

Ärendenummer
TRV 2025/56404

Dokumentdatum
2025-07-01

Nacka tingsrätt
Mark- och miljödomstolen

mmd.nacka@dom.se

ANSÖKAN OM ÄNDRING AV VILLKOR ENLIGT MILJÖBALKEN

Sökanden	Staten genom Trafikverket, 202100–6297 781 89 Borlänge
Ombud	Verksjurist Susan Odervång 070–7246454 susan.odervang@trafikverket.se Enligt bifogad fullmakt. Handlingar i målet skickas digitalt till Trafikverkets ombud. Ange Trafikverkets ärendenummer TRV 2025/56404.
Tekniskt biträde	Specialist teknik Ola Forssberg 070-861 86 59

Övrigt

Faktureringsuppgifter avseende E-faktura till Trafikverket.

SVE faktura Peppol Id/ GLN-nr	0088:7350005120115
Fakturareferens	EF 180322
Ev kontaktperson för mer info/webblänk etc.	Susan Odervång, JP
Fakturamottagare:	Trafikverket Fakturahantering
Adress:	
Postnr:	781 89
Ort:	Borlänge
Org.nr	202100-6297

Saken

Ansökan om ändring av villkor avseende tillstånd till grundvattenbortledning för projekt E4 Förbifart Stockholm

Innehåll

1.	Yrkanden m.m.	4
1.1	Ändring av villkorsreglering	4
1.1.1	Yrkad ändring av villkor 7	4
1.2	Grunder för ändring.....	4
2.	Bakgrund.....	4
2.1	Kort om projektet	4
2.2	Kort om tillståndet och villkor 7	5
2.3	Kort om denna ansökan	6
3.	Behovet av en villkorsändring	7
3.1	Inledning.....	7
3.2	Förändringar av inläckaget efter slutmätning	7
3.3	Variationer i nederbörd	8
4.	Ändring av villkor 7	9
4.1	Inledning.....	9
4.2	Rättsliga utgångspunkter.....	10
4.3	Det är uppenbart att villkoret inte längre behövs.....	10
4.4	Villkoren är uppenbart strängare än nödvändigt	10
4.5	Ändringen påkallas av omständigheter som inte förutsågs när tillståndet gavs	11
4.6	Att föreslå nya begränsningsvärden?	12
5.	Fortsatt kontroll och konsekvenser	12
5.1	Inledning	12
5.2	Pågående kontrollprogram.....	13
6.	Målets handläggning	13
6.1	Berörda fastigheter och innehavare av särskild rätt	13
6.2	Samråd.....	14
6.3	Ersättning för skada.....	14
6.4	Underlag för prövningsavgift.....	14
6.5	Skriftlig handläggning	14

1. Yrkanden m.m.

Trafikverket yrkar att mark- och miljödomstolen med ändring av villkor 7 i mark och miljödomstolens deldom den 17 december 2014 i mål M 3346-11 förordnar i enlighet med följande.

1.1 Ändring av villkorsreglering

1.1.1 Yrkad ändring av villkor 7

Trafikverket yrkar att begränsningsvärdet avseende inläckande grundvatten (liter/minut) i villkor 7, stryks i sin helhet för de två delsträckorna (D14 och D15) som utgör Akallatunneln i E4 Förbifart Stockholms norra del.

Sträcka	Mätpunkt	Läge mätpunkt	Inläckage delområde (liter/minut)	Ingående delar	Delsträcka i kontroll program
27/720–28/300 Södra tunnelröret	Pumpgrop tunneln under Järva (683)	28/300	65	Huvudtunnel exkl. betongtunneldel	D14
28/300–29/000 Norra tunnelröret	Pumpgrop tunneln under Järva (683)	28/300	90	Huvudtunnel exkl. betongtunnel och tråg	D15

Tabell 1 Delsträckor för vilka ändring av villkor söks.

1.2 Grunder för ändring

Det är uppenbart att villkoren inte längre behövs och/eller är strängare än nödvändigt. Den yrkade ändringen påkallas även av omständigheter som inte kunde förutses när tillståndet gavs.

2. Bakgrund

2.1 Kort om projektet

E4 Förbifart Stockholm är en 21 km lång ny sträckning av E4 som sträcker sig från Kungens kurva i söder till Häggvik i norr. Av den nya motorvägens 21 km har drygt 18 km förlagts i tunnlar med sex nya trafikplatser ovan jord. Byggnationen påbörjades

2016. Denna ansökan avser Akallatunneln som är en kortare tunnel i den norra delen av vägsträckan. Akallatunneln planeras att öppnas för trafik hösten 2026.

2.2 Kort om tillståndet och villkor 7

Tillståndet i den ovannämnda deldomen från december 2014 innefattar bland annat en rätt för Trafikverket att leda bort allt inläckande grundvatten från bergtunnlar och övriga anläggningar i jord och berg under ett bygg- och driftskede.

Tillståndet för bortledning av grundvatten har givits med bland annat villkor 7 avseende begränsning av tillåtet inläckage till tunneln i tunnelns driftskede.

Villkor 7 lyder:

I driftskedet får inläckage av grundvatten i berganläggningar inte överstiga de flöden som anges i nedanstående tabeller för permanenta anläggningar respektive arbetstunnlar. Flödena avser grundvatten som läcker in till samtliga bergdelar under driftskedet. Området begränsas av en yttre gräns som ligger 5 meter innanför påslag i berg i tunnlar eller vertikalschakt. Nedanstående värden gäller som begränsningsvärde och månadsmedelvärde för maximalt inläckage till permanenta anläggningar och arbetstunnlar, angivet som liter/minut, inom olika delområden respektive arbetstunnlar.

Villkoret ska anses uppfyllt om minst 9 av 12 uppmätta månadsmedelvärden under en tolv månadersperiod understiger begränsningsvärdet.

Nedanstående tabell hör till villkoret. Blå kolumn till höger är tillagd av Trafikverket och visar de villkorssatta delsträckornas benämning i det kontrollprogram som är knutet till tillståndet. De delsträckor som inte framgår av tabellen (Do2, Do4 och Do9) är passager under Mälaren som inte omfattas av villkor 7.

<i>Sträcka</i>	<i>Mätpunkt</i>	<i>Läge mätpunkt</i>	<i>Inläckage delområde (liter/minut)</i>	<i>Ingående delar</i>	<i>Delsträcka i kontroll program</i>
9/915–12/500 Sätra, trafikplats Kungens kurva	Mätdamm Sätrastranden	12/500	430	Huvudtunnel Ramptunnlar exkl. betongtunnlar	D01
12/750–13/850 Kungshatt	Pumpgrop Kungshatt (282), mätdammar	13/100	190	Huvudtunnel	D03
14/450–15/600 Södra Lovö	Mätdamm södra stranden Lovö	14/450	125	Huvudtunnel	D05
15/600–18/000 Trafikplats Lovö, centrala Lovö	Mätdamm centrala Lovö	18/000	450	Huvudtunnel Ramptunnlar exkl. betongtunnlar Luftutbytesstation	D06
18/000–19/617 Norra Lovö	Pumpgrop Norra Lovö (382)	19/700	260	Huvudtunnel Luftutbytesstation	D07
19/617–20/150	Pumpgrop Norra Lovö (382) Mätdamm	19/700	105	Huvudtunnel	D08
20/800–22/800 Grimsta, Hässelby södra delen av trafikplats Vinsta	Mätdamm Lamarsund norra sidan	20/900	280	Huvudtunnel Södra ramptunnlar	D10
22/800–24/000 Vinsta inkl. norra delen av trafik- plats Vinsta	Mätdamm Löfstavägen	22/800	220	Huvudtunnel Norra ramptunnlar Luftutbytesstation	D11
24/000–24/950 Kälvesta, Lunda	Pumpgrop Lunda (583)	24/950	85	Huvudtunnel	D12
24/950–26/000 Lunda	Pumpgrop Lunda (583)	24/950	85	Huvudtunnel exkl. betongtunneldel	D13
27/720–28/300 Södra tunnelröret	Pumpgrop tunneln under Järva (683)	28/300	65	Huvudtunnel exkl. betongtunneldel	D14
28/300–29/000 Norra tunnelröret	Pumpgrop tunneln under Järva (683)	28/300	90	Huvudtunnel exkl. betongtunnel och tråg	D15

Tabell 2 Samtliga delsträckor enligt villkor 7 i ursprunglig dom (M 3346-11)

2.3 Kort om denna ansökan

Denna ansökan omfattar en ändring av villkor 7 genom borttagandet av begränsningsvärdet i Akallatunnelns två delsträckor. Dessa delsträckor benämns i ursprunglig dom som "Södra tunnelröret" respektive "Norra tunnelröret". Trafikverket benämner dem som D14 samt D15 i enlighet med gällande kontrollprogram för vattenverksamheten.

Den sökta ändringen avser de markerade delsträckorna D14 och D15 längst ned i tabell 2 ovan. Delsträckorna är belägna längst i norr och utgör tillsammans bergtunneln

”Akallatunneln”. För mer detaljer kring väganläggningens utformning på dessa delsträckor hänvisas till kapitel 1.1 i bilaga 1.

3. Behovet av en villkorsändring

3.1 Inledning

Villkor 7 har haft en handlingsdirigerande funktion för den tätning som utförts under byggnationen av projektets bergtunneldelar. För vissa delsträckor har villkoret lett till mycket mer omfattande tätning utöver vad som planerades i ursprunglig projektering. Det gäller särskilt i de norra tunneldelarna¹ norr om Mälaren där de nu aktuella delsträckorna D14 och D15 utgör en separat bergtunneldel längst norrut.

Innan tunneldrivningen för Akallatunneln avslutades genomfördes i juni 2021 en särskilt noggrann slutmätning av inläckaget för delsträcka D14. Då inläckaget med bred marginal understeg begränsningsvärdet i villkor 7 på 65 liter/minut så beslutade projektet att tätningsinsatsen i denna del var färdig, se kap 2.2. i bilaga 1. För delsträcka D15 hade samma bedömning gjorts redan i augusti 2020, se kap 2.1. i bilaga 1. Begränsningsvärdet uppgick här till 90 liter/minut. Därefter inföll ett uppehåll i inläckagemätning under ett respektive två års tid till följd av de arbeten som utfördes i tunneln på delsträckorna.

3.2 Förändringar av inläckaget efter slutmätning

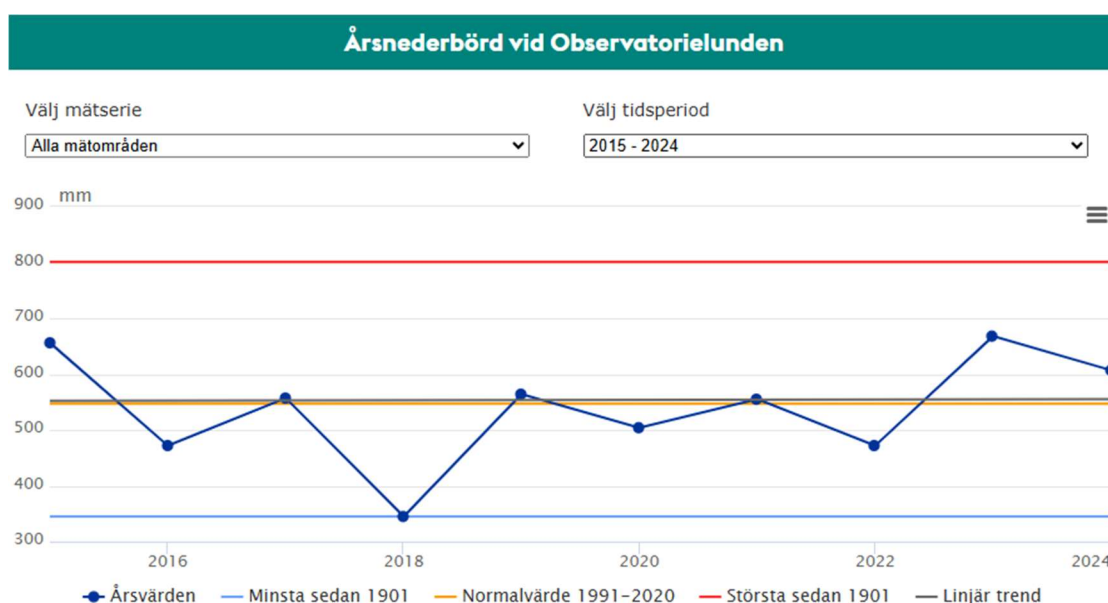
När mätningen av inläckage återupptogs under vinterhalvåret 2022–2023 uppmättes ett ökat inläckage för delsträcka D14. Inläckaget låg dock under begränsningsvärdet. Under våren 2023 överskreds sedan begränsningsvärdet under ca 3 månader och under vinterhalvåret 2023–2024 överskreds det under en period om ca 6 månader², se figur 7 i bilaga 1. Delsträcka D15 har haft en liknande utveckling. Här har begränsningsvärdet överskridits under drygt 3 månader under vintern 2023–2024, se figur 5 i bilaga 1.

¹ Trafikverket har tidigare genom en ansökan om ändring av tillstånd omprövat det inläckage som ska vara tillåtet för delområde ”Grimsta, Hässelby södra delen av trafikplats Vinsta” Trafikverkets beteckning delsträcka D10. Efter överklagande har Mark- och miljööverdomstolen godkänt ändringen, jfr dom den 25 juni 2024 i mål nr M 5194–22. Domen har vunnit laga kraft.

² Av villkor 7 framgår att villkoret ska anses uppfyllt om minst 9 av 12 uppmätta månadsmedelvärden under en tolv månadersperiod understiger begränsningsvärdet.

3.3 Variationer i nederbörd

Huvudorsaken till att inläckagen för Akallatunneln har ökat bedöms bero på variationer i nederbörd. Nederbörden i Stockholmsområdet var under 2023 och 2024 ca 30 procent högre än medelvärdet under de föregående 7 åren, d.v.s. under den tid då bergtunneldrivningen genomfördes (se figur 1 nedan). Under hösten och vintern 2023 var nederbörden extra omfattande och det fortsatte att vara en hög nederbörd under vårvintern 2024. För detaljer se bilaga 1.



Figur 1. Graf över nederbörd i Stockholmsområdet åren 2015–2024 mätt vid mätstation vid Observatorielunden. Nederbördsräknaren i Observatorielunden är SMHI:s station för nederbörd i norra Stockholm. Årsnederbörden för 2025 är ännu ej fastställd.

Ökad nederbörd har lett till högre grundvattennivåer. Detta har i sin tur ökat inläckaget till Akallatunneln. Tunneln är dock lika tät idag som när slutmätningarna genomfördes.

De överskridanden av begränsningsvärden som skett bedöms ha sin orsak i huvudsakligen följande faktorer:

- Tunneldrivning för Akallatunneln utfördes under åren 2019 - 2021, under en period på nära 10 år med statistiskt låg nederbörd.
- Mängden nederbörd och grundvatten i marken har till viss del varit styrande för Akallatunnelns tätning.
- I samband med byggandet av de anslutande betongtunnelarna så har grundvattnet utanför Akallatunnelns bergtunnelpåslag varit kraftigt

avsänkt. Grundvattennivån har sedermera återhämtat sig. Dessa avsänkningar har reglerats i tillståndets villkor nr 3 och 4.

- Under vinterhalvåret 2023–2024 skedde ett trendbrott med en betydligt högre nederbörd. Den ökade mängden tillgängligt vatten har påverkat grundvattenbildningen och därför också inläckaget i tunneln.

Det är särskilt värt att notera att tunneldrivningen för Akallatunneln har skett under en period då omgivningen varit extra känslig för påverkan, eftersom det generellt varit låg tillgång på grundvatten och låga grundvattennivåer i hela regionen. Den observation och kontroll som skett avseende omgivningspåverkan har visat att tunneln blivit tillräckligt tätad även för sådana förhållanden. Det ökade inläckaget under 2023 och 2024 beror på en större mängd nederbörd, och att det således finns mer vatten i marken. Ökningen innebär inte någon risk för omgivningen, varken för skador på egendom eller skador samt olägenheter för människors hälsa eller miljö. Den tätning som redan genomförts för Akallatunneln har varit och kommer att vara fullt tillräcklig även i framtiden.

Under det senaste året, dvs våren 2024 till våren 2025 var nederbörden mer normal igen och villkorets begränsningsvärde på delsträckorna har ej överskridits under längre tid än tillåtet.

För ytterligare redovisning kring orsakerna för det ökade inläckaget samt detaljer kring mätningar, omgivningspåverkan, kontrollprogram m.m. hänvisas till bilaga 1.

4. Ändring av villkor 7

4.1 Inledning

Ett tillståndsvillkor enligt miljöbalken är tänkt att vara handlingsdirigerande. Villkoret ska kunna innehållas genom att verksamhetsutövaren vidtar åtgärder. För delsträckorna D14 samt D15 har den utsprängda bergtunneln också tätats i den omfattning som under tunneldrivningsfasen kunde krävas enligt villkor 7. Efter den tidpunkt då Akallatunneln bedömdes som tillräckligt tätad har anläggnings- och installationsarbeten för en ny E4 inletts i tunneln. Arbetet innebär bl.a. anläggning av ledningar, av vägbana, montering av innerväggar och tak, m.m.

Efter det att anläggnings- och installationsarbeten utförts är det inte längre möjligt att utföra ytterligare tätning i tunneln. Det skulle krävas att anläggningar och installationer behöver rivas ut, vilket är samhällsekonomiskt och miljömässigt orimligt. De begränsningsvärden som gäller för delsträcka D14 och D15 har således – sett i ljuset av rimlighetsavvägningen i 2 kap. 7 § miljöbalken – helt förlorat sin

handlingsdirigerande funktion. Detta innebär dock inte att Trafikverkets egenkontroll avseende Akallatunneln därmed har upphört. Denna kontroll fortgår alltså inom ramen för befintligt tillstånd och gällande kontrollprogram samt under länsstyrelsens tillsyn, mer om detta i avsnitt 5.

4.2 Rättsliga utgångspunkter

Enligt 24 kap. 13 § miljöbalken får tillståndsmyndigheten efter ansökan av tillståndshavaren besluta att ändra villkoren i en tillståndsdöm. Ändring av villkor i mildrande riktning får dock endast ske om det är uppenbart att villkoret inte längre behövs eller är strängare än nödvändigt eller om ändringen påkallas av omständigheter som inte förutsågs när tillståndet gavs. Det är tillräckligt att en av dessa förutsättningar är uppfyllda för att villkor ska kunna ändras.

4.3 Det är uppenbart att villkoret inte längre behövs

Trafikverket gör i första hand gällande att det är uppenbart att nuvarande begränsningsvärden för delsträckorna D14 och D15 inte längre behövs då regleringen förlorat sin handlingsdirigerande funktion. Övergången från ett tunneldrivningsskede – där en omfattande tätning varit möjlig att genomföra i Akallatunneln – till ett anläggnings- och installationsskede – där tätning inte längre är möjlig – har gjorts på ett korrekt sätt. Inläckagen låg i augusti 2020 respektive juni 2021 med god marginal under de begränsningsvärden som gäller för driftskedet. Att tätningsinsatserna då avslutades var det enda rimliga beslutet.

Att riva ut redan utförda installationer i Akallatunneln för att täta ytterligare är orimligt, särskilt med beaktande av att avvikelser från begränsningsvärdena varken utgör eller kommer att utgöra någon risk för skador på egendom eller risk för skador samt olägenheter för människors hälsa eller miljön. En utrivning av redan utförda installationer för E4 skulle dessutom medföra omfattande samhällsekonomiska konsekvenser och innebära en dålig hushållning med resurser och materialanvändning. Ett sådant förfarande strider både mot 2 kap. 5 och 7 §§ miljöbalken. Den enda rimliga åtgärden är därför att begränsningsvärdena i driftskedet för dessa båda delsträckor utgår.

4.4 Villkoren är uppenbart strängare än nödvändigt

Trots att begränsningsvärdena för delsträckorna D14 och D15 nu överskridits vid flera tillfällen har ingen synbar påverkan observerats i omgivningen som kunnat kopplas till överskridandena. Det har således inte uppstått några hydrogeologiska

förändringar som kan orsaka någon egendomsskada eller skador och olägenheter i övrigt för människors hälsa eller miljön.

Akallatunnelns omgivningspåverkan har varit av mer begränsad omfattning än vad som förutsattes vid den ursprungliga tillståndsprövningen. Det hydrologiska systemet i området är mindre känsligt för bortledning av grundvatten än vad som prognosticerades. Överskridanden av begränsningsvärdena kommer också bara att ske när det är stora överskott av grundvatten i marken, det vill säga när risken för skador eller olägenheter är obefintlig. Trafikverket menar därför att det är uppenbart att de nu aktuella begränsningsvärdena i villkor 7 har blivit strängare än nödvändigt. Villkoren ska således utgå även på denna grund.

4.5 Ändringen påkallas av omständigheter som inte förutsågs när tillståndet gavs

Trafikverket anser även att undanröjandet av dessa begränsningsvärden påkallas av omständigheter – förändringar i nederbörds mängd – som varken kunde förutses när tillståndet meddelades eller som inte heller kan förutses för framtiden. Med hänsyn till klimatutveckling och variationen av nederbörd både på årsbasis och över tid så är det idag inte möjligt att bestämma ett framtida begränsningsvärde för Akallatunneln (mer om detta i avsnitt 4.6).

Vidare gäller att kunskapen avseende kopplingen mellan nederbörd och inläckage vid drivning av ytligt förlagda tunnlar har ökat i och med byggandet av E4 Förbifart Stockholm. I den ursprungliga tillståndsansökan utfördes prognoser för inläckage främst kopplat till tunnelns djup under grundvattennivå och då antogs generellt att tunnelinläckage var måttligt beroende av nederbördsförhållanden³. Enligt då rådande teori om tryckförändring skulle det ändrade grundvattenflödet vara proportionellt mot tryckförändringen räknat som ändringen i grundvattennivå i relation till tunneldjupet. Det skulle leda till en variation i inläckage på omkring 10 procent, beroende på tunnelns läge och djup.

Data från projektet visar nu istället att inläckaget till E4 Förbifart Stockholms bergtunnlar är mer beroende av nederbörd än väntat, och att beroendet inte är proportionellt. Detta har särskilt observerats i ytnära tunnlar norr om Mälaren. Vid nederbörd uppstår nya grundvattenflöden, inte minst i områden som saknar permanenta grundvattenmagasin. Detta gör att man i enskilda tunnlar observerat kraftigt ökade inläckage under blöta perioder. Ett exempel här är just delsträcka D14 där ökningen från sommar till vinter är över 100 procent, se figur 7 bilaga 1.

³ PM Hydrogeologi s.21

Det finns idag även en tendens till större regnmängder och en mer utdragen regnsäsong. Detta på grund av ändrade klimatförhållanden och allt kortare perioder med minusgrader. Detta leder till höga inläckage under en längre tid på året. Hur denna förändring kommer att utvecklas över tid är dock mycket osäkert. Det finns därmed inget tillförlitligt sätt på vilket Trafikverket kan förutse vilka framtida inläckagemängder som kan förväntas under blöta perioder.

4.6 Att föreslå nya begränsningsvärden?

Trafikverket har yrkat att begränsningsvärdena för D14 och D15 helt ska utgå. Orsaken är att inläckagevillkor i detta sena skede när tunneln är färdigtätad och inredd inte är handlingsdirigerande.

Ett nytt numeriskt begränsningsvärde skulle kräva att det värde som föreslås med mycket hög grad av sannolikhet – helst 100 procent – aldrig ska komma att överskridas.

Sett i ljuset av de framtida scenarier som Trafikverket redogjort för vad gäller klimatförändringar och nederbörd så måste ett sådant nytt numeriskt begränsningsvärde i så fall sättas så högt att det egentligen inte står i någon relation till det normala inläckaget i Akallatunneln. Det blir då egentligen fråga om ett fiktivt värde.

5. Fortsatt kontroll och konsekvenser

5.1 Inledning

Det aktuella tillståndet regleras genom olika villkor. Villkor 5 innehåller en åtgärdsplan med en åtgärdstrappa för byggskedet. Av villkor 6 framgår att Trafikverket i driftskedet ska vidta åtgärder för att förhindra att grundvattennivåerna påverkas på ett sådant sätt att skada uppkommer i omgivningen. Villkor 7 innehåller de nu aktuella inläckagevillkoren.

Nuvarande förhållanden beträffande omgivningspåverkan är inom ramen för begränsningarna i tillståndet. Den rimlighetsavvägning som ska göras enligt den åtgärdsplan med åtgärdstrappa för byggskedet som regleras i villkor 5 har resulterat i att ytterligare tätning inte ska göras. Under tunneldrivningen och i samband med projektets övergång till anläggnings- och installationsskedet har Trafikverket och länsstyrelsen varit överens om att observerad omgivningspåverkan inte rimligtvis har kunnat föranleda några ytterligare tätningsåtgärder eller åtgärder i omgivningen.

Eftersom det inte är rimligt att genomföra ytterligare tätning enligt villkor 5 är en ändring av villkor 7 i enlighet med Trafikverkets ansökan den enda möjligheten för Trafikverket att uppfylla villkor 7 vid övergång till driftskedet.

Om någon oväntad förändring skulle inträffa reglerar villkor 6 Trafikverkets skyldighet att i driftskedet vidta åtgärder för att förhindra att grundvattennivåerna påverkas på ett sådant sätt att skada uppkommer i omgivningen. Villkoret möjliggör för olika åtgärder såsom skyddsinfiltration, åtgärder invid skyddsobjekt samt eventuell ekonomisk ersättning. Trafikverket ser dock inte att sådana åtgärder kommer att behövas i framtiden vad gäller Akallatunneln. Skyldigheten och möjligheterna enligt villkor 6 kvarstår oavsett.

5.2 Pågående kontrollprogram

Trafikverket har upprättat och följt ett kontrollprogram för vattenverksamheten under projektets genomförande. Resultatet av mätningarna har redovisats kvartalsvis till länsstyrelsen i Stockholm såsom tillsynsmyndighet. Det sker även årsvis rapportering av vegetationsförändring, där även berörda kommuner delges rapporten.

I samband med övergången till driftskedet kommer ett kontrollprogram för driftskedet att tas fram i överenskommelse med tillsynsmyndigheten. Utöver kontrollprogram för tillståndsgiven vattenverksamhet kommer kontroller att utföras inom Trafikverkets löpande drift- och underhållsverksamhet. Mätning av inläckage görs löpande och kommer att fortgå för att säkerställa att inte vattenläckor uppstår till exempel vid ledningsbrott i de vattenledningar som finns i tunneln. Det innebär att Trafikverkets drift- och underhållsorganisation även kommer att uppmärksamma om inläckaget ökar på ett drastiskt sätt under tunnelns drifttid.

6. Målets handläggning

6.1 Berörda fastigheter och innehavare av särskild rätt

Trafikverket har i bilaga 2 redovisat de fastigheter och innehavare av särskild rätt som är belägna inom påverkansområdet för Akallatunnelns grundvattenbortledning och som därmed är sakägare. Detta trots att inte någon av dessa fastigheter egentligen berörs av den yrkade villkorsändring i den mening som framgår av 9 kap. 2 § p. 3 lag (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet.

6.2 Samråd

Enligt 6 kap. 20 § andra stycket miljöbalken krävs inte någon specifik miljöbedömning vid en ansökan om ändring av villkor i ett tillstånd. Trafikverket har utformat denna ansökan utifrån det som framgår på s. 64 i SOU 2000:116 ”Uppföljning av miljöbalken. Vissa lagtekniska frågor” det vill säga att underlaget vid denna typ av villkorsändring ska vara tillräckligt för att tillståndsmyndigheten skall kunna göra en bedömning enligt de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken.

6.3 Ersättning för skada

Den villkorsändring som Trafikverket nu begär kommer inte att leda till några egendomsskador.

6.4 Underlag för prövningsavgift

Prövningsavgiften ska bestämmas till 1 500 kr i enlighet med 3 kap. 7a § första stycket p. 1. i förordning om avgifter för prövning och tillsyn enligt miljöbalken.

6.5 Skriftlig handläggning

Med hänsyn till målets beskaffenhet är det fullt tillräckligt att denna prövning sker inom ramen för en skriftlig handläggning.

Susan Odervång
Verksjurist

Bilagor

Bilaga 1 - Tekniskt underlag

Bilaga 2 - Berörda fastigheter och innehavare av särskild rätt

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2024/66867, Motpartens ärendenummer M 8105-24, Dokumentdatum 2025-07-01, Dokumenttyp BREV. Konfidentialitetsnivå.2 Intern

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.