



PARTER

Sökande

Staten genom
Trafikverket
781 89 Borlänge

Ombud: verksjurist Ulf Edling
Trafikverket
781 89 Borlänge

SAKEN

Ansökan om tillstånd till anläggande av järnvägsbro över Höje Å, Lund - Flackarp, Lunds och Staffanstorps kommuner

Avrinningsområde: 91 N: 6173186 E: 384628

DOMSLUT

Tillstånd

Mark- och miljödomstolen lämnar Trafikverket tillstånd till vattenverksamhet enligt miljöbalken att inom fastigheterna Flackarp 2:8 och 7:1, Staffantorps kommun samt Innerstaden 1:1 och Väster 6:16, Lunds kommun, anlägga en järnvägsbro och då

1. uppföra och riva anläggningar, utföra grävning-, fyllnings- och pålningsarbeten m.m. inom Höje ås vattenområde,
2. för schakt i jord för anläggande av brostöd och övriga anläggningar, under anläggningsskedet, bortleda inläckande grundvatten samt utföra anläggningar för detta,
3. utlägga rör i Höje ås vattenområde för avledning av dagvatten från den färdiga järnvägsanläggningen.

Dispens

Mark- och miljödomstolen lämnar Trafikverket dispens enligt 15 § artskyddsförordningen (2007:845) från förbudet i 8 § att skada eller ta bort exemplar och frön av klintsnyltrot (*Orobanche elatior*) på den s.k. platån, sydost om järnvägen.

Villkor

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, om ett värde överskrids, att Trafikverket är skyldigt att vidta åtgärder så att värdet därefter kan hållas.

Arbeten som genererar luftburet buller ska i huvudsak utföras helgfri måndag-fredag kl. 07.00 – 19.00.

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).

Avvikelser 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. Dagvatten och inläckande vatten från jordschakter ska avledas till Höje å. Vattnet ska vid behov genomgå avskiljning av partiklar och olja.
4. Alla arbeten som typiskt sett kan innebär risk för grumling ska utföras med grumlingsskydd, såsom siltgardin.
5. Växtplatser för rosenlök och kvarvarande klintsnyltrot ska vara inhägnade och försedda med informationsskyltar under hela arbetsperioden.
6. Kontrollprogram ska finnas med angivande av mätmetod, mätfrekvens och utvärderingsmetod. Kontrollprogrammet ska omfatta såväl direkta effekter av vattenverksamheten som dess följdverkningar och ges in till tillsynsmyndigheten senast tre månader innan bygget av järnvägsbron inleds.
7. Som villkor för dispensen enligt 15 § artskyddsförordningen ska gälla att
 - Två nya lokaler etableras för flytt och insädd av klintsnyltrot och dess värdväxt väddklint,
 - Arbetet med valet av nya lokaler och metodiken för flytt genomförs under medverkan av person med dokumenterad kunskap i botanik.

- Klintsnyltrotens och väddklintens etablering och överlevnad på de nya lokalerna bekräftas genom återkommande kontroll under fem år.
- En detaljerad plan för flytt och återetablering samt ett utkast till skötselplan, som omfattar även kvarvarande växtplats, ska ha utarbetats i samråd med länsstyrelsen i så god tid att minst en vegetationsperiod kan passera innan sådana arbeten påbörjas som kan hota klintsnyltrotens växtplats.

Delegation

Mark- och miljödomstolen överlåter enligt 22 kap. 25 § miljöbalken åt tillsynsmyndigheten att fastställa ytterligare villkor avseende

- Utsläpp av dag-, läns- och schaktvatten,
- Spill och läckage från maskiner och förvaring av kemikalier
- Kontroll
- Flytt av klintsnyltrot enligt villkor 7
- Avvikelser i enlighet med villkor 3

Arbets tid

De genom denna dom tillståndgivna arbetena avseende vattenverksamhet ska vara utförda inom tio (10) år efter lagakraftvunnen dom.

Oförutsedd skada

Anspråk enligt 24 kap. 13 § tredje stycket miljöbalken, enligt dess lydelse före den 1 januari 2019, på grund av oförutsedd skada ska för att få tas upp till prövning framställas till mark- och miljödomstolen senast fem (5) år efter arbetstidens utgång.

Prövningsavgift

Mark- och miljödomstolen ändrar inte den i beslut den 7 januari 2019 fastställda prövningsavgiften om 70 000 kronor.

Verkställighet

Tillståndet får tas i anspråk även om domen inte har vunnit laga kraft.

Rättegångskostnader

Mark- och miljödomstolen ålägger Trafikverket att utge ersättning för rättegångskostnader till Länsstyrelsen i Skåne län med 9 600 kr. På beloppet ska utgå ränta enligt 6 § räntelagen från dagen för denna dom till dess betalning sker.

BAKGRUND

Södra stambanans del mellan Malmö och Lund är en av Sveriges mest trafikerade järnvägssträckor. Kapaciteten på sträckan är sedan länge otillräcklig, vilket leder till trängsel på spåren och risk för förseningar. Små trafikstörningar leder till kraftiga förseningar på sträckan och följdverkningar på för anslutande banor både i Sverige och i Danmark.

I syfte att öka kapaciteten på sträckan för att möjliggöra en ökning av tågtrafiken, öka punktligheten och minska känsligheten för störningar bygger Trafikverket ut sträckan mellan Malmö - Lund till fyra spår. Sträckan byggs om i tre delsträckor; Almedalsbron i Malmö - Lommavägen i Arlöv, Flackarp - Arlöv samt Flackarp - Lund, för vilken aktuell ansökan utgör del av.

Utbyggnaden innebär att två nya spår anläggs väster om de befintliga spåren. Inom ramen för detta kommer en ny järnvägsbro byggas över Höje å. Aktuell ansökan avser anläggandet av denna järnvägsbro.

När järnvägssträckan mellan Malmö och Lund byggs ut kommer detta att bidra till uppfyllandet av de nationella miljömålen om begränsad klimatpåverkan och frisk luft genom att fler kan åka kollektivt istället för med bil.

TIDIGARE BESLUT

Trafikverkets planprovningseenhet har den 18 september 2018 fastställt järnvägsplanen för ombyggnad av Södra stambanan, fyra spår Lund — Flackarp, Lunds och Staffanstorps kommun, Skåne län (TRV 2018/56117). Järnvägsplanen har överklagats till regeringen.

Regeringen har genom beslut den 7 mars 2019 avslagit överklagandena.

Framtagande av järnvägsplanen har skett enligt lag (1995:1649) om byggande av järnväg (järnvägslagen). Genom järnvägslagen regleras den fysiska planeringen av transportinfrastruktur i en sammanhållen planeringsprocess.

Inom ramen för framtagandet av järnvägsplanen har samråd samt upprättande av granskningshandling och fastställelsehandling skett. Samråd inleddes under 2015 med samrådsmöten med allmänheten. Under hösten 2017 skedde ytterligare samråd med fastighetsägare, rättighetshavare, markägare, myndigheter, föreningar m.fl., varefter inkomna synpunkter sammanställdes i en samrådsredogörelse. Granskningshandlingen ställdes ut mellan den 8 januari 2018 - 9 februari 2018.

Innan Trafikverkets planprövningsenhet fastställde planen hade länsstyrelsens godkänt järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning och tillstyrkt planen.

ANSÖKAN

Yrkanden

Trafikverket yrkar att mark- och miljödomstolen medger tillstånd enligt 11 kap. miljöbalken för anläggande av järnvägsbro över Höje å vilket bl.a. innefattar tillstånd:

- att uppföra och riva anläggningar, utföra grävning-, fyllnings- och pålningsarbeten m.m. inom Höje ås vattenområde,
- att för schakt i jord för anläggande av brostöd och övriga anläggningar, under anläggningsskedet, bortleda inläckande grundvatten samt att utföra anläggningar för detta,
- att utlägga rör i Höje ås vattenområde för avledning av dagvatten från den färdiga järnvägsanläggningen,

allt i huvudsaklig överensstämmelse med vad som anges i den tekniska beskrivningen.

Trafikverket yrkar att mark- och miljödomstolen meddelar dispens enligt 15 § artskyddsförordningen för insamling av frön samt flyttning av de exemplar av

klintsnyltrot (*Orobanche elatior*) som har identifierats i anslutning till Höje å på sätt som anges i miljökonsekvensbeskrivningen.

Trafikverket hemställer vidare att mark- och miljödomstolen förordnar:

- att arbetstiden för de i tillståndet angivna vattenverksamheterna bestäms till 10 (tio) år räknat från det att tillståndsdomen vann laga kraft,
- att tiden för framställande av anspråk i anledning av oförutsedd skada till följd av vattenverksamheten ska bestämmas till 5 (fem) år, räknat från utgången av arbetstiden,
- att tillståndet, enligt 22 kap. 28 § 1 st. miljöbalken, får tas i anspråk även om domen inte har vunnit laga kraft.
- Trafikverket hemställer avslutningsvis att miljökonsekvensbeskrivningen godkänns.

Förslag till villkor

Trafikverket föreslår, såsom talan slutligen har bestämts, att tillstånd för den sökta verksamheten förenas med följande villkor.

1. 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.
2. Trafikverket ska under anläggningsskedet tillämpa Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser (NFS 2004:15). Bullrande verksamhet ska i huvudsak bedrivas helgfri vardag kl. 07.00-19.00.
3. I samråd med tillsynsmyndigheten får arbeten som medför buller och överskridanden av värdena i villkor 2 ske helgfri måndag-fredag kl. 07.00-19.00. Andra avvikelser får, om det finns särskilda skäl, ske efter tillsynsmyndighetens godkännande.
4. Dagvatten och inläckande vatten från jordschakter ska avledas till Höje å. Vattnet ska vid behov genomgå avskiljning av partiklar och olja.
5. Grumlande arbeten i vatten ska utföras på ett sådant sätt att störande grumling begränsas i möjligaste mån.

6. För flytt av klintsnyltrot ska gälla att
 - två nya lokaler etableras för flytt och insådd av klintsnyltrot och dess värdväxt väddklint,
 - arbetet med valet av nya lokaler och metodiken för flytt genomförs under medverkan av växtsakkunnig,
 - en återkommande kontroll sker av klintsnyltrotens och väddklintens etablering och överlevnad på de nya lokalerna samt att detta följs under fem år.
7. En detaljerad plan för flytt och återetablering samt ett utkast till skötselplan ska ha samråd med länsstyrelsen innan sådana arbeten får påbörjas som kan hota bevarandet av klintsnyltrot.
8. Trafikverket ska senast tre (3) månader innan den till vattenverksamheten relaterade byggverksamheten påbörjas till tillsynsmyndigheten inge kontrollprogram. Kontrollprogrammen ska hållas aktuella och får efter samråd med tillsynsmyndigheten justeras allt eftersom verksamheten fortskrider.

Skäl för verkställighetsförordnande

Järnvägsplanen för Flackarp - Lund har tillstyrkts av Länsstyrelsen i Skåne län och planen fastställdes den 18 september 2018 av Trafikverkets planprövningsenhet.

Projektet är av stor samhällsnytta. En försening av projektet innebär dels att ovanstående kapacitetsökning försenas, dels samhälleliga kostnader till följd av att anläggningsarbetena inte kan påbörjas.

Med de skyddsåtgärder och försiktighetsmått som föreslås gälla för verksamheten bedöms risken för skador till följd av anläggandet som liten och risken för irreversibla skador är utesluten. Länsstyrelsens i Skåne län har vidare bedömt att anläggandet inte innebär betydande miljöpåverkan. Med hänsyn härtill bör Trafikverkets intresse av att kunna ta tillståndet i anspråk anses väga tyngre än motstående intressen.

Dispens enligt 15 § artskyddsförordningen

Vid anläggningsarbetena kan enskilda exemplar av den skyddade arten klintsnyltrot (*Orobanche elatior*) komma att påverkas. Arten omfattas av de nationella fridlysningsbestämmelserna i 8 § artskyddsförordningen. En inventering har utförts av artens förekomst i området och anpassning av anläggningens utformning samt arbetenas genomförande har skett för att undvika påverkan på arten. Trots detta kommer anläggandet innebära att delar av växtplatsen tas i anspråk.

En utredning har genomförts i syfte att utreda anläggningsarbetenas påverkan på artens bevarandestatus i området. I utredningen föreslås försiktighetsmått i form av instängsling av delar av växtplatsen samt flytt av de arter som direkt påverkas till en ny växtplats som anläggs. Det finns en risk att enskilda exemplar av arten påverkas till följd av anläggandet — med vidtagna försiktighetsmått bedöms däremot inte artens bevarandestatus i området påverkas negativt. I syfte att genomföra ovan beskrivna försiktighetsmått ansöker Trafikverket om dispens enligt 15 § artskyddsförordningen för insamling av frön samt flyttning av klintsnyltrot.

Rådighet

Trafikverket har rådighet genom 2 kap. 4 § p. 6 lag (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet. Övrig markåtkomst sker med stöd av järnvägsplan.

Planbestämmelser, områdesskydd m.m.

För Lunds kommun gäller översiktsplan ÖP 2010. Kommunfullmäktige beslutade den 11 oktober 2018 att anta en ny översiktsplan ("Lunds kommuns översiktsplan"). I denna översiktsplan ingår en utbyggnad av järnvägen till fyra spår. Planen har inte vunnit laga kraft.

För Staffanstorps kommun gäller översiktsplan Framtidens kommun, perspektiv 2038. Utbyggnaden av fyra spår är förenlig med översiktsplanen.

Aktuellt område omfattas inte av detaljplan.

Höje å är ett av de viktigaste vattendragen i Skåne och har i naturvärdesinventering bedömts ha påtagligt naturvärde, naturvärdesklass 3.

Vid det aktuella broläget berörs ytvattenförekomsten benämnd ”Höje å: Önnerupsbäckenkälla (SE616862-134337). Förekomsten bedöms ha ”otillfredsställande ekologisk status”. Miljökvalitetsnormen har fastställts av vattendelegationen till god ekologisk status 2027, då den också tidigast förväntas uppnås.

I torrängen vid norra landfästet finns rosenlök (*Allium carinatum*) och klintsnyltrot (*Orobanchne eliator*).

Området för den planerade bron är belägen inom ett område av riksintresse för friluftsliv ”Höje å från Genarp till Lomma” samt riksintresse för kommunikationer ”Södra stambanan”.

Anläggandet av järnvägsbron kommer att ske inom ett område som omfattas av landskapsbildskydd enligt förordnande om landskapsbildskydd enligt 19 § naturvårdslagen (1964:822) i dess lydelse före den 1 januari 1975 (Länsstyrelsen Malmöhus läns beslut 1971-12-08 avseende Förordnande enligt 19 § naturvårdslagen för Höjeåns dalgång mellan Knästorps och Lomma inom Lunds, Staffanstorps och Lomma kommuner,

I närheten av verksamhetsområdet, uppströms från järnvägsbron, finns ett antal dikningsföretag. Samtliga har sina utlopp i Höje å och slutar precis uppströms järnvägsbron. Funktion och syftet av berörda dikningsföretag bedöms inte beröras av byggnationen av ny järnvägsbro. Vidare finns tillstånd för grundvattenuttag ur kalkberggrunden för exempelvis värme- och kylförsörjning.

Det aktuella området ligger inom grundvattenförekomsten för ”Sydvästra Skånes kalkstenar” (SE615989-133409). Totalt sett bedöms vattenförekomsten ha god status både avseende kvantitet och kvalitet, även om länsstyrelsens arbetsmaterial pekar på risken för påverkan av diffusa föroreningskällor.

En luftburen kraftledning om 130 kV korsar över järnvägen. Ledningsägare är E.ON. Slutligen har VA-SYD tillstånd enligt 9 kap. att bedriva Källby avloppsreningsverk. Flera seriekopplade efterpoleringsdammar ligger i direkt anslutning till arbetsområdet.

Tillstånd till grundvattenuttag ur kalkberggrunden för exempelvis värme- och kylförsörjning finns i närheten, >500 m avstånd. Bedömningen är dock att dessa varken påverkar eller blir påverkade av nu sökt vattenverksamhet.

Teknisk beskrivning

Anläggningsarbetet syftar till komplettera befintlig järnvägsbro från 1976 med en ny dubbelspårsbro för de nya västra spåren. Den nya bron kommer vara separerad från den tidigare bron och utformas med samma mått avseende spannlängder och höjd. Total brolängd kommer att vara ca 127 m. Bron ska vila på två landfästen och tre mellanstöd placerade i linje med befintliga stöd. Brokonstruktionen planeras att anläggas med hjälp av pålgrundläggning.

Under anläggsskedet är det nödvändigt att anlägga en arbetsbrygga, arbetsvägar och etableringsytor. Norr om Höje å kommer en tillfällig arbetsväg anläggas i förlängning av Åkerlund och Rausings väg samt en motsvarande tillfällig arbetsväg på södra sidan av ån.

En provisorisk arbetsbrygga anläggs i vattenområdet över Höje å. Arbetsbryggan används som arbetsplattform, transportväg och bro över åfåran. Bryggan byggs på plats och består av slagna pålar, varefter ett balkraster samt stockmattor läggs på pålarna. Arbetsbryggan planeras att bli ca 18-26 m bred och 95 m lång och kommer succesivt att byggas ut från ena eller båda sidor av åkanten. Det innebär att

arbetsmaskiner för pålning m.m. kan nyttja redan utbyggda delar av bryggan och undvika att stå i vattenområdet. På arbetsbryggan kan formställning för överbyggnad monteras. Efter att arbetet avslutats monteras bryggan ned, pålarna föreslås brytas eller kapas strax under marknivå.

Mellanstöd och landfästen till bron föreslås grundläggas med stödpålar i betong eller stål alternativt genom urschaktning och gjutning av bottenplatta. Grundläggning av mellanstöden kommer att genomföras inom ett område som vid högt vattenstånd utgör Höje ås vattenområde. För att genomföra arbetet i torrhet kommer området runt respektive stöd att skärmas av med tätspont som vibreras eller slås ned i lermoränen. Området innanför spont grävs ut och torrläggts varefter arbetet kan ske i torrhet. Efter att mellanstöden gjutits kapas sponten strax under markytan och området återfylls och förses med erosionskydd, varefter marklagret återställs.

Under byggskedet kommer arbetsbryggan och sponten runt mellanstöden att innebära flödesbegränsningar för Höje å. Denna dämning kommer vid ett 100-årsregn endast att ge obetydlig påverkan på omfattningen av översvämmade ytor kring Höje å.

Landfästen byggs innanför spont längs befintlig järnvägsbank. Anläggandet sker ovanför grundvattennivån och utanför Höje ås vattenområde.

För hantering av dagvatten från järnvägen kommer två ledningar att grävas ned vid sidan av järnvägen i höjd med landfästet norr om Höje å och ledas ned i vattenområdet. Schakt för dagvattenledningarna förläggs delvis inom Höje ås vattenområde, alternativt så anläggs en öppen översilningsyta.

Efter avslutat arbete återställs området och anpassas till omgivande förhållanden med avseende på topografi och släntlutning. Bland annat kommer gräs och växter att planteras.

I samband med anläggandet kommer en mindre mängd schaktmassor att hanteras. Utgångspunkten är att dessa massor ska återanvändas i projektet. En liten del av schaktmassorna kan vara förorenade och dessa massor kommer vid behov att transporteras till godkänd mottagningsanläggning. Påträffas förorenade massor kommer anmälan om efterbehandling och avhjälpande enligt förordning (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd att upprättas.

Byggstart är beräknad till år 2020 och järnvägstrafiken ska vara igång år 2024.

Ansökt vattenverksamhet

Anläggandet kommer att omfatta ett antal olika vattenverksamheter (11 kap. 3 § miljöbalken), som är tillståndspliktiga (11 kap. 9 § miljöbalken) eller anmälningspliktiga (11 kap. 9 a § miljöbalken och 19 § förordningen om vattenverksamhet), samt vattenverksamheter som varken är tillståndspliktiga eller anmälningspliktiga (11 kap. 12 § miljöbalken).

Anläggningsarbetet innebär ett antal vattenverksamheter inom Höje ås vattenområde. Ansökan avser bl.a. tillstånd för att under anläggningsskedet i vattenområdet genomföra pålning i samband med att arbetsbryggan anläggs, att gräva och uppföra anläggningar i samband med anläggandet av mellanstöden, rivning av tillfälliga anläggningar, schaktarbeten samt nedläggning av dagvattenledningar.

I samband med grundläggning av mellanstöden kan vidare en viss grundvattenbortledning bli aktuell. Denna kommer vara begränsad och ske vid länshållning av schakten i syfte att arbeta i torrhet. Infiltration av grundvatten bedöms inte bli nödvändigt.

Skyddsåtgärder under byggskedet

Under byggskedet ska Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser, NFS 2004:15, vara vägledande. Riktvärdet vardag, dagtid kl. 07-19, 60 dB (A), beräknas klaras för arbetena med själva bron på ett avstånd av 250 meter. Övrig tid

krävs troligen åtgärder för att klara riktvärdena. Överskridande under kortare perioder (utifrån vad som tillåts i de allmänna råden) kan bli aktuella.

Ett brobygge blir en arbetsplats med arbetsmaskiner av olika slag. Etableringsområdet krävs för bl.a. tillfällig uppställning av t.ex. arbetsbod, maskiner, material och bränsle. Miljökrav ställs på maskiner så att de exempelvis, om möjligt, använder biologiskt nedbrytbara hydrauloljor. För att minimera riskerna kopplade till hantering av olika kemikalier används för detta avsedda uppställningsytor för material och drivmedel samt beredskap för oförutsett spill och läckage. Vidare ska samordning med räddningstjänsten ske. Permanenta uppställningsytor kommer inte tillåtas på plats med risk för spill direkt i vattenområde.

Dock måste det finnas möjlighet till uppställning av stora svårflyttade maskiner utanför arbetstid i anslutning till arbetsbryggan, under de perioder denna typ av maskiner används.

Den fysiska påverkan av tillfartsvägar i strand- och vattenområdet begränsas genom att arbetsbryggans utbredning kommer att sträcka sig upp mot brokonerna vilket minskar belastningen på markområden nära Höje å.

Schakt, uppbyggnad och rivning av arbetsbrygga och återställningsarbeten kan orsaka grumling och utsläpp av förorenande ämnen som skulle kunna få negativ påverkan i Höje å, dels i direkt närhet av arbetsområdet, dels nedströms, om inte skyddsåtgärder genomförs. Grumlingsskydd, exempelvis siltgardiner, och flytlänsar ska användas under perioder då arbeten pågår som kan generera spridning av sediment och föroreningar. Dessa ska anläggas så att de inte utgör vandringshinder.

Uppbyggnad av nya brostöd föreslås utföras bakom tätspont, dels för att arbetena ska ske i torrhet, dels för att minimera omgivningspåverkan. Detta innebär dock att inläckande vatten behöver ledas bort. Vid behov ska länshållningsvattnet renas

(exempelvis via sedimenteringsbassäng eller översilningsyta) innan utsläpp till recipient.

Genom att anpassa placering och utformning av diket utmed järnvägen och i brokonens slänt kan växtplatsen för rosenlök behållas intakt. För klintsnyltrot kommer ny växtplats att etableras, eftersom enstaka plantor kommer att försvinna.

Länsstyrelsen i Skåne län har den 4 april 2018 beslutat att planerad vattenverksamhet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

INKOMNA YTTRANDEN

Länsstyrelsen i Skåne län medger bifall till ansökan och har följande synpunkter på vattenverksamheten. Länsstyrelsen är principiellt tveksam till att ändra utformningen av det allmänna villkoret på det sätt som Trafikverket yrkat, men ser det inte som något problem i detta mål.

Det bör delegeras till tillsynsmyndigheten att föreskriva ytterligare villkor om skyddsåtgärder och begränsningsvärden för grumling.

För att artskyddsdispens ska beviljas yrkar Länsstyrelsen att det förskrivs villkor med krav på

1. Löpande skötsel av såväl gamla som nya växtplatser. Trafikverket har endast åtagit sig löpande skötsel av den gamla växtplatsen. Det finns inte heller angivet hur stora ytor som kommer att skötas löpande avseende röjning av sly och buskar. Arealerna som ska skötas behöver preciseras och villkoras i beslutet.
2. Etablering av två nya växtplatser. Den stora mellanårsvariation i antalet blommande individer samt att det ofta tar många år efter insädd innan en synlig planta utvecklas gör det svårt att säkerställa att utförda åtgärder har haft den effekt som avses. Bedömningen att gynnsam bevarandestatus inte skulle påverkas för arten baserar sig delvis på att de plantor som påverkas ska flyttas till en ny plats. Framgången av de föreslagna åtgärderna kommer

att vara svåra att utvärdera inom en rimlig tidsrymd. Länsstyrelsen bedömer därför, utifrån försiktighetsprincipen, att det är angeläget att det ställs krav på att mer än en ny växtplats etableras. I utredningen nämns att det inom järnvägsprojektet finns 2-3 platser där för arten lämpliga slänter kommer att tillskapas. Detta gör det möjligt att inom projektet anlägga och ha tillträde till lämpliga miljöer.

3. Flytt av befintliga individer såväl som insådd av arten och dess värdväxt. Åtgärderna bör delas upp och dokumenteras tydligt så att det vid framtida inventeringar av växtplatserna bli möjligt att utvärdera vilken metod som gav bäst etableringsresultat för klintsnyltrot.
4. Insamling av frön. För att säkerställa den genetiska variationen ska frön från ett så stort antal plantor som möjligt samlas in. Länsstyrelsens bedömning är att frön från minst 20 plantor, helst fler, ska samlas in för att individerna som etableras på de nya växtplatserna ska ha en så stor genetisk variation som möjligt.

Det krävs en detaljerad plan för hur flytt och återetablering av arten bäst utförs och denna bör utarbetas i samråd med angiven expertis inom området där bland annat Lunds Botaniska Förening, Lunds Universitet, Lunds botaniska trädgård och Fredriksdals trädgård i Helsingborg ingår. Planen för hur arterna ska flyttas, frön samlas in och plantor drivas upp samt hur nya lämpliga livsmiljöer ska anläggas och skötas för att säkerställa att arten finns kvar långsiktigt ska enligt länsstyrelsens mening vara klar och Trafikverket ska åtagit sig att följa den innan en dispens från artskyddsförordningen kan beviljas. Detta är viktigt inte minst för att de ska gå att bedöma om artskyddsutredningens slutsats rörande om åtgärderna påverkar artens gynnsamma bevarandestatus eller inte är rimliga.

Vad gäller de skyddade arterna så föreslås kontrollprogrammet behandla stängsling, information och kontroll av ny växtplats. Länsstyrelsen yrkar att det i kontrollprogrammet även ställs krav på att den befintliga växtplatsen för rosenlök och klintsnyltrot dokumenteras före och efter genomförd åtgärd för att säkerställa att växtplatsen inte har påverkats negativt.

Länsstyrelsen yrkar ersättning för rättegångskostnader med 9 600 kr

Lunds kommun genom tekniska nämnden medger bifall till ansökan och anför i huvudsak följande.

Generella synpunkter

Utgångspunkten är att allt arbete i vatten eller inom vattenområdet (åfåran samt det område som täcks av vatten vid högsta högflöde) måste utföras med mycket stor försiktighet och omsorg om vatten- och naturmiljön.

Höje å är starkt belastad av dräneringsvatten från jordbruksmark och dagvatten från Lunds stad. Lunds kommun har länge, i samverkan med andra intressenter, bedrivit ett aktivt arbete för att förbättra förutsättningarna i vattendraget. Kommunen har också höga ambitioner för miljön kring vattendraget. Höjeåstråket utgör ett mycket viktigt natur-och rekreationsområde i södra Lund och kommunen har investerat under lång tid i att värna och utveckla området. Det är viktigt att detta arbete förvaltas också när andra aktörer, som i detta fall Trafikverket, utför arbeten som kan komma att påverka ån och naturmiljön kring den.

I sammanställningen av bedömda konsekvenser konstateras någon form av negativ påverkan på tre av fem bedömda miljöaspekter (naturmiljö, rekreation och friluftsliv, samt buller). Endast en aspekt (förorenade områden) bedöms eventuellt kunna påverkas positivt. Det är nämndens uppfattning att kompensationsåtgärder ska vidtas för att så långt möjligt neutralisera negativa miljökonsekvenser och det kan konstateras att så inte har skett fullt ut i detta projekt.

Vattenkvalitet

De försiktighetsmått och skyddsåtgärder som beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen är tillfredsställande men det är likväl viktigt att domstolen meddelar villkor som säkerställer att arbetena utförs på beskrivet sätt och att konsekvenser för vattenmiljön minimeras. Grumling påverkar livet i vattnet negativt och måste begränsas till ett minimum med hjälp av adekvata försiktighetsmått och

skyddsåtgärder. Kommunen accepterar av Trafikverket föreslaget villkor 5, trots att villkoret som sådant får anses allmänt formulerat och på så sätt strider mot vad Trafikverket självt anfört i sitt yttrande om att ett villkor skall vara konkret, exakt och så tydligt formulerat att det objektivt går att fastställa om en överträdelse av detsamma har skett.

Det behöver också säkerställas att dagvatten från järnvägen fördröjs och renas innan det leds till ån. I miljökonsekvensbeskrivningen nämns olika lösningar för hur dagvattnet kan hanteras. Kommunen förordar en lösning där vattnet översilas för att åstadkomma fördröjning och rening, givet att denna lösning inte gör intrång i någon livsmiljö för hotade arter (t.ex. rosenlök eller klintsnyltrot). Även här anser nämnden att det föreslagna villkoret bör preciseras av domstolen genom att lämpliga gränsvärden alternativt att andra adekvata försiktighetsmått och skyddsåtgärder fastställs i villkoret.

Rekreation och friluftsliv

Höjeå-stråket är ett mycket viktigt natur- och rekreationsstråk i södra Lund. Människor behöver kunna röra sig längs med ån även i byggskedet. Trafikverket skriver i ansökan att man kommer att stänga av åstråket för gående under delar av byggtiden, men det framgår inte av ansökan hur långa dessa perioder kommer att vara. Dessa perioder måste begränsas till ett absolut minimum och avstängning måste kommuniceras med Lunds kommun som ansvarar för åstråket. Nämnden förutsätter att denna fråga kan hanteras inom existerande samverkan mellan kommunen och Trafikverket.

Arbetena kommer att göra intrång i naturmiljöer och återställning av mark och vegetation behöver ske i samråd med kommunen och först efter att kommunen godkänt en av Trafikverket presenterad plan för återställningen. Det är viktigt att återställningen speglar kommunens arbete och ambitioner för området.

Givet intrångets omfattning och Höjeådalens stora betydelse för lundabornas möjlighet till stadsnära naturupplevelse och rekreation behöver tillståndet förenas

med villkor om ytterligare kompensationsåtgärder. Sådana åtgärder utformas bäst i samarbete med kommunen.

Kommunens bedömning att kompensationsåtgärder bör vara aktuella vilar på Trafikverkets egen analys av den ansökta verksamhetens miljöpåverkan. I miljökonsekvensbeskrivningen som hör till ansökan konstateras att små till måttliga negativa konsekvenser är att vänta för naturmiljön och friluftslivet, liksom gällande buller under byggskedet. Kommunen anser att kompensationsåtgärder bör vidtas när det kvarstår ett negativt "nettoresultat" efter att man arbetat för att undvika, minimera och utjämna sin miljöpåverkan.

Lunds kommun har beslutat att påbörja arbetet med att bilda ett naturreservat i Höjeådalen i södra Lund. Återställning av marken efter att järnvägsbron är byggd är inte minst av den anledningen av stort intresse för kommunen. Trafikverket bör därför samråda föreslagen vegetationsplan med tekniska förvaltningen. Kommunen ser för övrigt att det i denna vegetationsplan torde finnas utrymme för kompensationsåtgärder, till exempel genom anpassad plantering för att öka mängden blommande och bärande träd och buskar, insådd av torrängsflora där det kan vara lämpligt, tillskapande av faunadepåer eller upplag av grövre död ved etc.

Beståndet av den starkt hotade arten klintsnyltrot vid den befintliga järnvägsbron är väletablerat och måste betraktas som mycket viktigt för artens fortlevnad i landet. Det är därför att största vikt att de skyddsåtgärder som beskrivs gällande hantering av klintsnyltrot genomförs och att detta säkerställs genom villkor i en eventuell artskyddsdispens. I detta inkluderas en etablering av klintsnyltrot, och värdväxten vädtklint, på flera platser längs järnvägen mellan Lund och Malmö. Kommunen ser positivt på att villkoren avseende hantering av den skyddade arten klintsnyltrot har utvecklats och förtydligats.

Villkorens utformning

Trafikverkets förslag till villkor är alltför allmänt hållna och ospecifika med avseende på de allvarliga risker för störning på miljön och människors hälsa som

villkoren förväntas reglera. Tydligt utformade villkor ger mindre utrymme för tolkningar och parterna kan istället lägga sin kraft på en diskussion kring hur verksamhetens störningar kan hanteras.

Vad gäller det allmänna villkoret (villkorsförslag 1) anser kommunen att det ska avfattas i enlighet med kommunens förslag nedan och som också får anses vara praxis vid denna typ av prövning i vart fall sedan miljöbalkens ikraftträdande. Vad Trafikverket anfört i denna del om hur det brukat gå till på den gamla vattenlagens tid saknar enligt kommunen betydelse på nu aktuell prövning, detta särskilt som att nu aktuell prövning omfattar miljöfarlig verksamhet av olika slag som är direkt knutna till sökt vattenverksamhet.

Ett annat exempel är att Trafikverket avseende byggbuller (villkorsförslag 2) föreslår att Naturvårdsverkets allmänna råd [...] ska tillämpas. Villkoret bör utformas så att det är tydligt vilka bullernivåer som verksamheten inte får överskrida.

Trafikverkets önskan om reglering för den eventualiteten att bullernivåerna skulle överskridas, samt för "andra avvikelser" (villkorsförslag 3) ger en antydning om att Trafikverket bedömer att det inte är fullt möjligt att klara de angivna bullernivåerna. Denna typ villkor bör i möjligaste mån undvikas. För den skull domstolen finner villkoret rimligt bör begränsningarna för dessa undantagssituationer preciseras i villkoren.

Kommunen är överens med Trafikverket om att Naturvårdsverkets allmänna råd för buller från byggarbetsplats (NFS 2004:15) avser riktvärden och inget annat.

Kommunen anser att det så kallade bullervillkoret skall ges den avfattning som kommunen föreslagit, innebärande att all bullrande verksamhet från byggarbetsplatser som huvudregel skall utföras på vardagar. Något som Trafikverket själva uppgett i sitt förslag på villkor. Om det är så att Trafikverket redan i dag, själva eller genom entreprenör, vet med sig att det krävs att bullrande arbeten behöver utföras under annan tid bör detta anges redan nu och skälen därför.

Under alla omständigheter så omfattar kommunens förslag på villkor i denna del en möjlighet för Trafikverket att hos tillsynsmyndigheten begära undantag från villkoret. Vad gäller arbeten nattetid oavsett om dessa är av bullrande art eller ej så ställer sig kommunen direkt negativt till att sådana medges. Detta med beaktande av riskökningen för att spill eller utsläpp från verksamheten kan komma att ske till Höje å utan att det på grund av mörker uppmärksammas av Trafikverket eller dess entreprenör. Vidare brukar nattarbeten per definition medföra behov av tillkommande stark belysning på byggarbetsplatsen vilket i sig kan leda till störningar för närboende.

I sammanhanget är det värt att betona att verksamhetsutövaren måste underrätta berörda fastighetsägare och tillsynsmyndigheter innan särskilt störande arbeten såsom pålnings- och spontningsarbeten påbörjas. Det bör framgå med vilken framförhållning som Trafikverket måste underrätta om sådant arbete. På så sätt hinner de som kan påverkas av olägenheten planera för eventuell bortovaro och tillsynsmyndigheten har beredskap för den skull allmänhet och närboende hör av sig med klagomål. Tillsynsmyndigheten besparas också onödigt utredningsarbete.

Vad vidare gäller av kommunen föreslaget villkor 4 så skall allt avloppsvatten på sätt det definieras i förarbetena till 9 kap. 1 § miljöbalken och därmed oaktat hur Trafikverket valt att benämna vattnet, genomgå avskiljning av suspenderat material och olje- och petroleumföreningar innan det avleds till Höje å. På sätt som tidigare anförts överlåter kommunen åt domstolen att, med beaktande av MKN för Höje å, fastställa FNU (Formazine Nephelometric Unit) för turbiditeten vid utsläppspunkt.

Utöver vad som tidigare anförts i denna del förslår kommunen att pH-värdet i utgående avloppsvatten som avleds till Höje å ska ligga inom intervallet 6-9. Vad Trafikverket i denna del anført rörande vattenstatusen i Höje å skall inte ha någon påverkan på behovet av ett villkor i denna del.

Förtydliganden avseende berörda tillsynsmyndigheter samt kontrollprogram

I syfte att undanröja att det uppstår osäkerhet eller missförstånd avseende vilken eller vilka myndigheter som har tillsynsansvar för att kontrollera efterlevnaden av de villkor som följer med tillståndet är det lämpligt att mark- och miljödomstolen fastställer detta i domslutet. Frågan regleras i lag och kommunen ser ingen anledning för domstolen att i detta mål göra någon ändring i denna del. Denna precisering behöver även avspeglas i det förslag till kontrollprogram som Trafikverket ska inlämna till tillsynsmyndigheten.

Sammanfattande ställningstagande

Nämnden yrkar att mark- och miljödomstolen fastställer villkor med föreslagna ändringar samt tilläggsvillkor enligt följande:

1. Vattenverksamheten ska utföras huvudsaklig överensstämmelse med vad som anges i denna ansökan med tillhörande teknisk beskrivning och övriga handlingar.
2. Vattenverksamhet som ger upphov till buller får endast bedrivas helgfri vardag kl. 07.00-19.00.
Buller till följd av vattenverksamheten skall begränsas så att det inomhus inte ger upphov till högre ljudnivå än vad som följer av Naturvårdsverkets allmänna råd för buller från byggplatser (NFS 2004:15). De i nämnda allmänna råd angivna riktvärdena läses därmed som begränsningsvärden. Tillsynsmyndigheten får medge undantag från villkoret.
3. Senast två (2) veckor innan pålnings- och spontningsarbeten påbörjas skall underrättelse ske till berörda fastighetsägare och till tillsynsmyndigheten. Av underrättelsen ska framgå under vilken tidsperiod arbetet avses bedrivas.
4. Avloppsvatten (dagvatten, läns- och schaktvatten) ska avledas till Höje å. Avloppsvatten ska genomgå avskiljning av suspenderat material samt renas från olje-/ petroleumföreningar innan det får avledas till recipienten.
(Anm. Ev. gränsvärden sättes med hänsyn till MKN för recipienten)
5. Trafikverkets förslag till villkor om grumlande arbeten oförändrat.
8. Trafikverkets förslag till kontrollvillkor oförändrat.

För det fall domstolen menar att avvikelser från villkor 2 under vissa förhållanden kan behöva godtas, föreslår nämnden att villkoret får följande utformning.

- Arbeten som medför överskridanden av villkor 2 får endast ske helgfri måndag fredag kl. 07.00-19.00 efter tillsynsmyndighetens godkännande.

Avslutningsvis anser förvaltningarna att intrångets omfattning i ett område som är utpekad som riksintresse för friluftslivet (lundabornas möjlighet till stadsnära naturupplevelse och rekreation) motiverar att mark- och miljödomstolen förenar tillståndet med ett särskilt villkor om ytterligare kompensationsåtgärder.

Miljönämnden i Lunds kommun medger bifall till ansökan och instämmer i tekniska nämndens yttrande med följande tillägg. Grumling och lösta partiklar i åvattnet gör att många organismer påverkas negativt. Berörda entreprenörer ska informeras om riskerna med grumlande arbeten i och nära ån. Uppgrävda jordmassor ska förvaras på så sätt att de i samband med exempelvis skyfall inte riskerar att medföra grumling i vattendraget. Arbeta i vatten bör därför också utföras under perioder med låga flöden.

Lunds Botaniska Förening (LBF) anför följande. I Sverige finns klintsnyltrot bara i Skåne. Enligt Magnus Magnusson, som följer arten inom ramen för det nationella Floraväktarprojektet, är arten på stark tillbakagång. För 20 år sedan fanns klintsnyltrot på 34 växtplatser, främst i västra Skåne. Då var Ven det i särklass bästa området med nästan 10 lokaler. Numera finns arten kvar på knappt hälften av lokalerna. På 10 av dem finns maximalt 10 plantor, och på Ven hittades endast 7 stycken vid den senaste avräkningen (sommaren 2018), fördelade på två växtplatser. Av de resterande förekomsterna tillhör populationen vid Höje å en av de mindre, med endast 13 stänglar år 2018. De största anledningarna till försvinnandet är exploatering och igenväxning.

Lokalen vid järnvägsbron är alltså omistlig. Fridlysningen måste respekteras och alla ansträngningar göras för att arten ska överleva på den ursprungliga platsen. Det

är inte lätt att välja ut alternativa lokaler och det finns ingen garanti att en flytt av beståndet till ett nytt ställe lyckas - klintsnyltrotten är en parasit som är beroende av att dess värdart (väddklint) också finns på platsen. En flytt - som med stor sannolikhet måste föregås av en omfattande stödplantering av väddklint - bör därför ses som en försiktighetsåtgärd och inte som ett led i att ersätta det nuvarande beståndet.

Föreningen vill påminna om att det finns ytterligare en skyddsvärd växt vid järnvägsbron: den sällsynta och fridlysta växten rosenlök (*Allium carinatum*) som växer på en liten yta strax nedanför klintsnyltrotten. Denna bör också skyddas, t. ex. genom en flytt till angränsande slänt alternativt till någon av de nya lokalerna. Föreningen har hjälpt Trafikverket att markera ett "säkerhetsområde" runt klintsnyltrotten och den täcker lyckligtvis också beståndet med rosenlök.

LBF är positiv till Trafikverkets villkor om skyddsåtgärder men föreslår att verket också utför lämpliga åtgärder (röjning, etablering av väddklint mm) på någon av de angränsande slänterna, t. ex. mot det gamla koloniområdet, för etablering av klintsnyltrot i närmiljön. Då behåller man kopplingen mellan beståndet och dess historiska växtplats, även om den befintliga grässlänten intill bron kommer att förstöras. Detta skulle kunna utgöra den ena av de två nya växtplatser som nämns i det första tillägget. Om detta inte är möjligt pga av andra byggplaner för området, bör båda lokalerna läggas i andra områden.

TRAFIKVERKETS BEMÖTANDE

Länsstyrelsen

Trafikverket har anpassat sina förslag till villkor i enlighet med länsstyrelsens önskemål för artskyddsdispens.

Etablering av nya växtplatser

Trafikverket åtar sig att etablera två nya växtplatser. Det bedrivs för närvarande ett intensivt arbete med att hitta lämpliga platser där arten kan nyetablera sig. Ambitionen är i första hand att hitta platser inom Trafikverkets järnvägsfastighet,

alternativt att tillskapa lämpliga ytor inom befintligt vägnät som ansluter till järnvägen. För närvarande har två-tre möjliga platser identifierats. Lämpligheten av dessa samt andra eventuellt tillkommande växtplatser kommer att samrådas med ekologisk expertis.

Flytt av befintliga individer m.m.

Etableringen av de nya växtplatserna kommer främst att ske genom att frön samlas in och sedan sås på platser där värdväxten redan finns och där dessutom andra miljöfaktorer talar för arten kan trivas. Detta är en beprövad metod för att etablera snyltrötter i allmänhet och klintsnyltrot i synnerhet. Att flytta hela plantor är en osäkrare åtgärd. Sådana åtgärder ska i första hand ses som ett försök att tillvarata de plantor som ändå kommer att gå förlorade.

Insamling av frön

Kunskapen är idag otillfredsställande vad gäller frågan om hur stor genetisk variation som är önskvärd eller tillräcklig för att arten ska kunna överleva på en ny växtplats. Detta är dock en fråga som behandlas inom ramen för pågående forskning inom bevarandebiologin. Länsstyrelsen uppfattning är att det krävs frön från minst 20 plantor. Trafikverket bedömer detta ställningstagande som rimligt. Eftersom projektet kommer att pågå i sin helhet under flera växtsäsonger önskar Trafikverket få möjlighet att insamla frön vid mer än ett tillfälle. Insamling av frön under mer än en växtsäsong ger bättre förutsättningar för genetisk variation. Det är dock viktigt att insamlingen görs i så begränsad omfattning att det varje år finns plantor kvar som kan fröa av sig på befintlig växtplats. Insamlingen av frön får inte äventyra den befintliga växtplatsens fortlevnad. Med anledning av detta kommer frön endast tas ut från enstaka plantor jämt utspritt över etableringsytan. Trafikverket har för avsikt att rådgöra ytterligare kring dessa frågor med länsstyrelsen.

Löpande skötsel

En löpande skötsel kommer att bedrivas i Trafikverkets regi för såväl de befintliga som de nya växtplatserna. Skötseln kommer att omfatta hela växtplatserna och dessutom ett så stort område runt varje växtplats som är befogat för att gynna

förekomsten av klintsnyltrot. Behovet av skötsel varierar från år till år och den kommer att utföras efter dialog med ekolog eller botanist med kunskap om artens ekologi.

Detaljerad plan för genomförande

Det ska framställas en detaljerad plan för hur arterna ska flyttas, frön samlas in och plantor drivas upp. Planeringen ska även omfatta anläggandet och skötseln av de nya livsmiljöerna. Detta för att säkerställa ett långsiktigt bevarande. Enligt länsstyrelsen ska denna detaljerade plan vara klar innan en dispens från artskyddsförordningen kan beviljas.

Trafikverket är givetvis mån om att de nu planerade åtgärderna ska ge ett lyckat och varaktigt resultat. Arbetet med den detaljerad plan som länsstyrelsen efterfrågar har också inletts. Här ingår sökandet efter lämpliga platser att etablera arten på, samråd med experter på området, beskrivningar om när och hur de olika åtgärderna ska genomföras. Kraven på kvalité och vetenskaplig höjd samt gedigen platskunskap innebär dock att arbetet med denna plan inte bör forceras fram. Om det ska bli rätt så behöver det få ta lite tid. Den detaljerade planen beräknas bli klar först i höst.

Förutsättningarna för planeringen är idag att anlägga två nya växtplatser för klintsnyltrot. När dessa har identifierats så vidtar förberedelsearbetet. Beroende på utgångsläge så kan det behövas olika typer av åtgärder, t.ex. buskröjning, borttagning av oönskad vegetation eller etablering av värdväxten väddklint. Eventuellt kan även annan torrängsflora sås in om det bedöms lämpligt. När platserna är redo och värdväxten finns i lämplig mängd kommer frön av klintsnyltrot att sås in. Expertis på området kommer att löpande konsulteras för att säkerställa att insamling, sådd, skötsel m.m. sker i överensstämmelse med vetenskap och beprövad erfarenhet. Trafikverket har för avsikt att söka sådan expertkunskap från bl.a. Lunds Botaniska Förening, Lunds Universitet, Lunds Botaniska trädgård och Fredriksdals trädgård i Helsingborg. En workshop kring frågorna planeras i Trafikverkets regi. Inledande kontakter har redan skett.

I samband med framtagandet av den detaljerade planen kommer även en skötselplan tas fram för de befintliga respektive nyetablerade växtplatserna. Trafikverket delar dock inte länsstyrelsens bedömning att en detaljerad plan behöver vara framtagen för att en dispens ska kunna beviljas. Det bör vara tillräckligt att Trafikverkets åtagit sig bindande förpliktelser genom de nu föreslagna villkoren till tillståndet.

Den detaljerade planen för flytt och återetablering m.m. samt utkastet på skötselplan kommer dock att samrådats med länsstyrelsen innan arbetet får påbörjas, vilket också angetts som ett villkor för tillståndet.

Kontrollprogram

Vad gäller dessa skyddade arter så föreslås att kontrollprogrammet även behandlar frågor om stängsling, information och kontroll av ny växtplats. Detta står också i överensstämmelse med miljökonsekvensbeskrivningen. Länsstyrelsen har även begärt att det av kontrollprogrammet ska framgå krav på dokumentation av den befintliga växtplatsen för rosenlök och klintsnyltrot före respektive efter genomförd åtgärd. Detta för att säkerställa att växtplatsen inte har påverkats negativt.

Trafikverket kommer att dokumentera både befintlig och nya växtplatser löpande.

På befintlig växtplats finns det idag ett gediget kunskapsunderlag som visar på årsvariationer m.m. Trafikverket kommer att fortsätta följa upp arterna under den tid som åtgärderna pågår och sedan fram till dess att förekomsten av arterna på de nya växtplatserna har stabiliserats. Detta arbete beräknas idag omfatta en maximal tidsperiod om fem år. Det är Trafikverkets ambition och absoluta vilja att detta arbete med kontrollprogram kan genomföras i samarbete med BTF Denna organisation har redan under många år övervakat den befintliga växtplatsen inom ramen för Skånes floraväkteri.

Rättegångskostnader

Trafikverket medger yrkandet om rättegångskostnader.

Lunds kommun genom tekniska nämnden och Miljönämnden i Lunds kommun

Prövningens omfattning

Trafikverket uppfattar det så att förvaltningarna med definitionen "projektet" menar hela den nu förestående ombyggnaden av Södra stambanan till fyra spår mellan Flackarp-Lund. Tillåtligheten för detta projekt har prövats i den järnvägsplan som tidigare bilagts ansökan. Regeringen har dessutom den 7 mars i år valt att inte ta upp eller att avslå de överklaganden som inkommit. Järnvägsplanen har således vunnit laga kraft.

Trafikverket söker nu hos mark- och miljödomstolen de tillstånd enligt miljöbalken som krävs för att järnvägen ska kunna byggas. Själva tillåtligheten av anläggningen har som sagt redan prövats i den ovannämnda planen. Det är således i sammanhanget viktigt att särskilja den omgivningspåverkan samt de villkorsfrågor som är knutna till prövningen av järnvägsplan respektive de nu aktuella tillstånden enligt miljöbalken. Vad gäller artskyddsdispens så behandlas dessa frågor särskilt i sitt sammanhang.

Trafikverket har t.ex. inte i det nu aktuella målet föreslagit något villkor angående fördröjning och rening av dagvatten från järnvägen. Villkor 4 berör endast det överskottsvatten som måste länshållas från jordschakter när järnvägen byggs. I huvudsak har Trafikverkets förslag till villkor sitt fokus just mot den byggande verksamheten. Trafikverket kommer nedan att beröra den närmare utformningen av villkor 4.

Nämnderna har även tagit upp frågan om kompensationsåtgärder. Tillståndspliktig vattenverksamhet kommer att bedrivas i Höje ås vattenområde. Dessa arbeten kommer endast att innebära en mycket tillfällig och övergående påverkan på de miljöaspekter som förvaltningarna framhåller som negativt påverkade d.v.s. naturmiljö, rekreation, friluftsliv och buller. Detta gäller även den miljöfarliga verksamhet som blir en konsekvens av vattenverksamheten. Det saknas därför anledning för domstolen att överhuvudtaget överväga några kompensationsåtgärder

bl.a. eftersom verksamheterna inte kommer att innebära någon bestående negativ påverkan på de omnämnda miljöaspekterna.

Nämnderna har även ställt en fråga kring de tillfälliga arbetsvägarna. Dessa ligger helt inom markåtkomsten för järnvägsplanen.

Allmänt villkor

Nämnderna ställer sig frågande till varför Trafikverket önskar begränsa det allmänna villkoret till frågor som är av betydelse för människors hälsa och miljö. Man menar att den formulering av villkoret som Trafikverket föreslagit avviker från den utformning som det allmänna villkoret brukar ha i denna typ av mål.

Trafikverkets syfte med den valda formuleringen är inte att begränsa utan att förtydliga. Bruket av ett allmänt villkor har sitt ursprung i tillståndsprövningar om miljöfarlig verksamhet hos koncessionsnämnden för miljöskydd. Vattendomstolen brukade normalt sett inte föreskriva något allmänt villkor i tillståndsprövningar enligt den gamla vattenlagen. Allmänna villkor förefaller ha börjat användas i domar om vattenverksamhet efter det att miljödomstolarna började handlägga både mål om miljöfarlig verksamhet och mål om vattenverksamhet d.v.s. efter miljöbalkens ikraftträdande.

Den tidigare prövningen av vattenmål enligt vattenlagen var i huvudsak avgränsad till frågor om vattenföretagets inverkan på vattenförhållandena. Vattendomstolen föreskrev, som sagt, normalt sett inte heller något allmänt villkor. I domen reglerades dessutom endast frågor som var prövade enligt 3 kap. vattenlagen. Osäkerheten kring prövningens och domens rättskraft var således tämligen begränsad för vattenmål innan miljöbalken trädde ikraft.

Det föreligger inte heller skäl för att binda upp en tillståndshavare i ett vattenmål på samma sätt som i ett mål om miljöfarlig verksamhet. I den sistnämnda typen av prövning är syftet att just reglera en viss tillverkningsprocess eller en drift av en anläggning vars konsekvenser typiskt sett kan ha en negativ inverkan på människors

hälsa eller miljön. I mål om vattenverksamhet är det i betydligt större utsträckning en fråga om att reglera ett nytt naturtillstånd (förändra vattnets läge, djup eller omfattning eller att bygga i vatten). Denna skillnad mellan miljöfarlig verksamhet och vattenverksamhet synes generellt sett inte ha uppmärksammats tillräckligt noga vid införandet av miljöbalken.

Omfattande krav på beskrivningar av verksamheten tillsammans med ett allmänt villkor medför att tillståndshavaren kan bindas upp till detaljer angående utformningen av de tekniska lösningar och de anläggningar som beskrivits i ansökningshandlingarna. Detta kan många gånger vara helt befogat vid tillstånd för en miljöfarlig verksamhet. Men för en vattenverksamhet riskerar det en onödig låsning av byggverksamheten.

Sådana låsningar kan i sin tur öka kostnaderna vid upphandling av entreprenader. Detta eftersom de tekniska lösningarna då redan mer eller mindre skulle vara bestämda i tillståndet. Incitamentet för entreprenören att hitta kostnadseffektiva alternativ kan då gå förlorad och så även kanske verksamhetsutövarens möjlighet att minimera miljöbelastningen genom ett val av en annan produktionsmetod. Det blir då istället villkoren i tillståndet som i princip styr byggverksamheten.

I beaktande av de grundläggande skillnaderna mellan vattenverksamhet och miljöfarlig verksamhet så menar Trafikverket att prövningsmyndigheten vid en ansökan om tillstånd för vattenverksamhet inte behöver reglera utformningen av vissa tekniska lösningar eller hur en viss bro eller en tunnel ska byggas, såvida inte utformningen av den tekniska lösningen eller anläggningen är av betydelse för att begränsa påverkan på människors hälsa eller miljön.

Enligt Trafikverkets uppfattning bör således en verksamhetsutövare aldrig i ett vattenrättsligt tillstånd behöva bli bunden att utforma en teknisk lösning eller en anläggning på ett visst beskrivet sätt, så länge en ändring eller ett förändrat utförande är helt neutralt vad gäller påverkan på människors hälsa eller miljön. Det finns här grundläggande skillnader mellan en vattenverksamhet och en miljöfarlig

verksamhet. Syftet med den nu föreslagna formuleringen av det allmänna villkoret är just att förtydliga detta. I propositionen till miljöbalken framhålls också att det "är av stor vikt att alla begränsningar och villkor skrivs in i tillståndet och att det görs tydligt", jfr prop. 1997/98:45, del 2, S. 252.

Villkor om buller

Enligt 16 kap. 2 § 1 st. miljöbalken får tillstånd förenas med villkor. Vid utformandet av framförallt de s.k. särskilda villkoren ska de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken tillämpas. Syftet ska då vara att hindra eller motverka att skador och olägenhet uppkommer för människors hälsa och miljön med anledning av de verksamheter som ansökan omfattar. Detta sker normalt genom att man i villkor föreskriver de försiktighetsmått som behövs för att detta syfte ska uppnås. Villkoren ska således återspegla resultatet av prövningsmyndighetens bedömning och klargöra den reglering av verksamheten som anses vara erforderlig från miljösynpunkt.

Förutsättningarna och konsekvenserna av bullret från de aktuella bygg- och anläggningsarbetena finns beskrivet i MKB:n. Det aktuella byggbullrets effekter på miljön, t.ex. djurlivet i området, bedöms inte bli särskilt omfattande. Önskat buller från en byggverksamhet utgör dock också en olägenhet för människors hälsa. Närmaste bostadshus ligger ca 250 m från den aktuella byggarbetsplatsen.

I MKB:n gör man den bedömningen att Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser, NFS 2004:15, här huvudsakligen kan innehållas vid dessa bostäder. Detta innebär att riktvärdet för de närmast belägna husen klaras vardagar dagtid och kväll samt helger dagtid. Vid övriga tidpunkter, d.v.s. vardagar natt och helger kväll och natt, riskeras ett överskridande av riktvärdesnivåer. Bedömningen är dock gjord utan hänsyn till eventuella skyddsåtgärder.

Utifrån risken för olägenheter avseende människors hälsa så saknas det således anledning att begränsa den bullrande verksamheten till bara helgfri vardag (nämndens villkor 2). Det måste rimligen vara så att Trafikverket även kan bedriva

bullrande arbeten t.ex. vardagkvällar och helger dag samt även på nätterna om riktvärdena i de allmänna råden innehålls. Den bullrande verksamheten kommer dock att under normala förhållanden bedrivs under helgfri vardag. Trafikverket har också i sitt eget villkorsförslag 2 åtagit sig att huvudsakligen bedriva arbetena vid dessa tider.

Det måste alltid finnas en möjlighet till viss flexibilitet vid en byggande verksamhet. Undantag från Naturvårdsverkets riktvärden kan då bli nödvändigt. Det är inte en lämplig ordning att sådana undantag alltid ska medges av tillsynsmyndigheten (nämndens villkor 2) och dessutom endast kunna ske vardagar dagtid.

En bullrande verksamhet utgör framförallt en olägenhet för människors hälsa när störningen påverkar möjligheten till rekreation, där framförallt en ostörd nattsömn är av central betydelse. Olägenheter för möjligheten till rekreation uppkommer därför främst under nätter samt helger, dag- och kvällstid. Under vardagar dagtid är det allmänna behovet av rekreation betydligt mer begränsat och människor befinner sig ofta inte ens i sin bostad utan man vistas på arbetet eller i skolor m.m. När överskridanden av riktvärden blir nödvändiga vardagar dagtid så bör det således kunna räcka med att Trafikverket endast samråder med tillsynsmyndigheten. Avvikelser från riktvärden under andra tider på dygnet bör också kunna tillåtas, men då endast efter tillsynsmyndighetens godkännande och utifrån särskilda skäl. Detta är också den ordning som Trafikverket föreslagit i sitt villkor 3.

Trafikverket och nämnderna synes överens om att det av bullervillkoren ska framgå att Naturvårdsverkets allmänna råd ska tillämpas. Nämnderna har dock angivit att riktvärden här ska läsas som begränsningsvärden. Detta strider mot vedertagen praxis. Mark- och miljööverdomstolen har i sitt avgörande den 16 december 2016 i mål nr M 9369-15 godtagit att krav på buller från byggande verksamhet regleras som riktvärden. Bedömningen gjordes då bl.a. med utgångspunkt i två tidigare mål där Mark- och miljööverdomstolen kommit till samma slutsats, jfr domstolens mål

nr M 2008-14 och 11838-14. Naturvårdverkets allmänna råd för buller ska således här tillämpas utifrån sin ordalydelse.

Utsläpp av länshållningsvatten

Det överskottsvatten som uppkommer i den byggande verksamhetens jordschakter ska släppas i recipienten Höje å. Vattendragets status finns beskrivet på s. 14 i MKB:n. Delavrinningsområdet domineras av urban miljö och jordbruksmark. Näringsbelastningen är hög. Vattendraget är också hårt belastat, främst av höga toppflöden till följd av dagvattenutsläppen från stora områden både uppströms och nedströms. I det sistnämnda läget utgör ån även recipient för vattnet från Lunds avloppsreningsverk. Vattnet i ån, har i samband med höga flöden, generellt ett högt grumlighetsvärde. Med stöd i provtagning, baserat på årsmedelvärden, har vattnet bedömts som starkt eller betydligt grumlat.

I förarbetena till miljöbalken framhålls vikten av att villkor ska vara konkreta och exakta. Omfattningen av tillståndet med villkor ska ha en så tydlig avgränsning att det objektivt går att fastställa om en överträdelse har skett. Detta får särskild betydelse i det perspektivet att villkorsöverträdelser är straffsanktionerade.

Verksamhetsutövaren ska veta vad som förväntas och dessutom ha faktiska och rättsliga möjligheter att efterkomma villkoren. Miljööverdomstolen har bl.a. i MÖD 2009:9 på s. 8.uttalat att:

"De krav på rättssäkerhet som sålunda gör sig gällande när ett villkor fastställs innebär att det inte får råda någon tvekan om innebörden av villkoret, varken från tillståndshavarens sida, som har att följa villkoret, eller från tillsynsmyndighetens sida som har att kontrollera efterlevnaden."

Av nämndens förslag till villkor 4 framgår att avloppsvatten (dagvatten, läns- och schaktvatten) ska avledas till Höje å. Som Trafikverket tolkar nämndens inställning vill man med villkoret även reglera det dagvatten som avrinner från den färdiga järnvägsanläggningen. Dagvattenhanteringen från den befintliga anläggningen är inte något som ska regleras inom ramen för denna tillståndsprövning. Den föreslagna skrivningen är dessutom så generellt utformad att villkoret kan ge upphov till oklarheter vid tillämpningen. I Trafikverkets förslag till villkor 4 knyts

utsläppen just till arbetena i och det vatten som uppkommer från jordschakterna. Detta är en mer ändamålsenlig villkorsutformning.

Vidare framgår det av samma villkorsförslag från nämnden att avloppsvatten ska genomgå avskiljning av suspenderat material samt renas från olje-/petroleumföroreningar innan det får avledas till recipienten. Syftet med nämndens villkorsskrivning är egentligen densamma som i Trafikverkets villkor 4. Det byggvatten som släpps ut i Höje å ska avskiljas från partiklar och olja. Nämnden menar dock att detta "ska" ske medan Trafikverket vill att en rening blir aktuell först när det finns ett "behov" av den.

Trafikverket menar att nämnderna här i sitt förslag till villkor 4 bestämmer förutsättningarna för den byggande verksamheten. Det måste här alltid finnas en möjlighet till viss flexibilitet; att kunna anpassa sig utifrån tillkommande omständigheter och ny kunskap. Det är istället inom ramen för tillämpning av kontrollprogram som detaljeringsgraden kan vara hög. I arbetet med kontrollprogram finns också den nödvändiga flexibiliteten i ett samarbete mellan tillsynsmyndigheten och verksamhetsutövaren.

Miljönyttan av att i en tillståndsprovning reglera detaljer samt styra den byggande verksamheten synes i detta fall vara mycket liten. Ett alltför stort fokus på detaljer vid tillståndsprovningen leder istället till en avsevärd ökad belastning både på tillsynsmyndigheten och verksamhetsutövaren vid utförande av kontrollprogram. Det kan också tvinga verksamhetsutövaren till tidsödande omprövningar av villkoren. Vilket i sig kan förlänga produktionstiden och avsevärt höja kostnaderna för projektet. Frågan om behovet av rening av överskottsvattnet från jordschakterna är således en fråga som bör hanteras inom ramen för kontrollprogram.

Den bedömning som Trafikverket gör idag är att en oljeavskiljare som uppfyller klass 1 kommer att behöva användas. Denna kommer även att till viss del rena det vatten som släpps ut i Höje å från suspenderat material. Ytterligare partikelrening ses idag inte som motiverat då mycket höga tal av suspenderat material normalt sett

redan förekommer i vattendraget. Dessa slutsatser kan dock komma att revideras allt eftersom ny kunskap kring vattenförhållandena i Höje å samt den byggande verksamheten uppkommer. Givetvis har tillsynsmyndighetens uppfattning i frågorna avgörande betydelse för hur Trafikverkets entreprenör sedan slutligen kommer att utforma sitt arbetssätt. Dialogen får här ske inom ramen för kontrollprogram.

Nämnderna antyder också att man, som Trafikverket tolkar det, vill att domstolen sätter gränsvärden för utsläppen av partiklar samt olja och att detta ska ske med hänsyn till miljö kvalitetsnormer. Av MKB:n på s. 16 framgår att vattenförekomsten Höje å har en otillfredsställande ekologisk status. På s. 34 i samma handling görs den bedömningen att med de åtgärder som föreslagits för att minimera påverkan på vattenkvaliteten i Höje å bedöms utbyggnaden inte innebära risk för försämring av vattenkvaliteten. Några gränsvärden för utsläpp av vatten är således inte motiverat utifrån Höje ås ekologiska status.

Det finns inte heller av andra skäl för att reglera den nu aktuella byggverksamheten genom gränsvärden för utsläpp av partiklar och olja. Denna bedömning har sin utgångspunkt i att Höje å redan är hårt belastat med en generell hög grumlingsnivå. Naturvärdena på platsen motiverar således inte en sådan sträng reglering av byggverksamheten. De värden som ska vara tillåtna för utsläpp till Höje å i vattnet från jordschakterna är således även frågor som ska hanteras och bestämmas inom ramen för kontrollprogram. Detta är som sagt en betydligt mer ändamålsenlig ordning än att nivåer regleras i villkor till tillståndet.

I detta sammanhang bör det framhållas att möjligheten för prövningsmyndigheten att genom villkor reglera miljöfarlig verksamhet inom ramen för tillståndsprovning av vattenverksamhet är en praxis som har utvecklats av Mark- och miljööverdomstolen, jfr MÖD 2007:50 och 2009:10. Att villkorsreglera den miljöfarliga verksamhet som uppkommer i samband med tillståndspliktig vattenverksamhet är dock i första hand motiverat vid större infrastrukturprojekt i stadsmiljöer där byggverksamheten pågår under mycket lång tid och med en

omfattande störningskrets. Syftet med mark- och miljödomstolens praxis är inte att miljöfarlig verksamhet typiskt sett alltid ska villkorsregleras vid tillstånd för vattenverksamhet. När så sker ska regleringen dock inte heller behöva bli strängare än om den miljöfarliga verksamheten bara hade hanterats och reglerats inom ramen för tillsyn.

Reglering av fordon och arbetsmaskiner m.m. (nämndernas villkor 3)

Underrättelser i enlighet med nämndernas villkor 3 är också en fråga som bör hanteras inom ramen för kontrollprogram

Frågor kring användandet av fordon m.m. i närheten av Höje å är behandlat på i MKB:n. Här framgår att generella miljökrav kommer att ställas på bl.a. fordon och maskiner. Dessa miljökrav framgår av Trafikverkets riktlinje "Generella miljökrav vid entreprenadupphandling" TDOK 2012:93. Att entreprenören följer sina kontraktsrättsliga åtaganden gentemot Trafikverket är något som kan följas upp och hanteras inom ramen för kontrollprogram.

Ifråga om miljönämndens tillägg accepterar Trafikverket som ett särskilt åtagande att informera berörda entreprenörer om riskerna med grumlande arbeten i och nära ån samt att uppgrävda massor ska förvaras så att de i samband med t.ex. ett skyfall inte riskerar att medföra grumling i vattendraget. Trafikverket motsätter sig dock yrkandet om att arbeten i vatten bör utföra under perioder med låga vattenflöden. Ett sådant villkor är mycket begränsande och produktionspåverkande och kommer att leda till att arbetet försenas.

Tillsynsmyndighet

Vad gäller vattenverksamheten så är länsstyrelsen ansvarig tillsynsmyndighet. Detta gäller även, enligt Trafikverkets uppfattning, de delar av den miljöfarliga verksamheten som villkorsreglerats inom ramen för det vattenrättsliga tillståndet. I enlighet med MÖD 2010:9 (s. 54) så är en

"konsekvens av att även frågor om buller, vibrationer och utsläpp till vatten regleras i tillståndet till vattenverksamheten...att det blir en tillsynsmyndighet - länsstyrelsen - som får det samlade ansvaret för tillsynen över all väsentlig påverkan på grund av hela projektet".

DOMSKÄL

Mark- och miljödomstolen har den 7 november 2019 hållit huvudförhandling i målet.

Miljökonsekvensbeskrivning

Länsstyrelsen i Skåne 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.

Rådighet

Mark- och miljödomstolen konstaterar att den ansökta vattenverksamheten behövs för byggande av järnväg. Trafikverket har för vattenverksamheten den rådighet som behövs enligt 2 kap. 4 § p. 6 lagen (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet.

Tillåtlighet

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

Trafikverket har genom beslut den 18 september 2018 fastställt järnvägsplanen för ombyggnad av Södra stambanan, fyra spår Lund-Flackarp, i Lunds och Staffantorps kommuner. Planen vann laga kraft genom regeringens beslut den 7 mars 2019.

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

Dispens

Enligt 8 § artskyddsförordningen är det förbjudet att ta bort eller skada exemplar, frön eller andra delar av vilt levande klintsnyltrot.

Enligt 15 § artskyddsförordningen får länsstyrelsen i det enskilda fallet ge dispens från förbuden i 8 §, om det inte finns någon annan lämplig lösning och dispensen inte försvårar upprätthållandet av en gynnsam bevarandestatus hos artens bestånd i dess naturliga utbredningsområde.

Enligt 21 kap. 3 § miljöbalken får en ansökan om dispens enligt artskyddsförordningen göras hos mark- och miljödomstolen i stället för hos länsstyrelsen om domstolen prövar ett ansökningsmål från samma sökande och detta avser samma verksamhet.

Enligt 16 kap. 9 § miljöbalken får en dispens förenas med skyldighet att utföra eller bekosta särskilda åtgärder för att bevara berört område och särskilda åtgärder för att kompensera det intrång i allmänna intressen som verksamheten medför.

Ansökan innebär att ca 30 % av växtlokalen för klintsnyltrot försvinner vid anläggningsarbetena för järnvägsbron. Utredningen i målet visar att förutsättningarna för dispens är uppfyllda. Trafikverket har även åtagit sig att vidta kompensationsåtgärder, dels genom att etablera två nya växtplatser för arten och dels genom att utföra skötselåtgärder för att gynna artens fortlevnad på återstående växtplats.

Mark- och miljödomstolen bedömer att dispens kan lämnas. Villkor om kompensationsåtgärder bör föreskrivas i huvudsaklig överensstämmelse med Trafikverkets yrkande.

Villkor för tillstånd

Det allmänna villkoret

Enligt 22 kap. 1 § miljöbalken ska en ansökan i ett ansökningsmål innehålla bl.a. ritningar och tekniska beskrivningar med uppgifter om förhållandena på platsen.

Enligt 22 kap. 25 § p. 2 miljöbalken ska en dom som innebär att tillstånd ges till en verksamhet i förekommande fall innehålla bestämmelser om verksamhetens ändamål, läge, omfattning, säkerhet och tekniska utformning i övrigt.

Enligt praxis har detta kommit att uttryckas som ett s.k. allmänt villkor, genom vilket sökanden blir bunden av den tekniska beskrivning och de åtaganden om skyddsåtgärder m.m. som lämnats i ansökan samt under målets handläggning.

Trafikverket har yrkat att det allmänna villkoret ska utformas så att det inte begränsar sökanden beträffande val av teknisk lösning vid upphandling av entreprenader.

Mark- och miljödomstolen bedömer att den tekniska utformningen av en vattenanläggning ofta har betydelse för de miljöstörningar (såväl direkta som följdverkningar) som kan uppkomma när en sådan anläggning uppförs. Det är inte möjligt för prövningsmyndigheten att ta ställning till huruvida en annan teknisk lösning, som inte presenterats i ansökan, skulle påverka den slutliga bedömningen. Om sökanden önskar ge möjlighet till flera alternativa lösningar vid kommande upphandling, står det sökanden fritt att beskriva dessa i ansökan.

Mark- och miljödomstolen bedömer att det allmänna villkoret ska formuleras enligt praxis även i nu aktuell dom.

Buller

En tillståndsprövning enligt miljöbalken innebär att de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. preciseras i det enskilda fallet. Därefter är det inte möjligt för en tillsynsmyndighet att med stöd av de allmänna hänsynsreglerna ställa krav på mer ingripande åtgärder än vad som följer av tillståndsvillkoren, jfr 26 kap. 9 § tredje stycket miljöbalken.

Mark- och miljödomstolen vill framhålla vikten av att villkor formuleras på ett tydligt sätt. Det är särskilt viktigt eftersom villkoröverträdelser är

straffsanktionerade. Domstolen noterar att Trafikverket i sitt bemötande, med hänvisning till MÖD 2009:9, givit uttryck för samma synsätt.

Med denna utgångspunkt är det 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. Det är vid denna prövning som det avgörs om det finns skäl att göra avsteg från riktvärdena.

Närmaste bostad ligger ca 250 meter från järnvägsbron. Trafikverket har uppgivit att riktvärdet utomhus vardag, dagtid kl. 07-19, 60 dB (A) beräknas klaras för arbetena med själva bron på ett avstånd av 250 meter. Övrig tid krävs troligen åtgärder för att klara riktvärdena. Överskridande under kortare perioder av vad som tillåts i de allmänna råden kan bli aktuella.

Lunds kommun har uttalat att villkor med undantagssituationer om möjligt bör undvikas. I annat fall bör begränsningarna för dessa undantagssituationer preciseras i villkoren.

Enligt 22 kap. 25 § tredje stycket miljöbalken får domstolen överlåta åt en tillsynsmyndighet att besluta om villkor av mindre betydelse.

Trafikverket har inte i sitt bemötande av kommunens yttrande, ej heller på domstolens fråga vid huvudförhandlingen, preciserat vilken bullernivå och tidsperiod som undantagen maximalt kan avse. Mark- och miljödomstolen bedömer att det inte finns förutsättningar att lämna ett så öppna villkor som Trafikverket har yrkat utan begränsningarna bör så långt det är möjligt fastställas i de särskilda villkoren.

Trafikverket har inte visat att det föreligger sådana särskilda skäl för höjning av värdena som krävs enligt de allmänna råden. Då det likväl kan råda viss osäkerhet om riktvärdena för buller utomhus kan innehållas vid alla tillfällen, även om

utlovade skyddsåtgärder vidtas, bör villkoret - såsom också anges i de allmänna råden – enbart säkerställa att bullernivåerna inomhus innehålls.

Mark- och miljödomstolen bedömer, med beaktande av miljönämndens yrkande, och närheten till tätbebyggelse, att verksamhet som medför luftburet buller bör begränsas till vardagar dagtid. Det bör dock vara möjligt för tillsynsmyndigheten att i vissa fall medge tillfälliga avsteg från begränsningsvärdena.

I enlighet med vad Mark- och miljööverdomstolen uttalat i dom den 16 december 2016 i mål M 9369-15, ska begränsningsvärdena för buller i ett fall som detta uttryckas som riktvärden.

Övriga villkor

Villkor som begränsar risken för förorening av Höje å med partiklar och olja bör föreskrivas med utgångspunkt i Trafikverkets yrkande. Det bör överlåtas åt tillsynsmyndigheten att vid behov besluta om ytterligare villkor i dessa frågor. Det finns i detta fall inte skäl att reglera tidpunkten då arbetena bör utföras.

För att skydda kvarvarande växtplatser av rosenlök och klintsnyltrot bör villkor föreskrivas med krav på inhägnad och information. Beträffande villkor om kompensationsåtgärder, se ovan under avsnittet dispens.

Villkor om egenkontroll bör föreskrivas enligt praxis. Det bör dock förtydligas att kontrollen ska omfatta såväl direkta effekter av vattenverksamheten som dess följdverkningar (t.ex. buller). Detta innebär i sig inte att tillsynsansvaret delas mellan flera myndigheter.

Övriga frågor

Arbetstiden för vattenverksamheten och tiden för anmälan av oförutsedd skada bör bestämmas i enlighet med Trafikverkets yrkande.

Det finns inte skäl att ändra den tidigare beslutade prövningsavgiften.

Mark- och miljödomstolen bedömer mot bakgrund av de skäl som Trafikverket har angett att yrkandet om verkställighet kan medges.

Trafikverket har medgivit länsstyrelsens yrkande om ersättning för rättegångskostnader. Ersättning ska därför utgå med yrkat och medgivet belopp.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga (MMD-01)

Överklagande senast den 7 januari 2010.

Anna Karlsson

Bertil Varenius

I domstolens avgörande har deltagit rådmannen Anna Karlsson, ordförande, och tekniska rådet Bertil Varenius samt de särskilda ledamöterna Bo Selmer 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.