

**PARTER****Sökande**

Staten genom Trafikverket, 202100-6297
781 89 Borlänge

Ombud: Verksjurist Anna-Pia Johansson
Trafikverket
781 89 Borlänge

SAKEN

Ansökan om tillstånd till vattenverksamhet inom projekt Ostlänken, delsträcka Gerstabergr-Långsjön, delområde Gerstabergr

Anläggnings-ID: 76013

Avrinningsområde: 62/63

Koordinater (SWEREF 99 TM): N 6556119, E 649218
N 6555721, E 648982
N 6554996, E 648624

DOMSLUT**Specifik miljöbedömning**

Mark- och miljödomstolen bedömer att miljökonsekvensbeskrivningen uppfyller kraven i 6 kap. miljöbalken så att den specifika miljöbedömningen kan slutföras.

Tillstånd

Mark- och miljödomstolen lämnar Trafikverket tillstånd enligt miljöbalken att inom vattenområde uppföra järnvägsbank med tillhörande anläggningsdelar och åtgärder samt att anlägga dike och trumma under befintlig väg (*ID-nummer Y1-002, Y1-019 och Y1-021*).

Villkor

Allmänt villkor

1. Vattenverksamheten ska utföras i huvudsaklig överensstämmelse med vad som anges i ansökan med tillhörande teknisk beskrivning och övriga handlingar samt vad Trafikverket åtagit sig i målet.

Luftburet buller och stomljud

2. Luftburet buller från den byggverksamhet som har ett samband med vattenverksamheten ska begränsas så att ljudnivån (dBA) som riktvärde inte överstiger vad som anges nedan:
 - 45 dB(A) i bostäder inomhus, samt räknat som utomhusvärde vid fasad, 60 dB(A) helgfri måndag–fredag kl. 07.00–19.00.
 - 35 dB(A) i bostäder inomhus, samt räknat som utomhusvärde vid fasad, 50 dB(A) helgfri måndag–fredag kl. 19.00–22.00
 - 40 dB(A) i undervisningslokaler, samt räknat som utomhusvärde vid fasad, 60 dB(A) helgfri måndag–fredag kl. 07.00–19.00.
 - 35 dB(A) i bostäder, samt räknat som utomhusvärde vid fasad, 50 dB(A) lördag, söndag och helgdag kl. 07.00–19.00.
 - 30 dB(A) i bostäder, samt räknat som utomhusvärde vid fasad, 45 dB(A) lördag, söndag och helgdag kl. 19.00–22.00.
 - 30 dB(A) i bostäder, samt räknat som utomhusvärde vid fasad, 45 dB(A) alla dagar kl. 22.00–07.00
 - 45 dB(A) i arbetslokaler för tyst verksamhet, samt räknat som utomhusvärde vid fasad, 70 dB(A) helgfri måndag–fredag kl. 07.00–19.00.

Den maximala ljudnivån inomhus får nattetid, kl. 22.00–07.00, inte överstiga 45 dB(A) i bostäder, samt räknat som utomhusvärde vid fasad, 70 dB(A).

3. För arbeten med begränsad varaktighet, högst två månader, får arbeten som medför buller också överskrida angivna värden enligt villkor 2 helgfri måndag–fredag kl. 07–19 efter samråd med tillsynsmyndigheten. Andra avvikelser får, om det finns särskilda skäl, ske efter tillsynsmyndighetens godkännande.

4. Om det inte är tekniskt möjligt eller ekonomiskt rimligt att innehålla de riktvärden utomhus som anges i villkor 2 ska Trafikverkets målsättning i första hand vara att innehålla de riktvärden som angetts inomhus.
5. Stomljud från den byggverksamhet som har ett samband med vattenverksamheten ska begränsas så att ljudnivån (dBA) som riktvärde inte överstiger vad som anges nedan
 - 45 dB(A) i bostäder inomhus helgfri måndag–fredag kl. 07.00–22.00
 - 40 dB(A) i bostäder inomhus lördag kl. 09.00–17.00
 - 35 dB(A) i bostäder inomhus lördag kl. 07.00–09.00 samt 17.00–19.00
 - 35 dB(A) i bostäder inomhus söndag och helgdag kl. 07.00–19.00
 - 30 dB(A) i bostäder inomhus lördag, söndag och helgdag kl. 19.00–22.00
 - 30 dB(A) i bostäder inomhus alla dagar kl. 22.00–07.00
 - 45 dB(A) i arbetslokaler för tyst verksamhet inomhus helgfri måndag–fredag kl. 07.00–19.00

Den maximala ljudnivån inomhus får nattetid, kl. 22.00–07.00, som riktvärde inte överstiga 45 dB(A) i bostäder.

6. Efter samråd med tillsynsmyndigheten får arbeten förekomma, som innebär överskridanden av angivna värden under villkor 5 mellan kl. 07.00–22.00 helgfri måndag till fredag samt kl. 09.00–17.00 lördagar. Sådana arbeten får även utföras på annan tid efter tillsynsmyndighetens medgivande.
7. Riskeras överskridande av de bullernivåer inomhus som gäller under villkor 2 eller villkor 5 under fem dagar i följd eller mer än fem dagar under en tiodagarsperiod ska möjlighet till tillfälligt boende, alternativt tillfällig vistelse, erbjudas. Erbjudandet ska skickas till berörda i god tid innan arbetet påbörjas, dock om möjligt senast tre veckor innan arbetet påbörjas. Även om riktvärdet inte överskrids ska evakuering erbjudas om särskilda behov föreligger, till exempel till boende med nattarbete, små barn, äldre och sjukskrivna.

Vibrationer

8. Vid vibrationsalstrande arbeten ska Trafikverket under byggskedet tillämpa:
- Svensk Standard SS 460 48 66:2011, ”Vibration och stöt – Riktvärden för sprängningsinducerade vibrationer i byggnader”
 - Svensk Standard SS 02 52 11, ”Vibration och stöt – Riktvärden och mätmetod för vibrationer i byggnader orsakade av pålning, spontning, schaktning och packning”
 - Svensk Standard SS 02 52 10, ”Vibration och stöt – Sprängningsinducerade luftstöt vågor – Riktvärden för byggnader”
 - Svensk Standard SS 4604860:2022, Vibration och stöt – Metod för syneförrättning av byggnader och anläggningar i samband med vibrationsalstrande verksamhet.
 - Svenska kraftnät NV-415, ”Riktvärden vid sprängning invid Kraftledning”

Faunapassage

9. Vid passager av diken och vattendrag ska anläggningar projekteras och utformas så att några vandringshinder för fauna inte uppkommer samt att anläggningarna klarar de tekniska krav och övriga miljöanpassningar som Trafikverket åtagit sig i målet.

Kontrollprogram

10. Trafikverket ska upprätta kontrollprogram som ska ges in till tillsynsmyndigheten senast sex veckor innan de tillståndspliktiga arbetena inleds. Kontrollprogrammet ska hållas aktuellt och får efter samråd med tillsynsmyndigheten justeras allteftersom verksamheten fortskrider.

Arbetstid

Arbetena avseende de tillståndsgivna vattenverksamheterna ska vara utförda inom tio år räknat från det att domen har fått laga kraft.

Oföretsedd skada

Anspraak på ersättning för oföretsedd skada på grund av tillståndsgiven vattenverksamhet ska framställas senast fem år från arbetstidens utgång.

Yrkande om kompensationsåtgärd

Länsstyrelsen i Stockholms län och Miljönämnden i Södertälje kommuns yrkande om kompensationsåtgärd avslås.

Prövningsavgift

Mark- och miljödomstolen fastställer prövningsavgiften till samma belopp som tidigare bestämts, dvs. 140 000 kr. Avgiften är betald.

Verkställighetsförordnande

Tillståndet i denna dom får tas i anspråk även om domen inte har fått laga kraft.

INNEHÅLL

DOMSLUT	1
Specifik miljöbedömning.....	1
Tillstånd	1
Villkor.....	2
Arbetstid	4
Oförutsedd skada.....	4
Yrkande om kompensationsåtgärd	5
Prövningsavgift	5
Verkställighetsförordnande.....	5
OSTLÄNKEN.....	8
MÅLETS HANDLÄGGNING OCH DOMENS DISPOSITION.....	9
TRAFIKVERKETS YRKANDEN	9
TRAFIKVERKETS VILLKORSFÖRSLAG	10
REMISSMYNDIGHETERS INSTÄLLNING.....	13
Länstyrelsen i Stockholms län.....	13
Statens geotekniska institut.....	13
Miljönämnden i Södertälje kommun	13
SAKÄGARES INSTÄLLNING OCH YRKANDEN	13
ANSÖKAN.....	14
Översiktlig redovisning av Trafikverkets underlag.....	14
Översiktlig beskrivning av delsträckan Gerstabergr-Långsjön.....	14
Järnvägsanläggningen inom delområde Gerstabergr.....	15
Vattenverksamheter inom delområde Gerstabergr.....	16
Teknisk beskrivning	19
Miljökonsekvenser	22
Samråd	30
Vattenrättslig rådighet	30
Sakägare i vattenrättslig mening	31
Utgångspunkter för villkorsreglering	32
Skäl för verkställighetsförordnande	34
INKOMNA YTTRANDE OCH SÖKANDENS BEMÖTANDE	35
Länstyrelsen i Stockholms län.....	35
Bemötande av länstyrelsens synpunkter	38
Statens geotekniska institut (SGI).....	41
Bemötande av SGI:s synpunkter	41

Miljönämnden	42
Bemötande av miljönämndens synpunkter	43
DOMSKÄL.....	45
Prövningens omfattning.....	45
Rådighet.....	45
Miljökonsekvensbeskrivning och samråd.....	45
Tillstånd till vattenverksamhet.....	46
Dämning av våtmark	46
Villkor.....	47
Lista över åtaganden.....	50
Verkställighetsförordnande.....	50
Arbets tid och oförutsedd skada	51
Prövningsavgift	51

OSTLÄNKEN

Ostlänken blir en 16 mil lång dubbelspårig ny järnväg mellan Järna och Linköping och går genom tre län: Stockholm, Södermanland och Östergötland. I juni 2018 beslutade regeringen att ge Trafikverket tillåtlighet att bygga Ostlänken. Projektet är uppdelat i delsträckor och prövas genom tolv olika järnvägsplaner. För varje delsträcka har Trafikverket ansökt om tillstånd till vattenverksamhet som i sin tur är uppdelade på olika delområden. Nacka tingsrätt, mark- och miljödomstolen handlägger följande ansökningar och prövar i detta mål delområde Gerstabergr:

- Delsträcka och järnvägsplan Gerstabergr-Långsjön, Södertälje kommun
 - Gerstabergr (M 4992-23, TRV 2023/68500)
 - Järna (M 5020-23, TRV 2023/68680)
 - Hölö norra (M 5021-23, TRV 2023/68681)
 - Hölö södra (M 5022-23, TRV 2023/68687)
- Delsträcka och järnvägsplan Långsjön-Sillekrog, Södertälje och Trosa kommun
 - Tullgarn och Vagnhärad (M 8651-23, TRV 2023/92087)
 - Trosaåns dalgång och Hillesta (M 8654-23, TRV 2023/92088)
- Delsträcka och järnvägsplan Sillekrog-Sjösa, Nyköpings kommun (M 5823-23, TRV 2023/73190)
 - Sillekrog-Skogsbo
 - Skogsbo-Laggartorp
 - Laggartorp-Lilla Långbro
 - Lilla Långbro-Björkbacken
 - Björkbacken-Vretstugan
 - Vertstugan-Sjösa
- Delsträcka och järnvägsplan Sjösa-Skavsta
Planerad inlämning under första kvartalet 2025
- Delsträcka och järnvägsplan Skavsta-Stavsjö, Nyköpings kommun (M 2029-24, TRV 2023/117387)
 - Skavsta (Aspedal)-Vikdalsskogen
 - Vikdalsskogen-Rinkebysjön
 - Rinkebysjön-Ålberga bruk
 - Ålberga bruk
 - Ålberga bruk-Vretaån
 - Vretaån
 - Vretaån-Stavsjö
- Delsträcka och järnvägsplan Nyköping bibana, Nyköpings kommun (M 2597-24 TRV 2024/18433)
 - Östra bibanan
 - Västra bibanan

I målen ansöker Trafikverket om tillstånd för tillfällig och permanent grundvattenbortledning vid anläggande av tunnlar, schakt och brostöd, arbeten och utfyllnad i vattenområde, omledning och kulvertering av vattendrag, Natura 2000-tillstånd, artskyddsdispens samt dispens från naturvårdsföreskrifter. Delsträckan Gerstabergr-Långsjön är den nordligaste delen av Ostlänken. Sträckan motsvarar en järnvägsplan med samma namn. Inom delområde Gerstabergr gäller ansökan om tillstånd arbeten i vattenområde för uppförande av järnvägsbank samt anläggning av dike och trumma under befintlig väg.

MÅLETS HANDLÄGGNING OCH DOMENS DISPOSITION

Ansökan kom in till mark- och miljödomstolen den 5 juli 2023. Efter förelägganden från domstolen kompletterades ansökan i olika omgångar under perioden oktober 2023 till augusti 2024. Skriftväxlingen mellan domstolen och Trafikverket har handlat om följande frågor: sakägarkretsens omfattning, samrådsförfarandet, villkorsreglering samt komplettering av underlagen avseende grundvattenpåverkan, och påverkan från buller och vibrationer i byggskede. Trafikverket justerade sin ansökan den 24 mars 2024 och frånföll då tidigare framställda yrkanden om att leda bort grundvatten och infiltrera vatten vid schakt för brostöd vid Gerstabergr.

Ansökan kungjordes den 4 april 2024. Därefter har remissmyndigheter yttrat sig. Trafikverket har bemött yttrandena. Mark- och miljödomstolen höll muntlig förberedelse den 20 augusti 2024. Domstolen har med stöd av 22 kap. 16 § andra stycket miljöbalken avgjort målet utan att hålla huvudförhandling. I domen redogörs för yrkanden, villkorsförslag och inställning så som de slutligen har formulerats.

TRAFIKVERKETS YRKANDEN

Trafikverket yrkar att mark- och miljödomstolen lämnar Trafikverket tillstånd enligt 11 kap. 9 § miljöbalken att inom vattenområde uppföra järnvägsbank med tillhörande anläggningsdelar och åtgärder samt anlägga ett nytt dike och en trumma under befintlig väg (*ID-nummer Y1-002, Y1-019 och Y1-021*).

Trafikverket yrkar vidare att mark- och miljödomstolen:

- a) förordnar enligt 22 kap. 28 § miljöbalken att tillståndet får tas i anspråk utan hinder av att domen inte vunnit laga kraft,
- b) bestämmer arbetstiden för de i tillståndet angivna vattenverksamheterna till tio år räknat från det att tillståndet tagits i anspråk,
- c) bestämmer tiden för anmälan av anspråk på ersättning till följd av oförutsedd skada till fem år räknat från arbetstidens utgång.

TRAFIKVERKETS VILLKORSFÖRSLAG

1. Om inte annat framgår av övriga villkor ska vattenverksamheten bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad sökanden i ansökningshandlingarna och i övrigt angett eller åtagit sig i målet, såvitt avser frågor som är av betydelse för att begränsa påverkan på människors hälsa eller miljön.
2. Trafikverket ska upprätta kontrollprogram som ska ges in till tillsynsmyndigheten senast sex veckor innan de tillståndspliktiga arbetena inleds. Kontrollprogrammet ska hållas aktuellt och får efter samråd med tillsynsmyndigheten justeras allteftersom verksamheten fortskrider.

Trafikverket har inga problem i sak med att tillståndet förenas med ytterligare villkor, även i sådana delar som Trafikverket anser vara obehövliga. För det fall mark- och miljödomstolen anser att ytterligare villkor behövs föreslår Trafikverket följande villkorsformuleringar.

Luftburet buller

3. Luftburet buller från den byggverksamhet som har ett samband med vattenverksamheten ska begränsas så att ljudnivån (dBA) som riktvärde inte överstiger vad som anges nedan:
 - 45 dB(A) i bostäder inomhus, samt räknat som utomhusvärde vid fasad, 60 dB(A) helgfri måndag–fredag kl. 07.00–19.00.
 - 35 dB(A) i bostäder inomhus, samt räknat som utomhusvärde vid fasad, 50 dB(A) helgfri måndag–fredag kl. 19.00–22.00

- 40 dB(A) i undervisningslokaler, samt räknat som utomhusvärde vid fasad, 60 dB(A) helgfri måndag–fredag kl. 07.00–19.00.
- 35 dB(A) i bostäder, samt räknat som utomhusvärde vid fasad, 50 dB(A) lördag, söndag och helgdag kl. 07.00–19.00.
- 30 dB(A) i bostäder, samt räknat som utomhusvärde vid fasad, 45 dB(A) lördag, söndag och helgdag kl. 19.00–22.00.
- 30 dB(A) i bostäder, samt räknat som utomhusvärde vid fasad, 45 dB(A) alla dagar kl. 22.00–07.00
- 45 dB(A) i arbetslokaler för tyst verksamhet, samt räknat som utomhusvärde vid fasad, 70 dB(A) helgfri måndag-fredag kl. 07.00–19.00.

Den maximala ljudnivån inomhus får nattetid, kl. 22.00–07.00, inte överstiga 45 dB(A) i bostäder, samt räknat som utomhusvärde vid fasad, 70 dB(A).

4. Om det inte är tekniskt möjligt eller ekonomiskt rimligt att innehålla de riktvärden utomhus som anges i villkor 3 ska Trafikverkets målsättning i första hand vara att innehålla de riktvärden som angetts inomhus.
5. Trots vad som anges i villkor 3 får arbeten som medför buller också överskrida angivna värdena helgfri måndag–fredag kl. 07–19 efter samråd med tillsynsmyndigheten. Andra avvikelser får, om det finns särskilda skäl, ske efter tillsynsmyndighetens godkännande.
6. Riskeras överskridande av de bullernivåer inomhus som gäller under villkor 3 under fem dagar i följd eller mer än fem dagar under en tiodagarsperiod ska möjlighet till tillfälligt boende, alternativt tillfällig vistelse, erbjudas. Erbjudandet ska skickas till berörda i god tid innan arbetet påbörjas, dock om möjligt senast tre veckor innan arbetet påbörjas. Även om riktvärdet inte överskrids ska evakuering erbjudas om särskilda behov föreligger, till exempel till boende med nattarbete, små barn, äldre och sjukskrivna.

Stomljud

7. Stomljud från den byggverksamhet som har ett samband med vattenverksamheten ska begränsas så att ljudnivån (dBA) som riktvärde inte överstiger vad som anges nedan:

- 45 dB(A) i bostäder inomhus helgfri måndag–fredag kl. 07.00–22.00
- 40 dB(A) i bostäder inomhus lördag kl. 09.00–17.00
- 35 dB(A) i bostäder inomhus lördag kl. 07.00–09.00 samt 17.00–19.00
- 35 dB(A) i bostäder inomhus söndag och helgdag kl. 07.00–19.00
- 30 dB(A) i bostäder inomhus lördag, söndag och helgdag kl. 19.00–22.00
- 30 dB(A) i bostäder inomhus alla dagar kl. 22.00–07.00
- 45 dB(A) i arbetslokaler för tyst verksamhet inomhus helgfri måndag–fredag kl. 07.00–19.00

Den maximala ljudnivån inomhus får nattetid, kl. 22.00–07.00, som riktvärde inte överstiga 45 dB(A) i bostäder.

Om stomljudet överskrider angivna värden mer än tillfälligt ska tillsynsmyndigheten underrättas.

8. Efter samråd med tillsynsmyndigheten får arbeten förekomma, som innebär överskridanden av angivna värden, under villkor 5, mellan kl. 07.00–22.00 helgfri måndag till fredag samt 09.00–17.00 lördagar. Sådana arbeten får även utföras på annan tid efter tillsynsmyndighetens medgivande.

9. Riskeras överskridande av de bullernivåer inomhus, som anges under villkor 7 under fem dagar i följd eller mer än fem dagar under en tiodagarsperiod ska möjlighet till tillfälligt boende, alternativt tillfällig vistelse, erbjudas. Erbjudandet ska skickas till berörda i god tid innan arbetet påbörjas, dock om möjligt senast tre veckor innan arbetet påbörjas. Även om riktvärdet inte överskrids ska evakuering erbjudas om särskilda behov föreligger, till exempel till boende med nattarbete, små barn, äldre och sjukskrivna.

Vibrationer

10. Vid vibrationsalstrande arbeten ska Trafikverket under byggskedet tillämpa:

- Svensk Standard SS 460 48 66:2011, ”Vibration och stöt - Riktvärden för sprängningsinducerade vibrationer i byggnader”
- Svensk Standard SS 02 52 11, ”Vibration och stöt – Riktvärden och mätmetod för vibrationer i byggnader orsakade av pålning, spontning, schaktning och packning”
- Svensk Standard SS 02 52 10, ”Vibration och stöt – Sprängningsinducerade luftstöt vågor - Riktvärden för byggnader”
- Svensk Standard SS 4604860:2022, Vibration och stöt – Metod för syneförrättning av byggnader och anläggningar i samband med vibrationsalstrande verksamhet.
- Svenska kraftnät NV-415, ”Riktvärden vid sprängning invid kraftledning”

Utsläpp av länshållningsvatten

I byggskedet ska länshållningsvatten från byggschakt kontrolleras och genomgå erforderlig rening bestående av sedimentation, oljeavskiljning och vid behov pH-justering.

REMISSMYNDIGHETERS INSTÄLLNING

Länsstyrelsen i Stockholms län

Länsstyrelsen i Stockholms län (länsstyrelsen) tillstyrker ansökan under förutsättning att länsstyrelsens synpunkter tillgodoses.

Statens geotekniska institut

Statens geotekniska institut (SGI) har synpunkter gällande grundvattenavsänkning.

Miljönämnden i Södertälje kommun

Miljönämnden i Södertälje kommun (miljönämnden) har bland annat synpunkter på utsläpp till vatten.

SAKÄGARES INSTÄLLNING OCH YRKANDEN

Inga sakägare har inkommit med yttranden i målet.

ANSÖKAN

Underlagen i målen är omfattande. Delar av underlaget är gemensamt för flera av målen. Under denna rubrik sammanfattar domstolen underlaget med inriktning på det underlag som är relevant för nu aktuell ansökan.

Översiktlig redovisning av Trafikverkets underlag

Ansökan består av en ansökningshandling med bilagor. Bilagorna till ansökan är gemensamma för de fyra delområdena inom delsträckan och järnvägsplan Gerstabergr-Långsjön och inkluderar underlag och beskrivningar även av vattenverksamheter som inte omfattas av ingivna ansökningar tillstånd. För mer utförlig teknisk och miljöteknisk information hänvisas till bilagorna, främst den tekniska beskrivningen (TB) med bilagor, och miljökonsekvensbeskrivningen (MKB). Till ansökan har initialt bifogats:

- Översiktskarta (bilaga A)
- Sammanställning vattenverksamheter (bilaga B)
- Teknisk beskrivning vattenverksamhet Gerstabergr-Långsjön (Bilaga C och C.1–C.9)
- Miljökonsekvensbeskrivning vattenverksamhet Gerstabergr-Långsjön (Bilaga D och D.1–D.4.6)
- Fastighetsförteckning (Bilaga E)
- Regeringens beslut om tillåtlighet för Ostlänken (Bilaga F)

Under målets handläggning har Trafikverket kompletterat underlagsmaterialet med:

- Samrådsunderlag Vattenverksamhet, Ostlänken delen Gerstabergr-Långsjön, 2019-08-20 (inklusive bilaga 1–7) samt kompletterande samrådsunderlag.
- Karta buller och vibrationer i byggskedet.
- PM Byggnader och anläggningar med grundvattenberoende grundläggning (inklusive bilaga 1–3)
- Sammanställning brunnar
- Karta över grundvattenpåverkan i plan med fastighetsindelning
- Länsstyrelsens yttrande över järnvägsplan för anläggning av Ostlänken delen Gerstabergr-Långsjön
- Plan- och profilkartor markavvattningsföretag.

Översiktlig beskrivning av delsträckan Gerstabergr-Långsjön

Vid Gerstabergr, norr om Järna, viker Ostlänken av från den befintliga järnvägen, Västra stambanan. Efter en sträcka med skärning och bank förläggs den nya järnvägen i tunnel (Gerstabergrstunneln) fram till Trafikplats Järna, och kommer ut på bank på den västra sidan om E4:an. Moraån passeras på bro och på Järnaslätten

passerar järnvägen sedan under E4:an i betongtunnel och tråg för att sedan fortsätta söderut på vägens östra sida.

I den mindre dalgången vid Björklund korsar den nya järnvägen Kjulstavägen och åkermarken på bro. Därefter går den nya järnvägen omväxlande på bank och i skärning fram till Skillebyåns bredare dalgång som passeras nära E4 på både bank och bro. Väg 503 (Brobyvägen) och väg 513 passeras därefter på kortare broar och den nya järnvägen fortsätter därefter i skärning genom skogsmark. Vid Lillsjön och Kyrksjön går järnvägen på bro öster om E4 och i kanten av Kyrksjön. Söder om Kyrksjön passeras en mindre höjdrygg med två korta tunnlar (Norra Edebytunneln och Södra Edebytunneln) fram till Lindefältet. Därefter tar järnvägsplanen för delsträckan Långsjön–Sillekrog vid.

Delsträckan Gerstabergr–Långsjön har delats in i fyra delområden. Indelningen utgår från avrinningsområden och grundvattenmagasin samt hur påverkan från olika vattenverksamheter kan samverka med varandra. Delområdena följer den planerade järnvägens längdmätning från norr till söder, där km 0+000 är delsträckan Gerstabergr–Långsjöns nordligaste punkt. De fyra delområdena är:

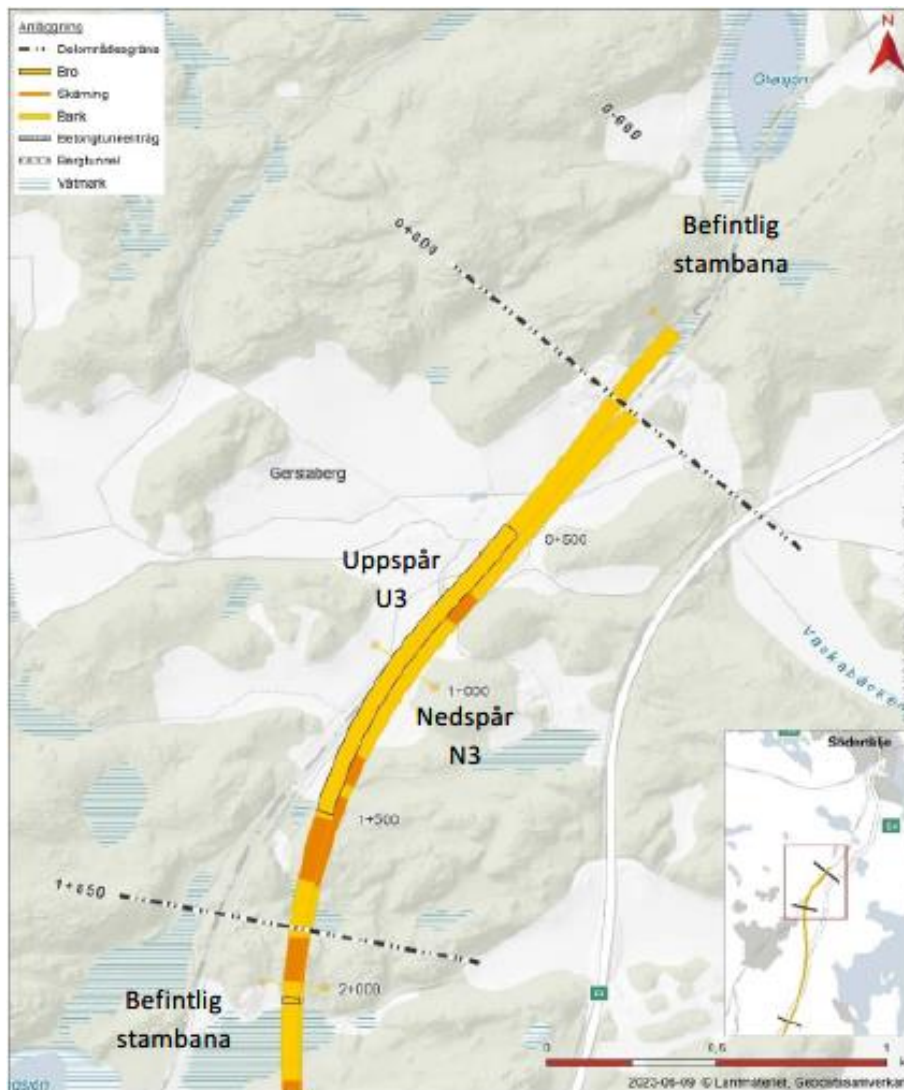
- Gerstabergr, km 0+000 till km 1+850
- Järna, km 1+850 till km 6+930
- Hölö norra, km 6+930 till km 11+250
- Hölö södra, km 11+250 till km 14+700.

Järnvägsanläggningen inom delområde Gerstabergr

Ansökan i detta mål avser vattenverksamheter inom delområde Gerstabergr, som utgör de första knappa två kilometrarna inom järnvägsplanen Gerstabergr–Långsjön (järnvägsplanens längdmätning 0+000 till 1+850), se figur nedan. Det är här i Gerstabergr som Ostlänken börjar, dvs. grenar av sig från den befintliga stambanan för att fortsätta söderut i ny sträckning.

I delområde Gerstabergr är Ostlänkens uppspår och nedspår (U3 och N3) separerade från varandra på nästan hela sträckan, på så sätt att de har olika höjd och linje. Uppspåret (U3) går först på väster sida om stambanans befintliga spår för att sedan

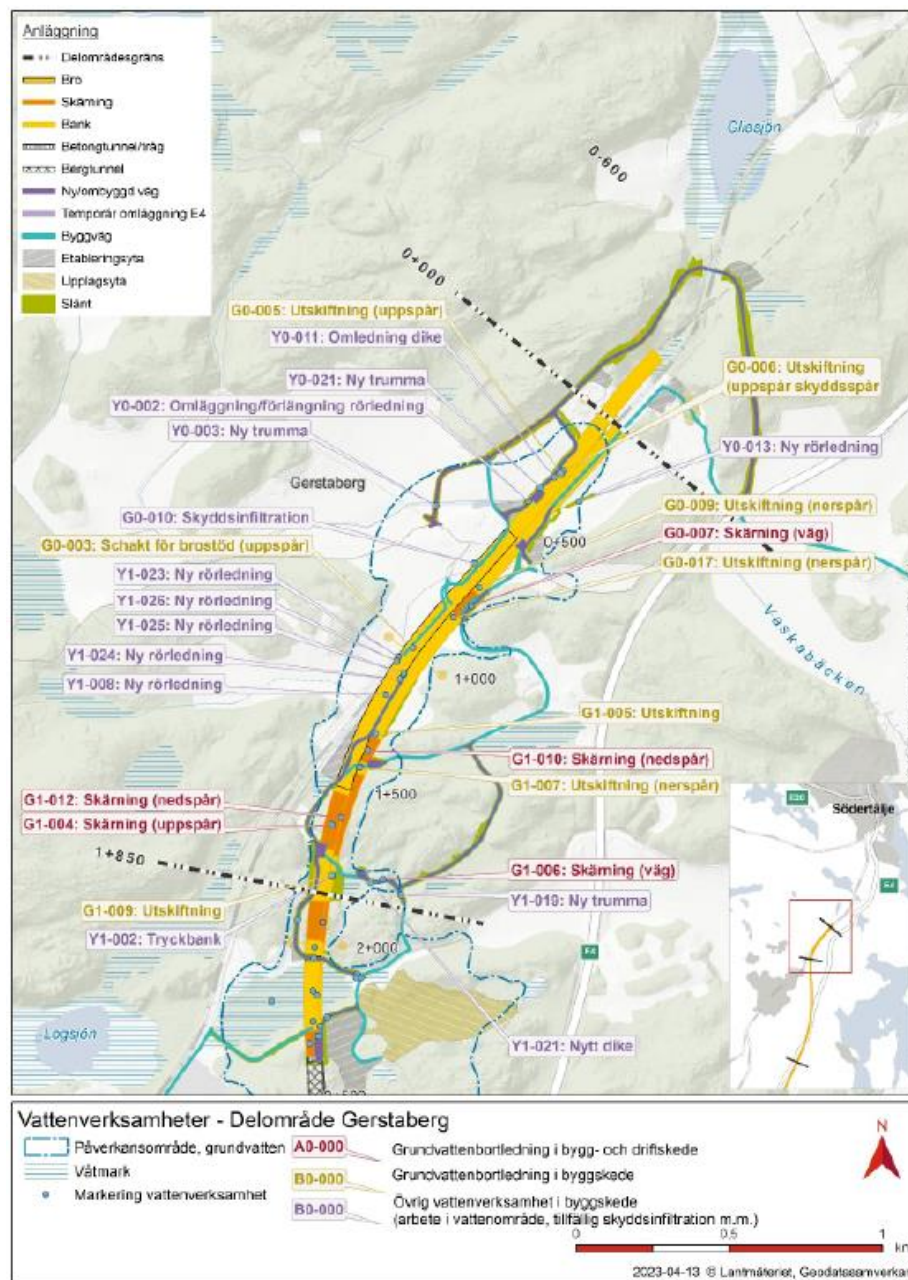
korsa detta på bro. Mellan km 1+490 och 1+500 går spåret (U3) på bank och sedan i djup skärning. Nedspåret (N3) går redan på "rätt" sida om stambanan och någon bro behövs därmed inte. I stället går N3 öster om stambanan i skärning och därefter på bank och sedan skärning igen. U3 och N3 möts sedan för att gå sista biten (km 1+700–1+860) på bank över en våtmark.



Figur 1. Översikt Ostlänken inom delområde Gerstabergrå.

Vattenverksamheter inom delområde Gerstabergrå

Vattenverksamheter inom delområde Gerstabergrå finns illustrerade tillsammans med påverkansområde för grundvatten på karta i figur 2. I figur 2 finns samtliga vattenverksamheter inom delområdet illustrerade, både de som kan medföra påverkan på riskexponerade objekt och de som inte bedöms påverka varken enskilda eller allmänna intressen.



Figur 2. Vattenverksamheter inom delområde Gerstaberget tillsammans med anläggningens utformning och påverkansområde grundvatten. Beteckningen G i namnet på vattenverksamheten innebär vattenverksamhet som medför grundvattenbortledning eller infiltration och Y arbeten i ytvattenområde. I figuren visas både vattenverksamheter som kan medföra påverkan på riskexponerade objekt och de som inte bedöms påverka varken enskilda eller allmänna intressen.

I målet aktuella vattenverksamheter

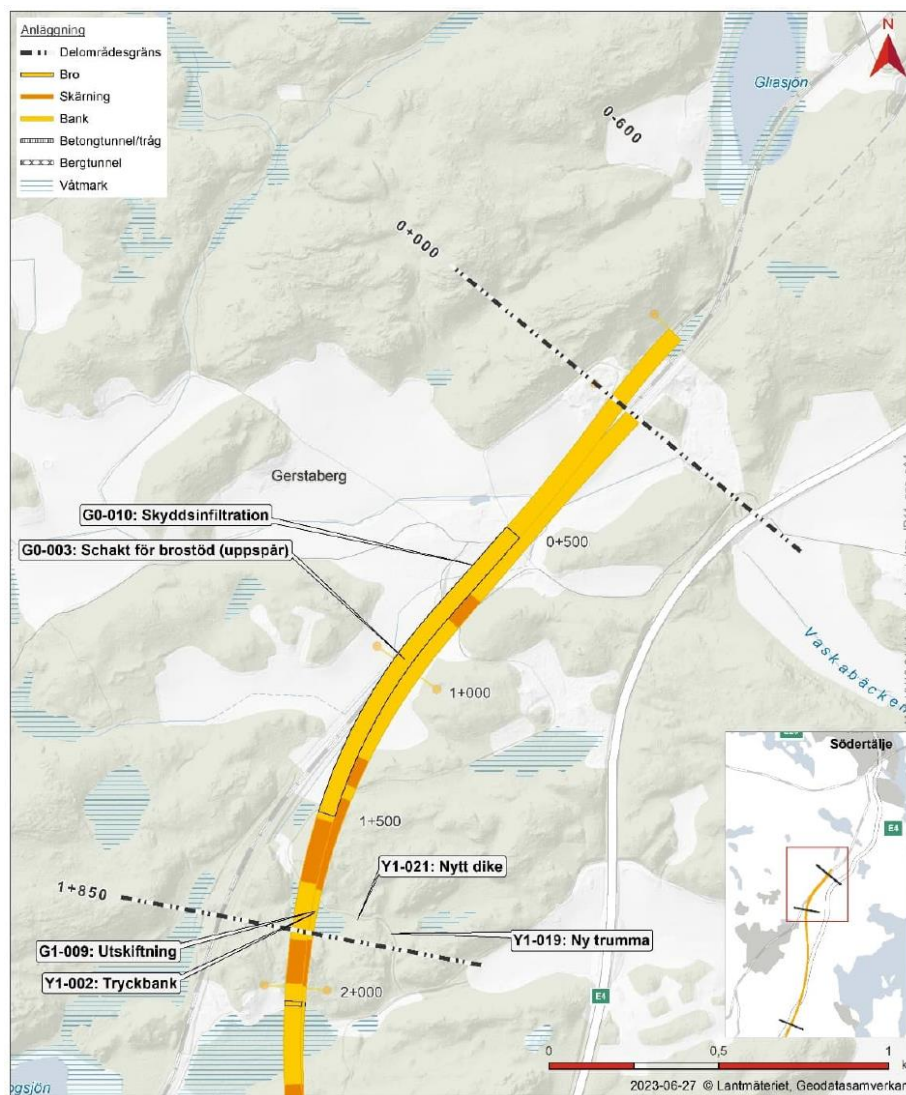
De vattenverksamheter på sträckan som ingår i prövningen är uppförande av anläggning i våtmark. Tidigare ingick även grundvattenbortledning vid anläggande av brostöd för nya broar över befintlig stambana. Det har dock visat sig att alla brostöd utom ett kommer att grundläggas på ett grundare djup än vad som tidigare

förutsatts, ovanför grundvattennivån. Det finns därför inte längre något behov av tillstånd för grundvattenbortledning och skyddsinfiltration för brostöden.

I beskrivningarna nedan anges för varje vattenverksamhet det ID som tilldelats alla vattenverksamheter inom projekt Ostlänken, där den inledande beteckningen ”G” eller ”Y” anger om det är fråga om grundvattenbortledning/infiltration eller åtgärd i ytvatten och den första siffran anger vid vilket kilometertal (enligt längdmätningen i järnvägsplanen) åtgärden ska vidtas. De sista siffrorna anger ett löpnummer.

Vattenverksamhet som omfattas av sökt tillstånd

Underlagen till ansökan inkluderar beskrivningar av samtliga vattenverksamheter som är planerade inom järnvägsplan Gerstabergr-Långsjön, oavsett om de faller under undantagsregeln i 11 kap. 12 § miljöbalken, skulle kunna hanteras som en anmälan eller om de kräver tillståndsprovning. I förevarande provning ingår dock endast de vattenverksamheter för vilka Trafikverket yrkat att mark- och miljödomstolen ska meddela tillstånd. Övriga vattenverksamheter som beskrivs i den tekniska beskrivningen hanteras enligt undantagsregeln i 11 kap. 12 § miljöbalken. Oavsett om vattenverksamheter tillståndsprovats eller hanteras enligt undantagsregel eller anmälan så kommer påverkan att följas upp, i kontrollprogram som tas fram i samråd med länsstyrelsen eller i egenkontrollprogram.



Figur 3. Översikt över de vattenverksamheter som ingår i ansökan inom delområde Gerstaberget. Skyddsinfiltration (G0-010) och schakt för brostöd (G0-003) har utgått från ansökan.

Teknisk beskrivning

Beskrivning av förhållandena på platsen

I området ligger en lågpunkt bredvid en skogsväg. Idag är det en våtmark som avvattnas åt nordväst vid skogsvägen genom en trumma och sedan vidare mot Gerstabergets torrlägningsföretag (från år 1930) för att sedan rinna ut i dike Gerstaberget. Avrinningsområdets storlek är 0,1 km².

Markytan är relativt plan och varierar inom området generellt mellan +36 och +37,5 meter. Jordlagerföljden inom lösmarksområdet består av organisk jord ovan lera följt av morän på berg. Den organiska jorden utgörs av torv eller gyttja med en

mäktighet på upp till cirka 1,5 meter. Leran är varvig med enstaka silt- eller finsandsskikt och i de övre lagren innehåller leran bitvis enstaka växtdelar eller gyttjig lera. Lerdjupet uppgår till som mest cirka 8,5 meter under befintlig marknivå. Bergdjupet ökar mot de centrala delarna av lösmarksområdet med ett största bekräftat djup av cirka 14 meter. Marknivån längs sträckan är relativt flack. Grundvattenstrycknivå har uppmätts i organisk jord (öppna magasinsförhållanden) längs sträckan. Högsta uppmätta grundvattenstrycknivå i ytlig organisk jord är +37 (medelnivå +36) meter vilket är marknära. Våtmarken bedöms generellt inte vara i kontakt med grundvattenmagasinet i friktionsjord under lerlagret. Det är dock troligt att våtmarken är i viss hydraulisk kontakt med det undre grundvattenmagasinet i randområdena i våtmarkens ytterkanter och att våtmarken där fylls på av uppträngande grundvatten.

Utförande av planerad anläggning i våtmark

Järnvägsanläggningen passerar över en mindre våtmark. Anläggningen grundläggs på bank som förstärks med tryckbank, se Figur 4.



Figur 4. Visualisering i 3D-modell med vy över våtmark 1+700, ses mot söder. Skärning på ömse sidor om banken genom våtmarken framgår också, samt planerad teknikgård. Observera att vyn är en illustration av hur den färdiga anläggningen kan komma att se ut och att den kan avvika från nuvarande omgivningsförhållanden, exempelvis avseende vegetation och byggnader.

Längs sträckan passerar spåret över ett låglänt våtmarksområde på uppemot 4 meter bank. Grundläggning planeras att utföras genom markförstärkning med vertikaldränering och förbelastning efter att organisk jord har grävts bort. För utskiftningarna kommer temporär grundvattenbortledning erfordras. Avsänkingsnivå för

utskiftningen kommer ligga på cirka +34 meter längs sträckan vilket motsvarar cirka 2 meter under grundvattentrycket i organisk jord. Vid anläggandet av bank kommer vattennivåerna i den östra, kvarstående, delen av våtmarken bli högre efter anläggandet. Förändringen jämfört med före åtgärd är höjning av vattennivån om 0,7 meter vid normalsituation och 0,8 meter vid högflödessituation.

För att undvika omfattande och svårunderhållna rörläggningar under tryckbanken ändras avvattningsriktningen så att avvattningen i stället sker österut för den kvarstående delen av våtmarken. Y1-002 avser utfyllnad av en del av våtmarken och bortledning av vatten ur vattenområdet. Våtmarken kommer då att avvattnas i servicevägens dike, Y1-021, ledas igenom en trumma under servicevägen, Y1-019, för att sedan rinna i naturliga vattenstråk och ansluta till en åkerkulvert strax uppströms E4 tillhörandes Brogårdets torrläggningsföretag (från år 1935). Brogårdet torrläggningsföretag 1935 påverkas i viss mån genom att avrinningsområdet ökar med cirka 7 hektar till följd av den avskärande banken vid km 1+700. Flödet beräknas öka vid medel av årshögsta flöde från cirka 163 l/s till cirka 171 l/s.

Tryckbanken har en yta på cirka 6,4 hektar och tar i anspråk cirka 3,7 hektar av den befintliga våtmarken. Den befintliga våtmarken har en yta på cirka 11 hektar. Utskiftning sker på upp till 1,5 meters djup (organisk jord). Utökad våtmarksutbredning på grund av vattennivåhöjningen (som uppstår utifrån järnvägsbankens blockering av tidigare utströmningen västerut) i den östra kvarstående delen förväntas bli cirka 0,5 hektar. Inom det tillfälliga markanspråket i vattenområdet för våtmark V1-001 kan även andra tillfälliga arbeten bli nödvändiga, till exempel etableringsytor, och som mest uppta en area av 600 m² av vattenområdet. Se tabell 9 nedan för teknisk information och flödesförhållanden för trumma Y1-019.

ID-nr	km-tal	Längd	Dimension	Dimensionerande flöde HQ50+5%	Medelflöde	VG In (RH2000)	VG Ut (RH2000)	Fritextkommentar
Y1-019	1+850	ca 10 (m)	600 (mm)	0,19 (m ³ /s)	4,2*10 ⁻⁴ (m ³ /s)	ca 36,89	ca 36,84	Anläggning av trumma under serviceväg/ ersättningsväg /arbetsväg

Tabell 9: Teknisk information om nya trumman och flödesförhållanden.

Miljökonsekvenser

Förutsättningar

Landskapet i delområdet består till största delen av öppet småskaligt jordbrukslandskap i norr och en mindre del i söder av produktionsskog. Gerstabergets dalgång i norr präglas av Gerstabergets herrgård med ett flackt landskap där odlingsmarken är omgiven av skogklädda höjder. I dalgången finns en lång historisk kontinuitet med förhistoriska lämningar som gravfält och en bytomt.

Naturvärden i delområdet består av ett dike vid Gerstabergets gård, där det uppströms befintlig stambana finns ett småvatten med lågt värde. Resterande delar av diket har också lågt naturvärde då det saknar värdefulla livsmiljöer för vattenlevande arter. 300 meter nedströms stambanan finns däremot ett viltvatten i diket som har högt naturvärde med en rik fågelfauna och ett stort antal fladdermusarter. I viltvattnet finns också de skyddade arterna större vattensalamander och åkergroda. Längre nedströms övergår diket i vattendraget Vaskabäcken med hög grad av naturlighet med bland annat havsöring. Vaskabäcken har här högt naturvärde innan den mynnar i Näslandsfjärden. I södra delen av delområdet finns en lövsumpskog med måttligt värde belägen i en större våtmark. I övrigt saknas naturvärdesobjekt som kan påverkas av vattenverksamheten i delområdet.

Det finns ett fåtal bostadsbyggnader i delområdet som berörs av buller under byggnadstiden. Naturresurser för vattenförsörjning finns i form ett sammanhängande grundvattenmagasin, Magasin Gerstaberget, där grundvattennivåerna är svagt artesiska i delar av grundvattenmagasinet. Inom grundvattenmagasinet finns två borrade dricksvattenbrunnar med relativt hög uttagskapacitet som används inom jordbruket. Inom påverkansområde för grundvatten finns det inte några energibrunnar. Någon förorenad mark där föroreningar kan spridas vid vattenverksamheten har inte konstaterats.

Samlad bedömning av sökt verksamhet

Våtmarken avvattnas idag åt nordväst vid skogsvägen genom en trumma och sedan vidare mot Gerstabergs torrlägningsföretag av år 1930. För att undvika rörläggningar under banken ändras avvattningsriktningen så att avvattningen istället sker österut för den kvarstående delen av våtmarken. Åtgärden medför att cirka 7 hektar av ursprungliga avrinningsområdet byter recipient. Våtmarken kommer då att avvattnas i sydöstlig riktning via nytt dike (Y1-021) längs med serviceväg, ledas igenom en trumma under servicevägen (Y1-019), för att sedan rinna i naturliga vattenstråk och ansluta till en åkerkulvert strax uppströms E4 tillhörande Brogårdets torrlägningsföretag av år 1935. Torrlägningsföretaget påverkas genom att avrinningsområdet ökar (med cirka 7 hektar) till följd av den avskärande banken vid km 1+700. Effekten på vattenanläggningens funktion och avvattningen av markavvattningsföretaget av nivåhöjningen förväntas bli obetydlig. Tillrinningen till Gerstabergs torrlägningsföretag av år 1930 minskar i samma utsträckning som den ökar till Brogårdets torrlägningsföretag av år 1935. Även om avrinningen från våtmarken byter riktning kommer vattnet slutligen att nå samma recipient, Vaskabäcken. Några effekter på Vaskabäckens hydrologi bedöms därmed inte uppstå på grund av åtgärderna i våtmarken.

Vattennivåerna i den östra delen av våtmarken blir högre efter åtgärd. Förändringen jämfört med före åtgärd är höjning av vattennivån om 0,7 meter vid normalsituation och 0,8 meter vid högflödessituation. Utökad våtmarksutbredning på grund av vattennivåhöjningen i den östra kvarstående delen förväntas bli cirka 0,5 hektar. Eftersom vattenytan höjs kommer förlusten av våtmarksareal i viss mån kompenseras av att nya arealer av omgivande mark sätts under vatten. En naturvårdsart förekommer men inga skyddade eller rödlistade arter. Förlusten av biotopen i och med anläggandet av tryckbank har konsekvensbedömts och redovisats i järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning.

Övriga effekter och konsekvenser av sökt vattenverksamhet

Nedan beskrivs hur Trafikverket arbetar med sådan påverkan som kan förekomma till följd av själva byggprojektet men som i vissa fall också kan härröra från vattenverksamheten. Framför allt handlar det då om hantering av massor, transporter och olägenheter i form av buller, vibrationer och utsläpp av länshållningsvatten.

Hantering av massor

Vad gäller masshantering finns det regler framför allt i miljöprövningsförordningen och förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd som kan komma att aktualiseras inom ramen för byggprojektet Ostlänken. Enligt villkor 8 i regeringens tillåtighetsbeslut ska en masshanteringsplan redovisas till länsstyrelsen och berörda kommuner innan påbörjande av byggnads- och anläggningsarbeten. Trafikverket har tagit fram en övergripande strategisk masshanteringsplan för Ostlänken i syfte att säkra en hög grad av användning massor inom projektet samt säkerställa att omhändertagandet av massorna sker på ett miljöriktigt sätt, för att förebygga avfall och begränsa klimatpåverkan. Den övergripande strategiska masshanteringsplanen har samråtts med berörda kommuner och länsstyrelser. En masshanteringsplan för arbeten inom det nu aktuella delområdet samt masshanteringsanalyser kommer att tas fram och redovisas till länsstyrelsen senast tre månader innan projektstart och uppdateras varefter projektet framskrider.

Planen kommer bland annat redovisa hur provtagning av massor kommer att utföras och hur massorna sedan hanteras inom arbetsområdet eller transporteras ut från området. Det kan då uppkomma verksamheter eller åtgärder som är anmälningspliktiga till exempel anmälan om schakt i förorenade områden och anmälan för krossverksamhet. Dessa anmälningar kommer, allt efter det att behov uppkommer, göras av Trafikverket eller av den upphandlade entreprenören i samband med byggskedet. Dessa prövningar omfattas inte av denna tillståndsansökan.

Utsprängda bergmassor kommer i huvudsak att återanvändas som råmaterial och krossas ned till material för uppbyggnad av järnvägsanläggningen. Kvalitetskrav på bergmaterialet styr återanvändningen. Kan bergmassorna inte återanvändas för bankroppen, för anläggning av vägar eller för tillverkning av betong, avyttras massorna

till extern part i regionen För delområdet Gerstabergr kommer det att tas ut och hanteras cirka 110 000 m³ bergmassor från bergskärningar.

Transporter

I byggskedet kommer transporter av massor i södra delen av delområde Gerstabergr i huvudsak ske inom och utmed markområdet för den nya järnvägen men i övrigt på tillfälliga byggvägar, befintliga allmänna och enskilda vägar. Byggtrafiken i delområdet kommer för att nå huvudetableringen i norr inledningsvis gå via en del av väg 525 och sedan passera under E4 västerut. Detta gäller även de bergmassor som tas ut och omfattas av vattenverksamheten. För att minska antalet transporter och störningar på befintligt vägnät och tredje man kommer mobila krossar och betongstationer att användas.

Buller och vibrationer

Under byggtiden kommer det till följd av anläggningsarbeten för Ostlänken att uppkomma luftburet buller, stomljud och vibrationer från bland annat schaktarbeten, pålning, bergborrning, sprängning och spontning. I vilka fall detta kan anses utgöra risk för olägenhet för omgivningen beror på närheten till bostäder och annan byggnation eller känslig miljö. För att minska störningar under byggperioden arbetar Trafikverket med olika åtgärder enligt en så kallad åtgärdstrappa. Inom hela projekt Ostlänken gäller att alla risker avseende buller hanteras lika, oavsett om de har samband med vattenverksamhet eller inte. Det innebär att Trafikverket åtagit sig att inom projektet innehålla Naturvårdsverkets allmänna råd för buller från byggplatser, NFS 2004:15 och i de fall detta inte har bedömts vara möjligt, även med vidtagna skyddsåtgärder, erbjuds de berörda tillfälligt boende. Om det uppstår buller som riskerar att utgöra olägenheter för människors hälsa eller miljön hanteras detta buller inom ramen för egenkontroll och den ordinarie tillsyn som gäller för byggprojektet.

När det gäller buller i byggskedet som har samband med vattenverksamhet behöver denna aspekt förstås ändå belysas inom tillståndsprovningen. I vilka fall särskilda åtgärder är påkallade med anledning av bullrande moment i samband med vattenverksamhet framgår av miljökonsekvensbeskrivningen för vattenverksamhet. Inom

delområde Gerstabergr planeras vissa arbeten i vattenområde som skulle kunna ge upphov till buller. Eftersom det saknas boende i närheten av denna plats uppstår dock inget problem med buller i detta fall.

Vid grundvattenbortledning och eventuell infiltration av vatten är det inte själva vattenverksamheten som alstrar buller, utan den byggande verksamhet som pågår på platsen. I dom i mål om tillstånd till grundvattenbortledning från järnvägstunneln Citybanan angav Mark- och miljööverdomstolen att reglering i villkor av sådant ”annat buller” visserligen är formellt möjligt men att en bedömning behöver göras av huruvida det är lämpligt och om det finns behov av att göra det (MÖD 2010:9). Som en anpassning till denna praxis tillhandahåller Trafikverket nedan de beskrivningar som möjliggör en sådan bedömning i detta fall.

Som framgår av miljökonsekvensbeskrivning vattenverksamhet kommer det inom delområde Gerstabergr att vara ett fåtal bostadsfastigheter som under byggtiden riskerar att störas av bullrande arbeten på platser där även grundvattenbortledning sker. Vid Gerstabergrs gård, kommer det vid anläggande av brostöd för de nya broarna över uppspåret ske temporär grundvattenbortledning. Det mest bullrande arbetsmomentet kopplat till detta är spontning, vilket bedöms kunna ge byggbullernivåer upp mot 75 dBA vid närmaste bostadsbyggnad. Temporära bullerskyddsåtgärder kan bli aktuellt. Samtliga redovisade byggbullernivåer som beskrivs avser ekvivalent ljudnivå.

Vad gäller vibrationer så har en tidig riskinventering av byggnader utförts inom en sträcka om 150 meter från planerad järnvägsanläggning. Inventeringen omfattar grundförhållanden, grundläggningssätt, konstruktion samt ingående byggnadsmaterial. Inventering och syneförättning utförs enligt Svensk Standard i god tid innan byggstart.

Utsläpp av vatten

Länshållningsvatten har ofta ett högt partikelinnehåll (sediment) och kan innehålla oljeföreningar från maskiner, kväve från sprängning eller vara påverkat av naturliga vittringsprodukter från bergmineral. pH-värdet kan också vara förhöjt till följd

av kontakt med cement och betong. Utsläpp av länshållningsvatten kan därmed utgöra miljöfarlig verksamhet och kontrolleras inom ramen för Trafikverkets egenkontroll samt är föremål för ordinarie tillsyn. På platser med utsläppspunkter vid känsliga vattendrag med specifika skyddsåtgärder eller andra villkor kommer specifika kontrollprogram för utsläpp av vatten att tas fram.

Utsläpp av länshållningsvatten kan i vissa fall även ha sådan direkt koppling till vattenverksamhet att utsläppet åtminstone delvis kan ses som hänförligt till vattenverksamheten. Det är framför allt när den vattenverksamhet som prövas utgörs av bortledning av grundvatten, och detta grundvatten har blandats med ytwater och annat vatten och som pumpas bort för att släppas ut utanför arbetsområdet. Utsläppet av länshållningsvattnet är då en fråga som kan behöva beaktas också i prövningen av vattenverksamheten.

Inom delområde Gerstaberget kommer länshållningsvatten att ledas till befintliga dikessystem efter att först ha kontrollerats avseende kvalitet och vid behov rening genom olje- och sedimentavskiljning samt eventuell pH-neutralisering.

Förorenad mark 10 kap. miljöbalken

När det gäller 10 kap. miljöbalken kan konstateras att detta avser ansvar för miljöskada. Vid byggnationen av Ostlänken har Trafikverket ett ansvar att inte orsaka eller bidra till spridning av förorenande ämnen. Skulle en miljöskada inträffa eller föroreningar spridas till följd av Trafikverkets åtgärder finns reglerna i 10 kap. miljöbalken som bland annat föreskriver en skyldighet att underrätta tillsynsmyndigheten och reglerar ansvaret för att avvärja fara och vidta avhjälpandeåtgärder. Trafikverket har inventerat befintliga föroreningar längs den blivande järnvägen och kommer att som en del av miljösäkringen inom projekt Ostlänken att vidta åtgärder för att undvika miljöskada eller bidra till spridning av några befintliga föroreningar. Vid inventering och utredning har inga förorenade områden med risk för mobilisering av föroreningar till följd av anläggningens vattenverksamheter identifierats inom delområde Gerstaberget.

Allmänna hänsynsregler 2 kap. miljöbalken

De allmänna hänsynsreglerna har först tillämpats vid regeringens tillåtlighetsprövning och tillämpas därefter även vid den tillåtlighetsprövning som sker inom ramen för fastställelse av järnvägsplanens av tillåtlighet. En fastställd järnvägsplan innebär således att den totala omgivningspåverkan från både byggnationen och driften av den nya järnvägen i sin helhet är accepterad enligt dessa hänsynsregler. Men en tillståndsansökan ska naturligtvis ändå innehålla de uppgifter som behövs för att bedöma hur de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken följs. Hänsynsreglerna kan få förnyad relevans framför allt vid den villkorsprövning som ska ske i detta mål. Detta framförallt i dynamiken mellan 2 kap. 3 § (försiktighetsprincipen) och 2 kap. 7 § (proportionalitetsprincipen). Risken för skador eller olägenheter för människors hälsa eller miljön måste här alltid bedömas i förhållande till nyttan av skyddsåtgärder och andra försiktighetsmått jämfört med kostnaderna för sådana åtgärder. Kraven i 2 kap. 2–5 § och 6 § första stycket gäller dock bara i den utsträckning det inte kan anses orimligt att uppfylla dem.

Riksintressen och hushållningsregler 3–4 kap. miljöbalken

Påverkan från den nya järnvägsanläggningen på riksintressen m.m. utifrån en tillämpning av 3–4 kap miljöbalken, hanteras i sin helhet inom ramen för fastställelse av järnvägsplanen. Skyldigheten att beakta dessa kapitel i miljöbalken vid planläggning av järnväg framgår direkt av lagen (1995:1649) om byggande av järnväg (1 kap. 3 §) och har sin förklaring i att denna prövning inte kan göras separat från lokaliseringsprövningen.

Delområde Gerstabergr sträcker sig parallellt med kusten och Näslandsfjärden, som närmast cirka 2,5 kilometer öster om banan. Näslandsfjärden, där vattendraget Vaskabäcken mynnar, omfattas av riksintresse för yrkesfisket (3 kap. 5 § miljöbalken) och kustområdet omfattas av riksintresse för det rörliga friluftslivet (4 kap. 1 och 2 § miljöbalken). Hela kusten är också av riksintresse för högexploaterad kust, 4 kap. 4 § miljöbalken. Västra stambanan (befintlig järnväg) som Ostlänken ansluter till i Gerstabergr är av riksintresse för kommunikationer (3 kap. 8 § miljöbalken) jämte väg E4 (befintlig väg). Av underlaget till järnvägsplanen och även av

den miljökonsekvensbeskrivning som upprättats till denna ansökan framgår att järnvägsanläggningen inom delområde Gerstaberget inte påverkar dessa riksintressen.

Miljö kvalitetsnormer 5 kap. miljöbalken

Ostlänkens byggharhet i förhållande till gällande miljö kvalitetsnormer har bedömts inom ramen för fastställelse av järnvägsplanen. Anläggningens lokalisering och utformning har anpassats för att undvika eller begränsa påverkan på de vattenförekomster som finns längs sträckan. Inga yt- eller grundvattenförekomster berörs av anläggningen inom delområde Gerstaberget. Vattendraget Vaskabäcken, som finns nedströms anläggningen, omfattas inte av miljö kvalitetsnormer. Vaskabäcken mynnar i kustvattenförekomsten Näslandsfjärden.

Skyddade områden 7 kap. miljöbalken

Strandskyddets och biotopskyddets intressen har beaktats inom ramen för planprocessen. Vid fastställd järnvägsplan gäller inte miljöbalkens förbud inom sådana områden (jfr 7 kap. 11 a § resp. 16 § 2 och 3 miljöbalken). Anläggningen aktualiserar därmed inte något krav på dispenser inom delområdet. Naturrestatet Brandalslund (2044379) vid Näslandsfjärden där Vaskabäcken mynnar påverkas ej av anläggningen.

Bestämmelser om skydd för biologisk mångfald 8 kap. miljöbalken

Reglerna i artskyddsförordningen är en precisering av de allmänna hänsynsreglerna i miljöbalkens andra kapitel. Tillåtighetsprövningen, som i detta fall sker inom ramen för järnvägsplanprocessen, innefattar prövning mot de allmänna hänsynsreglerna och inkluderar således en bedömning av åtgärdernas förenlighet med artskyddsförordningen. I förekommande fall kan även frågan om artskyddsdispens samprövas inom denna process.

I detta fall har artskyddet för landlevande arter hanterats i järnvägsplanens process och redovisas i Miljökonsekvensbeskrivning för järnvägsplan Gerstaberget-Långsjön. När det gäller arter som kan påverkas av vattenverksamheternas utförande beaktas dessa dock främst inom prövningen av vattenverksamhet.

Inom delområde Gerstabergr bedöms ett viltvatten vid cirka km 0+100, (ID N04-28880) nedströms dike Gerstabergr vara fortplantningsområde för större vattensalamander och åkergröda, som är skyddade enligt 4 § 4 p. artskyddsförordningen. Här observerades även vanlig padda och eDNA-provtagning visade även spår av mindre vattensalamander med skydd enligt 6 § artskyddsförordningen. Samtliga fyra arter kan även finnas i dike Gerstabergrs övre delar. Denna tillståndsansökan omfattar dock inga åtgärder i dike Gerstabergr, varför frågan om artskydd inte aktualiseras inom ramen för denna prövning. Det kan dock nämnas att vissa mindre åtgärder i diket (se avsnitt 5.9.2) har anmälts till Länsstyrelsen i Stockholms län, som i sitt beslut uppställt vissa krav på skyddsåtgärder för att utesluta att skyddade arter påverkas i viltvatten och dike.

Samråd

Ansökan har föregåtts av ett omfattande samrådsförfarande enligt 6 kap. miljöbalken, där Trafikverket haft avgränsningssamråd med myndigheter och de fastighetsägare, markavvattningsföretag och andra som har bedömts som särskilt berörda av vattenverksamheten som följer av den aktuella järnvägsplanen. Särskild inbjudan till samråd gick även ut till alla fastighetsägare inom ett väl tilltaget utredningsområde för vattenverksamhet. Då Trafikverket har bedömt att den sökta vattenverksamheten innebär betydande miljöpåverkan har inget undersökningssamråd genomförts.

Avgränsningssamrådet genomfördes gemensamt och samordnat med samråd för järnvägsplan i form av öppna hus med allmänheten, berörda myndigheter och näringsliv samt organisationer samt särskilda möten med Länsstyrelsen i Stockholms län och Södertälje kommun. Även flertalet kompletterande samråd har genomförts.

Vattenrättslig rådighet

Trafikverket har rådighet genom 2 kap. 4 § p. 6 lag (1998:810) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet. Markåtkomst sker med stöd av järnvägsplan. De vattenverksamheter som omfattas av ansökan ligger dessutom inom det område

som tagits i anspråk för järnvägsplanen och som Trafikverket därmed har rätt att förfoga över.

Sakägare i vattenrättslig mening

I fastighetsförteckningen bilagd till ansökan förtecknas samtliga fastigheter inom påverkansområde för grundvatten och fastigheter som berörs av arbeten inom vattenområde. Av förteckningen framgår Trafikverkets bedömning i fråga om vilka av fastigheterna som särskilt berörs av vattenverksamheten och således är att betrakta som sakägare.

Trafikverket har vid avgränsningen av sakägarkretsen utgått från 9 kap. 2 § lagen (1998:810) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet. Kretsen utgörs således av de fastighetsägare på vars fastigheter verksamheten kan medföra skador på mark eller vatten som tillhör fastigheten, på byggnader eller anläggningar som finns på fastigheten eller på fastighetens användningssätt. Kretsen omfattar inte verksamheter inom delar av fastigheter som vid tiden för verksamheten kommit i statlig ägo genom järnvägsplanens permanenta markanspråk. Till sakägarkretsen hör således ägare till byggnader, ledningar eller andra anläggningar inom potentiellt sättningskänslig lermark eller brunnar inom påverkansområdet för grundvatten samt fastighetsägare på vars fastigheter skada kan uppkomma genom arbeten i ytvatten/vattenområde.

Påverkansområden för grundvattenbortledning har beräknats med både analytiska och numeriska metoder och är fackmannamässigt utförda och baseras på att schakten utförs utan spont om inte annat anges. Med potentiellt sättningskänslig mark räknas områden med postglacial eller glaciallera, gyttjelera och områden med torv.

Efter skriftväxling mellan domstolen och Trafikverket har Trafikverket kompletterat sakägarförteckningen med fastigheter på vilka det finns skogs- och/eller jordbruksmark inom påverkansområdet för grundvatten, och som med en sådan bedömning ska anses vara sakägare.

Utgångspunkter för villkorsreglering

Det är Trafikverkets tolkning att miljöbalkens skrivning i 16 kap. 2 § att ett tillstånd får förenas med villkor inte är detsamma som att villkor alltid ska föreskrivas. Avgörande för om ett tillstånd ska förenas med villkor är att sådana behövs, exempelvis för att förhindra skada på eller olägenhet för omgivningen (jfr 22 kap. 25 § första stycket p 6–13 miljöbalken).

Nedan redogör Trafikverket för motiven till de villkor som föreslagits gälla för vattenverksamhetens bedrivande inom delområde Gerstaberget. I detta avsnitt utvecklar Trafikverket också sina bedömningar i fråga om de delar av verksamheten där inga särskilda villkor har föreslagits men som ofta är föremål för villkorsreglering i tillstånd. Trafikverket lyfter härvid särskilt villkorsreglering avseende grundvattenbortledning, buller och vibrationer samt åtagande om vandringshinder.

Motivering av föreslagna villkor

Det allmänna villkoret

Den av Trafikverket föreslagna villkorsformuleringen innehåller förtydligandet att kravet avser frågor av betydelse för påverkan på människors hälsa eller miljön. Tillägget bör ses som just ett förtydligande av vad som redan gäller vid tillämpning av det allmänna villkoret. Möjligheten att förena ett tillstånd med villkor framgår av 16 kap. 2 § miljöbalken. Avgörande för om ett tillstånd ska förenas med villkor är dock att sådana behövs, till exempel för att förhindra skada på eller olägenhet för omgivningen (jfr 22 kap. 25 § första stycket p 6–13 miljöbalken).

Samma utgångspunkt gäller förstås även vid uttolkning av det allmänna villkoret, som följaktligen inte kan anses få den verkan att också sådana uppgifter i underlaget blir bindande som saknar betydelse för uppfyllandet av miljöbalkens syften. Trafikverkets syfte med den föreslagna formuleringen är att i tillstånd till vattenverksamhet undvika onödig bundenhet vid detaljer angående utformningen av de tekniska lösningar och de anläggningar som beskrivits i ansökningshandlingarna. En sådan bundenhet kan många gånger vara helt befogat vid tillstånd för en miljöfarlig verksamhet. Men för en vattenverksamhet inom ett väg- eller järnvägsprojekt riskerar det en låsning av byggverksamheten som inte är påkallad av hänsyn till allmänna

intressen. Obefogade låsningar till en viss teknisk utformning 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 lösningar kan då gå förlorat och i värsta fall även möjligheten att ytterligare minska miljöbelastningen genom ett val av en annan produktionsmetod. Det blir då istället villkoren i tillståndet som i princip styr byggverksamheten.

Villkor om kontrollprogram

Trafikverket har gjort en mängd åtaganden att följas upp inom ramen för kontrollprogrammet. Ett villkor om upprättande av kontrollprogram föreslås därför. Den tid om sex veckor som föreslås bedöms vara tillräcklig inför byggstart eftersom Trafikverket kommer att ha en nära dialog med tillsynsmyndigheten inför upprättandet av kontrollprogrammet.

Buller och vibrationer

Trafikverket har inte lämnat förslag till villkor avseende buller inom delområde Gerstaberget. Under byggtiden kommer buller från vattenverksamhet inte att uppstå, eftersom det saknas boende i närheten av arbeten i vattenområde.

När det gäller buller och vibrationer från schaktarbeten, pålning, bergborring, sprängning och spontning som inte utgör vattenverksamhet kan konstateras att det i detta fall råder helt andra förhållanden när det gäller sådant ”annat buller” än vad som var fallet i det s.k. Citybananmålet, och som anger att reglering är möjlig i vissa fall. Citybanan ligger i centrala Stockholm och det var därför många människor som under en lång tid utsattes för buller och vibrationer till följd av projektet. Inom hela delområde Gerstaberget saknas sammanhållen bebyggelse i banans närhet och bullret från byggverksamheten berör därmed endast ett fåtal bostadsbyggnader. Därmed saknas sådana särskilda omständigheter som kan motivera ett avsteg från huvudregeln att det som regleras i tillståndet är påverkan från själva vattenverksamheten.

Något behov av villkor för annat buller torde inte föreligga, då Trafikverket inom hela projekt Ostlänken redan arbetar aktivt med bullerskyddsåtgärder. Som tidigare redogjorts hanteras alla risker avseende buller inom projekt Ostlänken lika, oavsett om de har samband med vattenverksamhet eller inte. Trafikverket har härvid att förhålla sig till Naturvårdsverkets allmänna råd för buller från byggplatser, NFS 2004:15.

Villkor avseende vibration torde inte vara påkallat eftersom Trafikverket i detta fall, liksom i alla andra anläggningsprojekt, oavsett om de medför tillståndspliktig vattenverksamhet eller inte, har att följa Svensk standard:

- Svensk Standard SS 460 48 66:2011, ”Vibration och stöt – Riktvärden för sprängningsinducerade vibrationer i byggnader”
- Svensk Standard SS 2 52 11, ”Vibration och stöt – Riktvärden och mätmetod för vibrationer i byggnader orsakade av pålning, spontning, schaktning och packning”
- Svensk Standard SS 2 52 10, ”Vibration och stöt – Sprängningsinducerade luftstöt vågor - Riktvärden för byggnader”
- Svensk Standard SS 460 48 60:2022 ”Vibration och stöt – Metod för synförrättning av byggnader och anläggningar i samband med vibrationsalstrande verksamhet”.

Skäl för verkställighetsförordnande

Tillstånden i ansökan förutsätter att järnvägsanläggningen blivit tillåten i en järnvägsplan som vunnit laga kraft. Då är det slutligen bestämt att anläggningen kommer att genomföras med den lokalisering, sträckning och läge som blivit reglerade i planen. Något hinder för mark- och miljödomstolen att meddela verkställighet för de vattenrättsliga tillstånden ska då inte föreligga. Den intresseprövning som skulle kunna tala mot ett sådant förordnande är ju vid denna tidpunkt redan avgjord i järnvägsplanen.

Delområde Gerstaberget är det område som måste påbörjas först på hela delsträckan. Det vattenrättsliga tillståndet är en förutsättning för genomförandet av projektet i

enlighet med planering. Förseningar av projektet kommer att innebära att de förväntade kapacitetsökningarna för järnvägssystemen försenas. Förutom denna samhälls-ekonomiska förlust kan en försening även innebära rent monetära förluster. Detta i förhållande till de ekonomiskt rationella arbetssätt som förutsatts vid planeringen av projektet. För delområde Gerstabergr gäller dessutom krav på extra lång framhållning för att arbetena ska kunna planeras med hänsyn till behovet av avstängning av trafik på Västra stambanan.

Genomförande av de vattenrättsliga arbetena får anses stå i överensstämmelse med de allmänna hänsynsreglerna. Inga skador kan förutses och Trafikverket har föreslagit en relativt omfattande villkorskatalog till tillståndet. Verksamheten regleras därtill av en mycket omfattande mängd föreskrifter och förordningar. Med hänsyn till detta måste risken för både oförutsedda och irreversibla skador anses som mycket liten, för att inte säga försumbar. Med hänsyn till ovanstående bör Trafikverkets intresse av att kunna ta tillståndet i anspråk redan med stöd av mark- och miljödomstolens dom anses väga tyngre än de intressen som skulle kunna tala för motsatsen.

INKOMNA YTTRANDE OCH SÖKANDENS BEMÖTANDE

Naturvårdsverket, Hav- och vattenmyndigheten (HaV), Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), och Sveriges geologiska undersökning (SGU) har avstått från att yttra sig.

Länsstyrelsen i Stockholms län

Avgränsning av ansökan

Samtliga vattenverksamheter som kommer att genomföras inom ramen för projektet Ostlänken har bilagts ansökan i form av en lista (bilaga C.8) av vilken framgår ungefär vilken typ av åtgärd det rör sig om samt Trafikverkets bedömning av huruvida åtgärden är tillstånds- eller anmälningspliktig alternativt faller under undantaget i 11 kap. 12 § miljöbalken och därmed varken kräver anmälan eller tillstånd. En relativt hög andel av dessa vattenverksamheter har Trafikverket valt att inte

inkludera i nu aktuell tillståndsansökan. Det finns därmed i målet ingen närmare beskrivning av dessa åtgärder eller deras miljömässiga konsekvenser.

Eftersom det inte har givits in något underlag beträffande de exkluderade vattenverksamheterna har länsstyrelsen inte heller utfört någon granskning i denna del. Det kan ifrågasättas om urvalet av vilka åtgärder som omfattas av ansökan respektive miljökonsekvensbeskrivningen gjorts lite väl snävt (jfr NJA 2008 s. 748 samt länsstyrelsens resonemang nedan under rubriken Förorenade områden). Länsstyrelsen har dock inte vidtagit några självständiga utredningsåtgärder beträffande de vattenverksamheter som inte omfattas av ansökan och kan därmed inte bedöma om det finns något hydrologiskt samband mellan de ansökta åtgärderna och de listade vattenverksamheter som kommer att hanteras självständigt vid sidan av förevarande tillståndsprövning. För vattenverksamheter där det finns ett hydrologiskt samband bör en samlad prövning ske för att mark- och miljödomstolen ska kunna ta hänsyn till eventuellt kumulativa faktorer i sin samlade bedömning av verksamhetens effekter på miljö.

Länsstyrelsen vill vidare påminna om egenkontrollansvaret samt det faktum att myndigheten inte på förhand kan bedöma utfallet av en anmälan om vattenverksamhet.

Arbetstid

Trafikverket har yrkat att mark- och miljödomstolen ska bestämma arbetstiden för de i tillståndet angivna vattenverksamheterna till 10 år räknat från det att tillståndet tagits i anspråk. Denna formulering öppnar upp för ett oändligt tidsspänn. Länsstyrelsen anser att arbetstiden ska bestämmas till 10 år från det att domen har vunnit laga kraft.

Kontrollprogram

Länsstyrelsen kan tillmötesgå Trafikverket i detta mål och acceptera att kontrollprogrammet ges in till tillsynsmyndigheten senast sex veckor innan de tillståndspliktiga arbetena inleds. Länsstyrelsen vill dock understryka att tidsramen om

sex veckor får ses som ett undantag då det kan vara svårt att hinna med granskning av omfattande kontrollprogram på så kort tid.

Kompensationsåtgärder

Länsstyrelsen anser att tillståndet bör förenas med villkor om att kompensationsåtgärder enligt 16 kap. 9 § miljöbalken ska vidtas med anledning av den direkta förlusten av våtmark vid sumpskog V1-001 som anläggandet av järnvägsbanken kommer att ge upphov till.

Lista över åtaganden

Länsstyrelsen anser att de åtaganden och försiktighetsmått som återfinns i ansökan och miljökonsekvensbeskrivningen ska finnas samlade och tydligt angivna i en lista. Detta för att tillsynsmyndigheten ska kunna utöva en effektiv och ändamålsenlig tillsyn. Dessutom kan en dylik lista vara till hjälp för Trafikverkets entreprenörer.

Förorenade områden

Enligt länsstyrelsernas nationella databas för förorenade områden ligger det en industrideponi på en fastighet som gränsar till vattenverksamhet G0-010, som tillsammans med ett antal andra vattenverksamheter (G0-003, G0-005 och G0-006) av olika anledningar lyfts ut ur tillståndsprövningen av Trafikverket. Det är viktigt att Trafikverket vidtar åtgärder på förhand för att säkerställa att deras verksamhet inte påverkar deponin negativt och orsakar spridning av eventuella föroreningar i grundvattnet. Länsstyrelsen efterfrågar därför ett resonemang kring om det finns listade vattenverksamheter som fortfarande är aktuella i anslutning till denna del av järnvägssträckan som bör lyftas in i tillståndsprövningen. Om Trafikverket fortsatt anser att det är uppenbart att varken allmänna eller enskilda intressen kommer att skadas bör detta motiveras.

Markstabilitet

Markstabiliteten runt järnvägsanläggningen kan påverkas vid anläggandet av vissa anläggningsdelar, exempelvis vid schakter eller utfyllnad av våtmark. Skadeförebyggande åtgärder och skyddsåtgärder i form av till exempel stödkonstruktioner och markförstärkningsåtgärder redovisas övergripande i den tekniska beskrivningen i

Bilaga C, men med undantag för de områden som redovisas i Bilaga C.6 är beskrivningarna så pass generella att länsstyrelsen inte kan ta ställning till stabiliteten hos specifika delar av den ansökta sträckan. Eventuella stabilitetsproblem som kan tänkas uppstå bedöms dock kunna hanteras med de åtgärder som redovisas.

Omgivningsbuller

Länsstyrelsen konstaterar att Trafikverket avser att följa Naturvårdsverkets allmänna råd för buller från byggarbetsplatser (NFS 2004:15). Inga särskilda villkor behövs. Länsstyrelsen erinrar dock om försiktighetsprincipen och att bästa möjliga teknik ska användas.

Fornlämningar

Länsstyrelsen har inget att anmärka ur fornlämningssynpunkt. Den fornlämning som omnämns i ansökan är emellertid belägen inom arbetsområdet för järnvägsbyggnationen, vilket innebär att den kommer att behöva undersökas och tas bort inför byggnationen.

Verkställighetsförordnande

Länsstyrelsen har inga invändningar mot att tillståndet förenas med ett verkställighetsförordnande.

Bemötande av länsstyrelsens synpunkter

Avgränsning av ansökan

Trafikverket anser att det är helt korrekt att länsstyrelsens granskning inte omfattar de undantagna vattenverksamheterna för vilka tillstånd inte söks. Det är emellertid inte korrekt att det skulle saknas underlag beträffande dessa vattenverksamheter.

Underlagen till ansökan inkluderar samtliga planerade vattenverksamheter inom det område som ansökan avser, även de som hanteras enligt undantagsregeln i 11 kap. 12 § miljöbalken. Motiven till att undantagsregeln är tillämplig framgår av ansökan för varje aktuell vattenverksamhet, medan de bakomliggande effekt- och konsekvensbedömningarna återfinns i bilaga D.2 till ansökan. Trafikverket baserar tillämpningen av undantagsregeln på om allmänna eller enskilda intressen kan skadas,

vilket betyder att uppenbarhetsrekvisitet mycket väl kan vara uppfyllt även om vattenverksamheten medför en påverkan/effekt på vattenförhållandena, till exempel om det inte finns några intressen som kan skadas.

De redovisade bedömda effekterna, till exempel påverkansområde för grundvattenpåverkan, är kumulativa effekter baserade på samtliga planerade vattenverksamheter. Vidare har ett kriterium för tillämpning av undantagsregeln varit att vattenverksamheten inte ligger i direkt anslutning till någon tillståndssökt vattenverksamhet eller att det inte föreligger något hydrologiskt samband av betydelse för effekt- och konsekvensbedömningen av någon tillståndssökt verksamhet. När det gäller vattenverksamheter av typen grundvattenbortledning vid skärningar för järnväg och väg vill Trafikverket framhålla att det inte finns några riskexponerade objekt inom påverkansområdet inom det aktuella delområdet och därmed inga allmänna eller enskilda intressen som kan skadas.

Arbetstid

Frågan om från vilken tidpunkt arbetstiden ska löpa lämnas åt domstolen att avgöra.

Kontrollprogram

I delområde Gerstaberget är projekteringen redan i gång och tre månaders väntan är en mycket lång tid för projektet att avvakta i ett sådant sent skede. Trafikverket förstår länsstyrelsens behov av att kunna planera och resurssätta men i detta fall är det inte fråga om en så omfattande vattenverksamhet att kontrollprogrammet kan förväntas bli särskilt omfattande eller komplicerat. Trafikverket hoppas, med hänsyn till projektets redan pressade tidsplanering, att den föreslagna tiden om sex veckor ska kunna vara tillräckligt för kontrollprogrammet avseende vattenverksamhet inom delområde Gerstaberget.

Kompensationsåtgärder

Trafikverket motsätter sig att tillståndet förenas med villkor om kompensationsåtgärder enligt 16 kap. 9 § miljöbalken. Den nu aktuella vattenverksamheten innebär inte något intrång i allmänna intressen. Det är järnvägsplanen som ger Trafikverket rätten att ta mark i anspråk för ändamålet och det är således intrångsreglerna i lagen om byggande av järnväg som innebär att våtmarksområden avlägsnas. Mark-

och miljödomstolen kan rimligen inte tillämpa en fakultativ bestämmelse om kompensation i miljöbalken för ett intrång i allmänna intressen som sker i enlighet med en annan lagstiftning och som beslutats av en annan myndighet. I lagen om byggande av järnväg saknas möjlighet att genom järnvägsplan ta i anspråk mark för naturkompensation, varför Trafikverket generellt sett inte äger rådighet att ta ytor i anspråk utöver vad som krävs för anläggningen. Inom ramen för planprocessen har den lokalisering och den utformning valts som på bästa sätt beaktar höga naturvärden.

Lista över åtaganden

När det gäller den lista som länsstyrelsen efterfrågar är Trafikverkets inställning att syftet med en sådan sammanställning är oklart och att en sammanställning inte skulle tillföra något med avseende på den tillståndspliktiga verksamheten som inte redan tydligt framgår av ansökan. Därtill kommer att det också är oklart vilken rättslig status en sådan sammanställning skulle ha.

Föreordnade områden

Trafikverket noterar informationen från länsstyrelsen om att det ligger en industridepå på en fastighet som gränsar till vattenverksamhet G0-010. Deponin finns registrerad i länsstyrelsens nationella databas (objekt 129153). Trafikverket har tagit del av de uppgifter som finns registrerade i MIFO-blankett och i objektsammanfattning. Informationen är knapphändig och det saknas uppgifter om deponins placering på fastigheten. I MIFO-blanketten anges att det rör sig om en deponi för avloppsslammen i objektrapporten anges även i en kommentar att det är Banverkets tipp. I Länsstyrelsen Stockholms läns rapport 1993:14 är ett slam- eller gödselupplag markerat vid Gerstabergs gårdsbebyggelse.

Då inga andra uppgifter om deponins placering har framkommit gör Trafikverket bedömningen att det är sannolikt att den har legat i direkt anslutning till gårdsbebyggelsen där hantering av gödsel har skett. Området vid Gerstabergs gårdsbebyggelse berörs inte av någon vattenverksamhet. Handlingar i Trafikverkets arkiv visar att Banverket på 1990-talet deponerat överskottsmassor direkt väster om befintlig järnväg (km 45+500, ca km 1+500 Ostlänken). Området berörs inte av

Ostlänken och påverkas inte av någon vattenverksamhet. Av banverkshandlingar framgår även att området norr om gräns för tillståndsansökan (km 0+000), öster om befintlig järnväg (km 43+900), på 1990-talet använts för makadamkross och som bergtipp. På denna plats finns idag en anlagd våtmark. Inte heller detta område berörs av någon vattenverksamhet.

Markstabilitet, omgivningsbuller, fornlämningar

Trafikverket noterar endast att länsstyrelsen inte har något särskilt att anmärka och att man även delar Trafikverkets uppfattning att behov saknas av särskilt villkor för buller.

Statens geotekniska institut (SGI)

I den tekniska beskrivningen redovisas en strategi för åtgärder för att begränsa grundvattenbortledning och grundvattenpåverkan. SGI ser positivt på strategins principer men vill lyfta frågan om det behövs ett förtydligande angående gränsvärden och riktlinjer för när respektive åtgärd ska vidtas.

Underlagen nämner att det saknas grundvattenmätningar på platser där det planeras grundvattensänkning. På vissa av platserna nämns eller antyds risken för hydraulisk bottenuppträckning. SGI anser att Trafikverket bör klarlägga riskerna för bottenuppträckning inför miljödomstolens tillstånd, angående vattenverksamhet, då det kan påverka påverkansområdets omfattning och därmed behovet av skyddsåtgärder.

Bemötande av SGI:s synpunkter

Kontrollprogrammet för grundvatten som kommer att omfatta bland annat grundvattennivå och sättningsmätningar kommer att innehålla förutbestämda larm- och åtgärdsnivåer för när åtgärder ska vidtas. Detta tas fram i ett senare skede.

Riskerna för bottenuppträckning har utretts inom den redan utförda systemhandlingsprojekteringen och denna fråga kommer utredas djupare och hanteras inom detaljprojekteringen av anläggningen innan byggstart. Markarbetena kommer

att planeras så att bottenuppträckning, och därmed påverkan på grundvattenförhållandena, förhindras.

Miljönämnden

Miljönämnden har inkommit med synpunkter enligt följande:

- I ansökan framgår det inte hur stor del av befintlig våtmark som tas i anspråk. Det behövs klagörande av konsekvenserna nedströms vid byte av avrinningsriktning. Förluster av våtmarker/våtmarksarealer behöver kompenseras fullt ut.
- Vaskabäcken är ett lekområde för bland annat öring. Eventuellt tillkommande föroreningar och förändringar i pH kan komma att påverka växt- och djurlivet genom exempelvis försämrad reproduktion.
- Krav behöver ställas på Trafikverkets egenkontroll före, under och efter avslutad vattenverksamhet.
- Kontrollprogrammet behöver förtydligas med vilka åtgärder som kommer att vidtas om resultatet av kontrollerna medför överskridande.
- Telge Nät är huvudman för VA-försörjningen i Södertälje kommun och ansvarar för produktion och distribution av dricksvatten samt avledning av spillvatten och i vissa fall även dagvatten. Telge Nät producerar även dricksvatten till Nykvarns kommun. I Handling D.2. PM Yt- och grundvatten redovisas att ”Täkten i Järna är inte i bruk idag”. Vattentäkten är en viktig del av Södertäljes lokala reservvattenförsörjning och ska skyddas från negativ påverkan.
- Länshållningsvatten som uppkommer under byggskedet vid tunneldrivning kan ha förhöjda pH-värden och innehålla höga kvävehalter och partiklar. Hantering av länshållningsvatten under byggskedet ska vid behov renas lokalt inom arbetsområdet och omfatta avskiljning av partiklar och oljor och justeras för höga pH-värden. Vattnet ska därefter, beroende på föroreningsinnehåll, antingen infiltreras i mark, översilas i omgivande terräng, avledas till en recipient eller till reningsverk. Även flödesutjämning av länshållningsvatten kan bli aktuellt. I driftskedet övergår länshållningsvatten successivt till dräneringsvatten med avklingande halter kväve och andra föroreningar. Sökanden anger markfilteranläggning för nitrifikation och vidare till våtmark innan avrinning till recipient som en alternativ lösning till avledning av länshållningsvatten och dräneringsvatten i spillvattennätet.

- Telge Nät och Syvab (Himmerfjärdsverket) har krav på kvaliteten på länshållningsvatten som avses avledas till spillvattenledningsnätet för att tas emot och renas i reningsverket. Kraven finns för att skador inte ska uppstå på ledningsnätet samt för att inte skada de biologiska reningsstegen i reningsverket. Därutöver finns begränsningar i kapaciteten hos spillvattenledningsnätet under vissa förhållanden såsom vid stor nederbörd. Reningsverket tar inte emot länshållnings- eller dräneringsvatten med en lägre kvävehalt än ca 7 mg per liter.

Bemötande av miljönämndens synpunkter

Fråga om hur stor del av befintlig våtmark som tas i anspråk.

Det berörda våtmarksområdet (V1-001), som utgörs av en sumpskog, är cirka 1,5 hektar stort. Våtmarken påverkas av arbeten i vattenområdet och uppförande av anläggning av tryckbank vilket innebär att cirka 85 % av våtmarken tas i anspråk. Utökad våtmarksutbredning på grund av vattennivåhöjningen i den östra kvarstående delen förväntas bli cirka 0,5 hektar. Det ger ett våtmarksområde på sammanlagt cirka 0,7 hektar när järnvägsanläggningen är färdigställd. Trafikverket noterar att det i bilaga C Teknisk Beskrivning och bilaga D.2 PM Yt- och grundvatten finns felaktiga uppgifter om våtmarkens storlek och storleken på området som påverkas av järnvägsanläggningen.

Klargörande av konsekvenserna nedströms vid byte av avrinningsriktning.

I bilaga D.2 PM yt- och grundvatten beskrivs att Brogårdets torrlägningsföretag 1935 påverkas i viss mån genom att avrinningsområdet ökar (med cirka 7 hektar) till följd av den avskärande banken vid km 1+700. Flödet beräknas öka vid medel av årshögsta flöde från cirka 160 l/s till cirka 170 l/s. Nivåhöjningen i markavvattningsföretagets kulvert beräknas vara cirka 1 centimeter vid årshögsta flöde. Vid medel och låga flöden förväntas det inte någon nivåhöjning. Effekten på vattenanläggningens funktion och avvattningen av markavvattningsföretaget av nivåhöjningen förväntas bli obetydlig gällande dämning och omgivande grundvattennivåer. Även om avrinningen från våtmarken byter riktning kommer vattnet att nå Vaskabäcken via diken i östlig riktning. Några effekter på Vaskabäckens hydrologi

bedöms därmed inte uppstå på grund av åtgärderna i våtmarken. Den långa rinnsträckan mellan anläggningsarbetena och värdefulla biotoper i Vaskabäcken gör att det inte finns risk för effekter på vattenkvaliteten i Vaskabäcken.

Vaskabäcken och tillkommande föroreningar och förändringar i pH

Södertälje kommun har i sitt yttrande påpekat att Vaskabäcken är ett lekområde för bland annat öring och att eventuellt tillkommande föroreningar och förändringar i pH kan komma att påverka växt och djurlivet genom exempelvis försämrad reproduktion. Beskrivning av Vaskabäcken samt bedömning av påverkan på denna finns i avsnitt 7.3.4 i Bilaga D Miljökonsekvensbeskrivning vattenverksamhet Gerstabergr-Långsjön. En samlad bedömning i tabellformat återfinns i avsnitt 7.3.9, tabell 4. I ansökan om vattenverksamhet delområde Gerstabergr anges även i avsnitt 13.1.2 att ett speciellt kontrollprogram för Vaskabäcken kommer att tas fram.

Krav på egenkontroll före, under och efter avslutad vattenverksamhet.

Trafikverket har i planeringsskedet genomfört ett referensprovtagningsprogram för ytvatten (2020–2022), och grundvattenmätning sker löpande sedan 2015, se bilaga D.2 PM Yt- och grundvatten avsnitt 3.2.2. Referensprovtagning i ytvatten kommer återupptas innan entreprenaden påbörjas och löpa över byggskede och även fortgå en tid efter att anläggningen tagits i drift. Kontrollprogram för vattenverksamheterna tas fram enligt vad som anges i kapitel 13 i ansökan och entreprenören kommer att utföra kontroller för de arbetsmoment som påverkar vattenområden eller medför utsläpp.

Vattentäkten i Järna

Trafikverket noterar uppgifterna om att vattentäkten i Järna är en del av Södertäljes reservvattenförsörjning och ska skyddas. I D.2. PM Yt- och grundvatten framgår att täkterna i tillståndet inte förväntas beröras av de verksamheter som planerad järnvägsanläggning medför.

Krav på länshållningsvatten

Förutsättningar för avledning av länshållningsvatten till spillvattenledningsnätet kommer att regleras i avtal med ledningsägaren Telge nät.

DOMSKÄL

Prövningens omfattning

Enligt 11 kap. 23 § 2 miljöbalken ska tillstånd lämnas till vattenverksamhet avseende anläggande av järnväg vars anläggande har prövats i särskild ordning.

Anläggandet av järnvägssträckan Ostlänken delområde Gerstaberg har prövats enligt lagen (1995:1649) om byggande av järnväg och en järnvägsplan för projektet har den 10 april 2024 fastställts enligt 2 kap. 15 § samma lag och vunnit laga kraft. Planen omfattar även, med stöd av 2 kap. 19 andra stycket lagen (1995:1649) om byggande av järnväg, ombyggnad av de allmänna vägarna E4, väg 57 och väg 510.

Eftersom projektets tillåtlighet är slutligt prövad i särskild ordning är mark- och miljödomstolens prövning i målet begränsad till att bestämma lämpliga villkor för den ansökta vattenverksamheten och ta ställning till övriga framställda yrkanden.

Rådighet

Ansökan rör vattenverksamheter som behövs för allmän järnväg. Trafikverket har därför rådighet över det aktuella vattenområdet i enlighet med 2 kap. 4 § 6 lagen (1998:812) med särskilda bestämmelser för vattenverksamhet. Trafikverket har även rådighet genom den lagkraftvunna järnvägsplanen.

Miljökonsekvensbeskrivning och samråd

Av ansökan framgår att Trafikverket har hållit samråd i den omfattning som krävs för verksamhet som omfattas av krav på en specifik miljöbedömning enligt 6 kap. miljöbalken. Trafikverket har gett in en miljökonsekvensbeskrivning. Mark- och miljödomstolen bedömer att miljökonsekvensbeskrivningen, med de kompletteringar som har gjorts, uppfyller kraven i 6 kap. miljöbalken så att den specifika miljöbedömningen kan slutföras. Genom denna dom slutför domstolen miljöbedömningen enligt vad som anges i 6 kap. 43 § miljöbalken.

Tillstånd till vattenverksamhet

Tillåtligheten av de planerade åtgärderna har prövats genom den lagakraftvunna järnvägsplanen. Av 11 kap. 23 § miljöbalken framgår då att tillstånd till vattenverksamhet ska ges om inte annat följer av den s.k. stoppregeln i 2 kap. 9 § miljöbalken. Stoppregeln avser verksamheter som kan befaras föranleda skada eller olägenhet av väsentlig betydelse för människors hälsa eller miljön. Det har inte framkommit att ansökt vattenverksamhet medför sådana konsekvenser.

De remissmyndigheter som yttrat sig över ansökan har tillstyrkt att tillstånd ges och ingen motpart har ifrågasatt verksamheten utifrån de allmänna hänsynsreglerna. Miljönämnden, länsstyrelsen och SGI har lyft frågor kring påverkan på våtmark/sumpskog, hydrologi, kontroll och länshållningsvatten, yrkandenas utformning och föreslagna villkor m.m. Trafikverket har besvarat remissinstansernas synpunkter.

För att begränsa verksamhetens påverkan kommer den att regleras med villkor. Det har inte framkommit att vattenverksamheten med föreslagna villkor medför skada eller olägenhet av väsentlig betydelse för människors hälsa eller miljön. Utredningen i målet ger stöd för att vattenverksamheten med föreskrivna villkor inte kommer att ge upphov till skador på omgivande fastigheter. Skulle så ändå ske, får frågan lösas i första hand i dialog med Trafikverket och i andra hand inom ramen för en anmälan om oförutsedd skada. Tillstånd till sökt verksamhet ska på grund av det anförda lämnas.

Dämning av våtmark

Trafikverket har yrkat på att tillstånd lämnas till uppförande av järnvägsbank med tillhörande anläggningsdelar och åtgärder samt att anlägga dike och trumma under befintlig väg men anser att dämningen av våtmark V1-001 ska bedömas som en del av yrkandet om uppförande av järnvägsbank. Att ändra vattnets djup eller läge innebär vattenverksamhet. Trafikverket anger att valet att inte skapa en hydrologisk kontakt genom järnvägsbanken baseras på ekonomiska aspekter och att effekterna av detta enbart ska ses som en del i att anlägga en bank genom området.

Mark- och miljödomstolen konstaterar att det vid framtagandet av underlaget till ansökan var känt att vattnets djup och läge skulle förändras genom åtgärden att inte skapa en hydrologisk kontakt genom järnvägsbanken. Effekterna av dämningen har också blivit konsekvensbedömda i underlaget. Domstolen anser därför att det kan ifrågasättas om inte själva dämningen i sig är att se som en enskild vattenverksamhet. Eftersom Trafikverket inte har yrkat tillstånd för dämning av våtmark och domstolen i princip är bunden av sökandens yrkanden anser domstolen att Trafikverkets bedömning och avgränsning får godtas. Påverkan av dämningen får därmed hanteras inom ramen för tillståndet att uppföra järnvägsbank med tillhörande anläggningsdelar och åtgärder.

Villkor

Allmänna förutsättningar för villkorsregleringen

Under målets handläggning har det skett skriftväxling mellan mark- och miljödomstolen och Trafikverket samt hållits en muntlig förberedelse angående ramarna för sökt verksamhet inklusive vilka villkor ett tillstånd bör förenas med. Enligt 16 kap. 2 § miljöbalken får tillstånd enligt balken förenas med villkor. Trafikverket har framhållit att det förhållandet att ett tillstånd får förenas med villkor inte är det samma som att villkor alltid ska föreskrivas. Det är enligt Trafikverkets synsätt påverkan från vattenverksamheten som ska regleras i tillståndet. Risker för olägenheter från den byggande verksamheten i övrigt bör enligt Trafikverket hanteras utanför målet och villkor kring detta är därför obehövliga. Trafikverket har vidare anfört, med hänvisning till kommande kontrollprogram och kravet på egenkontroll, att det knappast kan anses föreligga något behov av eller nytta med att i detta fall föreskriva villkor utöver det allmänna villkoret och villkor om kontrollprogram. Trafikverket har dock lämnat in förslag på villkor som tillståndet skulle kunna förenas med i det fall mark- och miljödomstolen gör en annan bedömning.

Mark- och miljödomstolen konstaterar att det av 22 kap. 25 § första stycket p 6–13 miljöbalken framgår att en dom, som innebär att tillstånd ges till en verksamhet, ska innehålla bestämmelser om de villkor som behövs i enlighet med vad som närmare anges i paragrafen. Avgörande för om ett tillstånd ska förenas med villkor är således

om sådana behövs, till exempel för att förhindra skada på eller olägenhet för omgivningen (se p 13). Av praxis framgår vidare att det är formellt möjligt att, inom ramen för prövningen av en vattenverksamhet, även reglera de störningar och olägenheter för människors hälsa som inte är direkt orsakade av den sökta verksamheten. Domstolen är således oförhindrad att föreskriva villkor även om exempelvis buller, vibrationer och utsläpp till vatten som är störningar som har ett samband med den tillståndspliktiga vattenverksamheten. Det förutsätter dock att det är lämpligt och att det finns ett behov av att göra det. (Se MÖD 2007:50 och MÖD 2010:9). Mark- och miljödomstolen bedömer att det är lämpligt att förena tillståndet med villkor utöver de av Trafikverket föreslagna.

Trafikverkets villkorsförslag

Trafikverket har föreslagit ett allmänt villkor och ett villkor om kontrollprogram. Länsstyrelsen anser att det föreslagna tillägget i det allmänna villkoret ”*såvitt avser frågor som är av betydelse för att begränsa påverkan på människors hälsa eller miljön*” ska tas bort. Trafikverket har inte haft någon invändning mot detta. I övrigt har ingen av remissmyndigheterna haft några synpunkter på villkorsförslagen. Mark- och miljödomstolen anser att de av Trafikverket föreslagna villkoren är lämpliga när tillägget i villkor 1 avseende frågor av betydelse tas bort och föreskriver därför villkor på sätt som framgår av villkor 1 och 10 i domslutet.

Villkor om luftburet buller, stomljud och vibrationer

Domstolen konstaterar att buller från anläggandet av delar av järnvägsanläggningen är en sådan störning som har ett samband med de sökta vattenverksamheterna. Vidare anser domstolen att det, utifrån beskrivningarna i underlaget om påverkan på närboende, är lämpligt och att det finns ett behov av att föreskriva ett villkor om luftburet buller, stomljud och vibrationer på sätt som framgår av villkor 2–8 i domslutet, i huvudsak formulerat enligt förslag ingivet av Trafikverket. Beträffande villkor 3 har domstolen, till skillnad från Trafikverkets förslag, begränsat möjligheten att överskrida angivna värden enligt villkor 2 till högst två månader i linje med vad som följer av Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser (NFS 2004:15).

Trafikverket har argumenterat för att då området som Ostlänken passerar saknar sammanhållen bebyggelse och buller från byggverksamheten därmed endast berör ett fåtal fastigheter, saknas de omständigheter som kan motivera att påverkan från vattenverksamhetens byggskede bör regleras i villkor. Mark- och miljödomstolen delar inte Trafikverkets slutsats att närboende till en vattenverksamhet bör tåla mer baserat på att de är få till antal snarare än den störning som förekommer.

Vattenverksamheten, inom delområde Gerstabergr inom projekt Ostlänken, är efter justeringen av ansökan av mindre omfattning jämfört med flera andra delområden inom projektet. Domstolen är medveten om att störningar från luftburet buller, stomljud och vibrationer är mer omfattande inom andra delområden jämfört med delområde Gerstabergr men då det finns ett mervärde med en enhetlig villkorsreglering inom projektets olika delområden anser domstolen att det av den anledningen finns skäl att även förena tillståndet avseende delområde Gerstabergr med de av Trafikverket föreslagna villkoren avseende luftburet buller, stomljud och vibrationer.

Utsläpp av länshållningsvatten

Trafikverkets villkorsförslag om kontroll och rening av länshållningsvatten är så generellt utformat att det inte är lämpligt att föreskriva som villkor. Kontroll och rening av länshållningsvatten får i stället hanteras inom ramen för kontrollprogrammet.

Villkor om kompensationsåtgärd

Länsstyrelsen i Stockholms län och Miljönämnden i Södertälje kommun har yrkat på att tillståndet till vattenverksamhet ska förenas med ett villkor om ekologisk kompensation för den direkta förlusten av våtmark vid sumpskog (V1-001). Då det saknas möjlighet att genom järnvägsplan ta mark i anspråk för kompensationsåtgärder, skulle ett villkor om ekologisk kompensation av förlust av våtmark förutsätta en frivillig upplåtelse av mark. Då Trafikverket skulle sakna rådighet att efterleva ett villkor om kompensation och kännedom om vilka möjligheter som finns till frivillig överenskommelse saknas, bedömer domstolen att de formella förutsättningarna för att förena tillståndet med ett villkor om kompensation saknas.

Villkor om faunapassage

Öppna vattendrag är viktiga habitat för djur och växtliv och innebär även betydelsefulla spridningsvägar för många arter. Infrastrukturanläggningar kan medföra en barriäreffekt i landskapet varför domstolen bedömer att de tekniska krav samt de miljöanpassningar som Trafikverket åtagit sig i målet för att förhindra att vandringshinder ska uppkomma, bör föreskrivas som villkor.

Lista över åtaganden

Länsstyrelsen har begärt att Trafikverket ska ta fram en lista över de åtaganden och försiktighetsmått som återfinns i ansökan och miljökonsekvensbeskrivningen. Trafikverket har motsatt sig detta med hänvisning till att den rättsliga statusen och syftet med en sådan lista är oklart samt att en sådan sammanställning inte skulle tillföra något med avseende på den tillståndspliktiga verksamheten som inte redan tydligt framgår av ansökan.

Underlagsmaterialet i målet är mycket omfattande. Mark- och miljödomstolen har därför förståelse för länsstyrelsens begäran. Domstolen konstaterar dock att Trafikverket har gjort åtaganden i olika delar av underlagsmaterialet som även avser vattenverksamheter som inte är föremål för prövning inom ramen för detta mål. Det skulle därför vara förenat med stora svårigheter för domstolen att på eget initiativ ta fram en lista över åtaganden. Därtill kommer att behovet av en sådan lista kan ifrågasättas i detta mål som är av begränsad omfattning.

Verkställighetsförordnande

Huvudregeln är att ett tillstånd får tas i anspråk när det har vunnit laga kraft. Undantagsvis får domstolen dock besluta att ett tillstånd får tas i anspråk före nämnda tidpunkt. Verkställighetsförordnande får endast ges när det finns skäl till det (NJA 2012 s 623). Det har under målets handläggning inte framställts någon invändning mot ett verkställighetsförordnande. Med hänsyn till tidsramen för projektet och vad som i övrigt framkommit om intresse av att kunna påbörja de ansökta åtgärderna även om domen inte fått laga kraft, bedömer mark- och miljödomstolen att det finns starka skäl för att tillståndet ska få tas i anspråk utan hinder av att domen fått laga kraft.

Arbets tid och oförutsedd skada

Som länsstyrelsen påpekat innebär Trafikverkets förslag om att arbetstiden ska bestämmas utifrån när tillståndet tas i anspråk ett obestämt tidsspann även om det i och för sig förefaller osannolikt att Trafikverket inte skulle välja att ta tillståndet i anspråk. Arbetstiden får enligt 22 kap. 25 § andra stycket miljöbalken överstiga tio år endast om arbetena utgör ett led i en verksamhet som tillgodoser ett väsentligt samhällsintresse och av särskilda skäl inte kan slutföras inom tio år. Trafikverket har inte framfört några skäl för att arbetena inte skulle kunna slutföras inom tio år. Mark- och miljödomstolen bestämmer därför arbetstiden till tio år från den dag domen har vunnit laga kraft.

Mark- och miljödomstolen godtar den av Trafikverket föreslagna tiden för anmälan av oförutsedd skada.

Prövningsavgift

Prövningsavgiftens storlek har inte ifrågasatts. Något skäl för att minska eller efterskänka avgiften har inte framkommit. Prövningsavgiften ska därför fastställas till tidigare beslutat belopp.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga (MMD-01)

Överklagande senast den 19 november 2024.

Christoffer Sheats

Christina Odén

I domstolens avgörande har deltagit rådmannen Christoffer Sheats, ordförande, och tekniska rådet Christina Odén samt de särskilda ledamöterna Anders Dahllöv och Kerstin Blom Bokliden.



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.