrollprogram för grundvatten i god tid innan arbetena påbörjas på platsen. Det är bra att ha kunskap om och förberedelser för säsongsvariationer innan arbetena påbörjas.

Kontrollprogram

Trafikverket anger att kontrollprogrammet för byggskedet kommer att stämmas av med länsstyrelsen och innan det tas i bruk och kommunen förutsätter därför att variation från medelvärden bestäms ihop med länsstyrelsen. Kommunen förutsätter också att Trafikverket stämmer av kontrollprogrammet med kommunen i god tid innan byggstart. I ansökan Bilaga 5 (MKB kapitel 9) står det följande: "Kontrollprogrammet syftar till att säkerställa att konsekvenserna i byggskedet blir de förväntade...". Här efterfrågar kommunen och experter inom hydrogeologi ett förtydligande vad som här avses med "förväntade konsekvenser" för yt- och grundvatten. Förväntade konsekvenser kan betyda en sak för en entreprenör/Trafikverket, en annan konsekvens för kommunen, vattenvårdsförbund, flora och fauna, Naturskyddsföreningen eller generellt för allmänna och enskilda intressen.

Vandringshinder

I MKB:n nämns att det finns vandringshinder nedströms ny bro. Det står inget om att det är definitiva vandringshinder. Kommunen framför åter igen att det ska finnas möjlighet för fisk att ta sig förbi vandringshinder. Oavsett om det är definitivt vandringshinder nedströms eller inte, efterfrågas om det finns anledning att inventera förekomst av stationär öring och annan fisk på aktuell sträcka och att hänsyn bör tas till lekperiod och perioder då rommen ligger på Storåns botten. Har elfiske och naturvärdesinventering gjorts på aktuell sträcka av Storån, inför kommande projekt?

Tillfällen med hög grumling från kommande byggnation, som sker i samband med perioder med lågt flöde, skulle kunna medföra problem för fisk och rom, uppströms men även nedströms eventuella definitiva vandringshinder. Det är därför viktigt att uppmärksamma dessa perioder och anpassa anläggningsarbeten och skyddsåtgärder efter när perioderna infaller. Kommunen anser att frågan inte har utretts av Trafikverket.

E.ON Energidistribution AB, har i yttrande framfört följande. E.ON har tagit del av inkomna handlingar i ovan rubricerat ärende och har inga synpunkter över ansökan men vill upplysa om följande.

Intill området där den planerade bron ska anläggas har E.ON markförlagda mellan-spänningskablar i säkert läge. Kabelns exakta läge måste säkerställas innan markarbete påbörjas. För elledning i mark får byggnad, så som arbetsbodar eller annan anläggning inte utan ledningsägarens medgivande uppföras på närmare avstånd än 3 m från ledningen. Inte heller får utan ledningsägarens medgivande anordna upplag, eller marknivån ändras ovanför ledningen, så att reparation och underhåll försvåras.

Om markkablar friläggs kan man tillfälligt behöva skydda ledningarna. Det är viktigt med samordning i god tid och att överenskommelse sker för eventuella åtgärder som krävs före projektstart. Alla eventuella kostnader för flyttning och ombyggnation av E.ONs anläggningar bekostas av exploitören. För information förs det dialog mellan E.ON och Trafikverket i samband med *Förbifart Söderköping*.

Söderköpings stads hembygdsförening, S:t Ragnhilds Gille, har i yttrande framfört följande. Söderköpings stads hembygdsförening ser fram emot en ny sträckning av väg nummer E22 med anslutningar vilket med stor säkerhet kommer att bidra till den medeltida stadskärnans och dess senare bebyggelses välstånd i en lång framtid. Med tanke på att omkringliggande bygder har visat sig varit bebodda före stadens tillkomst så är det av stor vikt att i alla sammanhang inte enbart förundersökningar

utan genomgripande arkeologiska och antikvariska undersökningar vidtas i hela det område som berörs av vägens dragning och område för arbetets genomförande. Föreningen vill även poängtera vikten av att Storån (tidigare bl.a. benämnd Söderköpings ån) under arbetes gång och därefter bibehåller sitt lopp och sitt flöde.

Sten Jonsson, fastigheten Kolstad 1:1 (Britta Jonssons dödsbo), har i yttrande framfört följande. Storån har vid den aktuella platsen för anläggandet av bron ett gott bestånd av kräftor (signalkräftor). Sten Jonsson är tillsammans med Annika Sundqvist fiskerättsinnehavare. Som representanter för Kolstad 1:1 (Britta Jonssons dödsbo) utgår Sten Jonsson från att hänsyn tas i så stor utsträckning som det är möjligt till att kräftbeståndet värnas. Om kräftbeståndet allvarligt skadas så begär Sten Jonsson rimlig ekonomisk ersättning för detta motsvarande en årlig normalfångst på 10-15 tjog kräftor.

TRAFIKVERKETS BEMÖTANDE

Trafikverket har utifrån inkomna yttrandena från motparter och remissinstanser bemött de frågetecken som sökanden anser kvarstår efter komplettering av målet och som har betydelse för målets avgörande. Trafikverket besvarar nedan de frågor som ställts, i detta fall från länsstyrelsen, kommunen och enskild sakägare med fiskerätt.

Länsstyrelsen i Östergötlands län

Trafikverket vidhåller vad som tidigare anförts om prövningens omfattning, dvs. att det endast är vattenverksamheten, i detta fall grundläggningsarbeten i vattenområde, som kan prövas i målet. Utgångspunkten för prövningen måste vara att det är anläggningens inverkan på vattenförhållandena som ska prövas. Trafikverket är väl medvetet om Miljööverdomstolens bedömning i mål om bro över Nätraälven (MÖD 2004:27) men anser att avgörandet har begränsad tillämpbarhet när det gäller vad som ska prövas i ett vattenmål. Detta eftersom frågan i det målet var avgränsad till att bestämma prövningsavgiftens storlek. I ett sådant resonemang har det saknats skäl för prövande instans att belysa andra aspekter än sådant som kan ha betydelse specifikt för avgiftsfrågan. Slutsatsen att den i det målet aktuella bron i avgiftshänseende betraktats som en "sammanhängande enhet" ger inte per automatik att broar

i sin helhet är vattenanläggningar exempelvis utifrån underhålls eller tillsynsperspektiv. Det är vidare inte självklart vad länsstyrelsen ser framför sig när de anför att en prövning som endast omfattar vattenverksamheten kommer att försvåra för framtida tillsyn. Oavsett vilken syn man har på prövningens omfattning i detta fall anser Trafikverket, vilket inte har ifrågasatts av länsstyrelsen, att ansökan innehåller det underlag som behövs för prövningen.

Trafikverket biträder länsstyrelsens yrkande om förslag på tidsangivelse för kontrollprogrammet. Villkoret ges förslagsvis följande lydelse (här har dessutom omnämmandet av samråd med tillsynsmyndigheten som finns med i villkorsförslagets lydelse i ansökan strukits eftersom länsstyrelsen inte har någon formell samrådsfunktion i upprättandet av kontrollprogram):

- Ett kontrollprogram ska upprättas och lämnas in till tillsynsmyndigheten senast två månader innan arbetena påbörjas.

När det gäller länsstyrelsens yrkande att i särskilt villkor ange att arbetet ska bedrivas så att grumling och spridning av föroreningar så långt som möjligt begränsas anser Trafikverket att ett sådant villkor inte är nödvändigt, eftersom det i ansökan redan finns flera åtaganden om skyddsåtgärd som motsvarar länsstyrelsens yrkande. Genom det allmänna villkoret blir åtagandena bindande. Om domstolen ändå anser det påkallat att ange detta som särskilt villkor motsätter sig Trafikverket dock inte att villkoret ges den föreslagna lydelsen.

Vad gäller länsstyrelsens yrkande om villkor för utsläpp av länshållningsvatten, lakvatten eller annat vatten som arbetena ger upphov till konstaterar Trafikverket att vattenverksamheten inte kommer att ge upphov till annat utsläpp av vatten än utsläpp av länshållningsvatten. Ett villkor som reglerar lakvatten eller annat vatten är därmed inte relevant. Vad avser länshållningsvattnet har Trafikverket redan åtagit sig att som skyddsåtgärd samla upp länshållningsvatten och byggvatten i sedimentationsanläggning (container eller dylikt) för att avskilja partiklar och eventuell olja innan utsläpp sker till Storån. Att åtagandet särskilt nämner byggvatten är dock nå-

got missvisande, eftersom byggvatten (dvs. rent vatten som används under produktion, exempelvis för kylning av betong efter gjutning) ingår i länshållningsvattnet, tillsammans med regnvatten och grundvatten. Eftersom det finns ett tydligt åtagande om rening av utsläppt vatten från vattenverksamhet ser Trafikverket inget behov av särskild villkorsreglering av detta, utan den föreslagna skyddsåtgärden i förening med det allmänna villkoret är fullt tillräckligt för att uppfylla miljöbalkens krav om skydd från skador och olägenheter på människors hälsa och miljön. Om domstolen anser att det är nödvändigt att uttrycka åtagandet om rening av länshållningsvatten i ett särskilt villkor motsätter sig Trafikverket inte ett villkor som anger att utsläpp av länshållningsvatten ska föregås av erforderlig kontroll och vid behov renas innan det släpps ut till recipient.

Länsstyrelsen anser att Trafikverket bör utveckla skyddsåtgärderna för fladdermössen. I miljökonsekvensbeskrivningen har Trafikverket angett att belysningen från strålkastare ska släckas ned nattetid så långt som det är möjligt och att belysningen i möjligaste mån ska riktas bort från vattenytan. Tidsbegränsningen som länsstyrelsen föreslår lämpar sig mindre bra med hänsyn till att vissa arbetsmoment kommer att behöva vidtas även under annan tid än dagtid. Med hänsyn till länsstyrelsens önskemål om förtydligande föreslår Trafikverket att skyddsåtgärden ges följande lydelse.

- För att minimera risk för ljusföroreningar ska belysning i möjligaste mån släckas ned när arbete inte pågår. Nödvändig belysning för att minska stöldrisken under icke arbetstid ska styras av rörelsesensorer. All belysning ska vara skärmad och riktad mot pågående arbeten och i möjligaste mån riktas bort från vattenytan, fasta belysningsstolpar ska vara max tio meter höga.

Åtgärden bör anges som en skyddsåtgärd och inte ett villkor.

Vidare medger Trafikverket länsstyrelsens begäran om ersättning för rättegångskostnader.

Söderköpings kommun

Vad gäller kommunens synpunkt om att förekomsten av sulfidlera i anslutning till bron över Storån inte har undersökts kan Trafikverket meddela att marken i området kring Storån är väl undersökt med sammanlagt 6 st provtagningspunkter och ingen sulfidlera har påträffats i området. Under projektets gång kommer alla schaktarbeten att hållas under uppsikt och påträffas sulfidlera hanteras detta.

Vad gäller kommunens synpunkter avseende hydrologin framhåller Trafikverket följande. Grundvattennivån mäts av Trafikverket sedan vägplanskedet, det finns GW-rör installerade söder och norr om Storån. Trafikverket anser att beskrivningen i MKB är tillräcklig för den verksamhet som ansökan avser.

Runt Storån har Trafikverket god kännedom om jordlagerföljderna, jorddjupen är grunda i dalen där Storån rinner och jordlagren består framförallt av silt och lera. De flesta brostöden planeras ställas på borrade stålplåtar med mindre schakt som följd. Stödet närmast Storån har störst schaktdjup och Trafikverket bedömer efter genomförda undersökningar att grundvattennivån närmast Storån samvarierar med vattennivån i Storån, dvs. grundvattennivån bedöms ligga på samma nivå som nivån i ån. Trafikverket anser att beskrivningen i MKB är tillräcklig för den verksamhet som ansökan avser.

Kommunen frågar om det gjorts något elfiske och naturvårdsinventering på aktuell sträcka i Storån. Något elfiske har inte genomförts, däremot hänvisar Trafikverket till den naturvärdesinventering med metoden eDNA-provtagning som genomförts under 2020 (se avsnitt 7.1.3.1 i miljökonsekvensbeskrivningen). Som beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen är sannolikheten att det förekommer havsöring i Storån i läge för planerad vattenverksamhet mycket liten. Trafikverket säkerställer att arbeten i Storån som kan innebära grumling genomförs under perioden 1 oktober till 31 mars.

Sten Jonsson

Trafikverket förutser inte att några av de planerade arbetena i Storåns vatten-

område kommer att få någon inverkan på levnadsförhållandena för kräftor. Av miljökonsekvensbeskrivningen 7.2.2 framgår att det inte beräknas uppstå några konsekvenser av betydelse för bottenfaunan. Om skada på kräftorna mot förmodan skulle uppstå får begäran om ersättning därmed framställas inom ramen för oförutsedd skada.

DOMSKÄL

I kungörelsen av ansökan angavs att målet kan komma att avgöras på handlingarna. Ingen part har begärt att förhandling ska hållas i målet. Domstolen bedömer att det är uppenbart onödigt att hålla huvudförhandling i målet, varför målet med stöd av 22 kap. 16 § andra stycket miljöbalken avgörs på handlingarna.

Rådighet för vattenverksamheten

Mark- och miljödomstolen konstaterar att den ansökta vattenverksamheten behövs för byggande av allmän väg. Trafikverket har för vattenverksamheten den rådighet som behövs enligt 2 kap. 4 § p. 4 lagen med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet. Åtkomst till marken sker med stöd av vägrätt i vägplan.

Miljökonsekvensbeskrivning

Länsstyrelsen i Östergötlands län har enligt 6 kap. 26 § miljöbalken beslutat att den aktuella vattenverksamheten inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Enligt 6 kap. 47 § miljöbalken krävs då endast en s.k. liten miljökonsekvensbeskrivning. En sådan beskrivning ska inte godkännas särskilt. Domstolen bedömer att den redovisning som gjorts utgör ett fullgott underlag för prövningen i målet.

Prövningens omfattning - tillåtlighet

Mark- och miljödomstolen anser, liksom Trafikverket, att prövningen kan avgränsas till ansökt vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken, för de anläggningar och åtgärder som yrkats tillstånd om. Med vattenverksamhet avses bl.a. pålning och grävning i vattenområden m.m. (jfr 11 kap. 2 § miljöbalken). Åtgärden som söks tillstånd för måste vidtas i ett vattenområde för att det ska ses som vattenverksamhet. Utanför tillämpningsområdet faller därför sådana anläggningar, vars enda inverkan

på vattenförhållandena är att de utförs över ett vattenområde, t.ex. ett brospann, så till vida det inte ger upphov till dämning. Arbeten under uppförandetid som utförs i vatten utgör emellertid vattenverksamhet och omfattas av tillåtlighetsprövningen. Mark- och miljödomstolen anser således att prövningens omfattning (avgränsning) är korrekt gjord i sökandens ansökan.

Ovanstående hindrar dock inte berörd tillsynsmyndighet att pröva eller hantera byggandet av väg och bro enligt andra bestämmelser i miljöbalken för övriga arbeten hänförliga till projektet *Förbifart Söderköping*, eller för den skull vidta tillsynsåtgärder när vägen är i drift.

Vidare ska enligt 11 kap. 23 § p. 2 miljöbalken tillstånd lämnas till anläggande av broar och annan vattenverksamhet för väg vars anläggande har prövats i särskild ordning, om inte något annat följer av 2 kap. 9 § miljöbalken.

Trafikverket har genom beslut den 9 september 2021 fastställt vägplanen för *Förbifart Söderköping*. Planen vann laga kraft genom regeringens beslut den 16 februari 2023.

Mark- och miljödomstolen anser sammantaget att tillstånd till vattenverksamhet ska lämnas i enlighet med Trafikverkets yrkande.

Strandskydd

Det finns en fastställd vägplan. En sådan vägplan medför att förbuden i 7 kap. 15 § miljöbalken inte är tillämpliga (jfr 7 kap. 16 § p. 3 miljöbalken).

Villkor

Nedan följer domstolens skäl till de villkor som framgår av domslutet. Vid bedömning av vilka villkor som bör föreskrivas har domstolen vägt in såväl Trafikverkets förslag till villkor som inkomna förslag till villkor och övriga yttranden.

Enligt 2 kap. 3 och 7 §§ miljöbalken är det verksamhetsutövarens skyldighet att vidta de försiktighetsmått som krävs för att ingen olägenhet ska uppstå för människors hälsa och miljön, dock med den förutsättning att det inte kan anses orimligt att uppfylla dessa krav.

Mark- och miljödomstolen bedömer att det allmänna villkoret (villkor 1 i domslutet) ska formuleras enligt praxis även i nu aktuell dom. Genom villkoret blir Trafikverket bunden av den tekniska beskrivning och de åtaganden, om skyddsåtgärder m.m., som lämnats i ansökan samt under målets handläggning.

Av ansökan och utredningar i målet framgår att Trafikverket behöver vidta skyddsåtgärder för att Naturvårdsverkets allmänna råd för buller från byggplatser, NFS 2004:15 ska kunna uppnås. Vidare framgår att avståndet till närmaste bostad är ca 150 m från sökt verksamhet och därutöver finns en skola på drygt 200 m avstånd.

En tillståndsprovning enligt miljöbalken innebär att de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. kan preciseras i det enskilda fallet. Domstolen anser det angeläget, med ledning av förutsättningarna i det aktuella fallet, att i villkor föreskriva vilka krav som ska gälla avseende buller från verksamheten. Mark- och miljödomstolen vill även framhålla vikten av att villkor formuleras på ett tydligt sätt. Det är särskilt viktigt eftersom villkoröverträdelser är straffsanktionerade. Trafikverket har åtagit sig att innan arbeten påbörjas tillse så att Naturvårdsverkets allmänna råd för buller från byggplatser (åtminstone riktvärden för ljudnivå inomhus) efterföljs genom att vidta olika skyddsåtgärder. Mark- och miljödomstolen anser att Naturvårdsverkets allmänna råd utgör en bra utgångspunkt för att föreskriva villkor för buller. Det är dock enligt domstolen inte möjligt att i ett villkor enbart hänvisa till ett allmänt råd från Naturvårdsverket. Det aktuella rådet, med riktvärden för buller, är utformat så

att det ska tjäna som utgångspunkt och vägledning för den bedömning som görs i varje enskilt fall, såsom vid en tillståndsprövning. Med anledning av det som framkommit i målet föreskriver därför mark- och miljödomstolen ett villkor (villkor 2 i domslutet) som avser buller från byggarbetsplatsen för verksamheten (ljudnivå inomhus). Möjlighet till undantag för tider när bullrande pålnings- och spontningsarbeten får bedrivas ges genom delegation till tillsynsmyndigheten.

Såväl länsstyrelsen som Söderköpings kommun har framfört är det särskilt angeläget att Trafikverket tillser att grumling och utsläpp av suspenderande ämnen och olja till Storån förhindras. Trafikverket har framfört att sådana villkor inte är nödvändiga och hänvisar till de åtaganden de gjort. Trafikverket motsätter sig dock inte villkor i det fall domstolen ändå anser det påkallat. Mark- och miljödomstolen föreskriver därför villkor 3 och 4 (se domslutet) där det framgår på vilket sätt (genom villkorsreglering) Trafikverket ska vidta skyddsåtgärder.

Domstolen anser dessutom att återställning av spontområden eller där utgrävning skett för brofäste 2 och 3 ska ske med naturligt material i form av naturgrus eller sand. Detta för att förhindra eventuell påverkan på växt- och djurliv vid de situationer när dessa områden utgör åbotten (se villkor 5 i domslutet).

Mark- och miljödomstolen anser att krav på vilka fordon och arbetsmaskiner som används i eller i närheten av vattenområde (inom arbetsområdet) bör preciseras. Detta framgår av villkor 6 och 7 i domslutet. Villkoren är i linje med Trafikverkets åtagande, dock mer preciserade.

Remissmyndigheterna liksom Trafikverket har påtalat vikten av kontroll och att den kontroll som ska utföras lämpligast upprättas i ett kontrollprogram. Mark- och miljödomstolen föreskriver även ett villkor (se villkor 8 i domslutet) som avser detta i huvudsak enligt Trafikverkets förslag. Domstolen anser det vara en fördel i programmet upprättas i samråd med tillsynsmyndigheten. Domstolen föreskriver inget krav på att det även bör ske i samråd med kommunen man med tanke på digniteten av projektet bör även kommunen involveras vid framtagandet (inte minst för att

framföra synpunkter på planerade grundvattenrörs placering). Även för detta villkor lämnas en delegation till tillsynsmyndigheten, se domslut.

Vad avser övriga synpunkter som framkommit samt förslag på villkor eller åtaganden, t.ex. vad avser fladdermöss, bedömer domstolen de åtagande som Trafikverket gjort som tillräckliga och att sådana åtaganden inte behöver preciseras i villkor.

Arbetstid för vattenverksamheten och tid oförutsedd skada

När tillstånd avser arbeten för vattenverksamhet ska den tid inom vilken arbeten ska vara utförda anges i domen. Trafikverket har yrkat att arbetstiden ska bestämmas till 10 år (jfr 22 kap. 25 § andra stycket miljöbalken) från lagakraftvunnet tillstånd. Domstolen anser att arbetstiden kan bestämmas utifrån Trafikverkets yrkande.

Vidare ska i domen anges den tid inom vilken anspråk i anledning av oförutsedd skada får framställas. Den tiden får bestämmas till lägst fem och högst tjugo år. Tiden räknas från utgången av den av domstolen bestämda arbetstiden (jfr 22 kap. 25 § första stycket 14 och 24 kap. 18 § tredje stycket miljöbalken).

Mark- och miljödomstolen anser utifrån ovanstående bestämmelser att tiden för oförutsedd skada ska bestämmas till 5 år från arbetstidens utgång, allt enligt Trafikverkets yrkande.

I det fall skada uppstår på det kräftfiske som vilket Sten Jonsson utför i Storån, och som han uttryckt oro för, får sådan framställan om skada göras inom denna tid.

Verkställighetsförordnande

Trafikverket har yrkat på verkställighetsförordnande avseende sökt verksamhet. När det finns skäl för det får mark- och miljödomstolen enligt 22 kap. 28 § miljöbalken förordna att ett tillstånd till en verksamhet får tas i anspråk även om domen inte vunnit laga kraft. Mark- och miljödomstolen anser att det finns tillräckliga skäl för att kunna medge verkställighetsförordnande för den sökta verksamheten. Den

ansökta verksamheten bedöms få begränsad påverkan på motstående intressen. Projektet har dessutom tillåtlighetsprövats i vägplan. Ingen erinran mot verkställighetsförordnande har framkommit. Mot bakgrund av villkor i domslutet och de skyddsåtgärder som sökanden har åtagit sig anser domstolen att risken för skada på miljön är minimerad.

Enligt 22 kap. 28 § miljöbalken ska säkerhet ställas till länsstyrelsen vid verkställighetsförordnande. Trafikverket är dock undantaget kravet att ställa sådan säkerhet enligt 9 kap. 3 § lagen med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet.

Prövningsavgift

Några omständigheter som kan föranleda mark- och miljödomstolen att ändra den i beslut den 6 maj 2022 fastställda prövningsavgiften på 240 000 kr har inte framkommit. Avgiften ska därför stå fast.

Rättegångskostnader

Ersättning för rättegångskostnader har yrkats av Länsstyrelsen i Östergötlands län med 12 000 kronor. Trafikverket har vidgått ersättningen. Betalning ska erläggas enligt vad som framgår av domslut.

Övriga yrkanden

Mark- och miljödomstolen avslår övriga yrkanden som inte framgår av domslut ovan.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga (MMD-01)

Överklagande senast den 24 april 2023.

Lena Stjernqvist

Viktor Forsell

I domstolens avgörande har deltagit rådmannen Lena Stjernqvist, ordförande, och tekniska rådet Viktor Forsell samt de särskilda ledamöterna Harald Arnell och Torbjörn Brorson.



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.