

AD 52/1967
Aktbil. 29

ÖSTERBYGDENS VATTENDOMSTOLS

DOM

meddelad i domstolens kansli i

Stockholm den 11 januari 1968.

I domstolen: Särskilt förordnade vattenrättsdomaren Nils Widborg, vattenrättsingenjörerna Ernst Öfverholm och Otto von Unge samt vattenrättsnämndemännen Per Julin, Ellesta, Vrena, och Sten Olsson, Bredängen, Muskö.

Sökande: Södertälje stad.

Ombud: Stadsjuristen Gunnar Nordin, Södertälje.

Saken: Ansökan om tillstånd att över Södertälje kanal omedelbart norr om den s.k. Mälarbron uppföra ny bro m.m.

Ansökan

I ansökan, som den 7 juni 1967 inkommit till vattenrättsdomaren, har Södertälje stad anhållit om tillstånd att över Södertälje kanal, omedelbart norr om den bro (benämnd Mälarbron) som förbinder Stockholmsvägen och Turingegatan i staden, uppföra ny bro, att utföra därför erforderliga urschaktningar och att riva Mälarbron.

Den nya bron har närmare åskådliggjorts på fyra ritningar,

AD 2/1968

daterade den 26 april 1967 med ritn.nr 120586-11, 120586-12, 120586-13 och 120586-19, aktsid. 9-11 och 15. På ritningarna - liksom i denna dom - angivna höjder hänför sig till Södertälje stads höjdsystem, d.v.s. att höjderna är angivna i förhållande till slusströskeln i Stockholm.

Mälarbrons rivning har åskådliggjorts på två ritningar, daterade den 26 april 1967, med ritn.nr 120586-15 och 120586-16, aktsid. 12 och 13.

Sökanden har i ansökningshandlingarna anfört bl.a. Bron är avsedd att utföras med en fri genomfartsöppning av 35,0 m och en segelfri höjd i stängt läge av 15,8 m vid ett vattenstånd av + 3,90 m (90 % varaktighet, d.v.s. detta vattenstånd underskrides 10 % av tiden) på en bredd av 10 m. Grundläggningen av bron och utformningen i övrigt kommer icke att omöjliggöra en framtida fördjupning av kanalen till ett fartygsdjup av 9,4 m och ett framtida slussläge norr om bron. Den nya bron beräknas bli 136,8 m lång och bestå av ett rörligt spann över kanalen med tillfartsviadukter på ömse sidor. Den rörliga delen avses utförd som en dubbelarmad klaffbro med ett klaffspann för varje körbana. Brobredden blir 27,5 m. Klaffpelarna föreslås grundlagda på vertikala stålrörspålar, som nedförs till berg och där förankras. Viadukternas

landfästen grundläggs på utbredda plattor på friktionsmaterial. Förslaget förutsätter utschaktningar bakom klaffpelarna och i kanalen under bron.

Yttranden

Kammarkollegiet har förklarat sig icke föra talan för bevakande av det allmännas rätt och intressen i målet.

Fiskeriintendenten i Övre södra distriktet har, i samråd med fiskeriintendenten i Österhavets distrikt, uppgivit, att fiskerinäring av större betydelse icke synes genom det ansökta företaget kunna komma att lida väsentligt förfång.

Sjöfartsstyrelsen har i skrivelsen den 31 augusti 1967 (aktbil. 14) anfört.

Till ansökan fogade ritningar har upprättats efter samråd med Sjöfartsstyrelsen. Vid de överläggningar, som därvid ägt rum, har Sjöfartsstyrelsen framhållit att fria genomfartsbredden måste bestämmas med hänsyn tagen till föreliggande planer på en fördjupning och breddning av kanalen. Styrelsen får i detta avseende även hänvisa till uttalande av statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet i årets statsverksproposition, enligt vilket en ny bro över Södertälje kanal bör ge möjlighet till sådan genomfartsbredd och sådant vattendjup att ett ställningstagande i brofrågan icke föregriper prövningen av frågan om en eventuell kanalutbyggnad. Av formuleringen i propositionen i övrigt framgår att man därvid tänkt sig en övre gräns för kanalutbyggnaden innebärande farled för högst 9,2 m djupgående fartyg. Med dessa förutsättningar får enligt styrelsens mening den föreslagna bron accepteras. Överenskommelse om bron utförande enligt detta alternativ mellan Södertälje

stad och Sjöfartsstyrelsen kommer att träffas den närmaste tiden. I överenskommelsen regleras även den merkostnad, som Sjöfartsstyrelsen ikläder sig för att bron utföres för högre farledsstandard än den nuvarande.

Förslag till fördjupning och breddning av Södertälje kanal framlades till Kungl. Maj:t av Sjöfartsstyrelsen i skrivelser den 17 juni 1965 samt den 28 februari 1966. Av skrivelserna framgick beträffande valet av farledsstandard bl.a. att det vid projekteringen visat sig nödvändigt att iakttaga stark återhållsamhet vid farledsdimensioneringen med hänsyn till de kraftigt ökande anläggningskostnaderna vid en ökning av farledsbredd, kurvradier samt genomfartsöppningar vid korsande broar.

Ett särskilt förslag hade mot denna bakgrund upprättats, det s.k. 9,2 metersförslaget, som i standardhänseende låg avsevärt lägre än de båda övriga föreslagna utbyggnadsalternativen. Förslaget byggde på förutsättningen att särskilda arrangemang och stor försiktighet skulle iakttagas vid de svåraste passagerna i kanalen. I princip tog förslaget sikte på att med utnyttjande av befintlig kanalsträckning, broar etc. göra de förändringar i kanalen, varigenom största möjliga fartyg skulle kunna tas igenom. För de största fartygsenheterna ansågs det därvid nödvändigt att räkna med obligatorisk assistans av bogserfartyg, alternativt att fartygen skulle vara försedda med förpropeller.

Från lotsarnas sida har hävdats att för en led med 9,2 m djupgående fartyg en fri genomfartsöppning av storleksordningen 40 meter i broläget är erforderligt samt att avståndet mellan ledverken och bropelarna bör utökas i förhållande till vad som angivits på ritningarna. Styrelsens godkännande av genomfartsöppningen 35 meter bygger emellertid på de i det föregående angivna förutsättningarna om speciella arrangemang för de största fartygen och styrelsen anser därvid att bredden 35 meter utgör en godtagbar avvägning. Den exakta översta gränsen för de fartygsstorlekar, som kan tagas igenom en förbättrad led kan dock som fallet alltid är i liknande frågor inte avgöras förrän praktiska erfarenheter av

leden föreligger.

Vad beträffar ledverken har Sjöfartsstyrelsen i princip icke något att erinra. Styrelsen förutsätter att överenskommelse kan träffas i detaljfrågor rörande såväl ledverkens utformning m.m. som belysning av bro och ledverk (fyr-, fasad- och annan belysning) under det samråd, som äger rum i dessa frågor. Bl.a. bör ritningen över rivningen av befintlig bro något korrigeras på grund av viss önskvärd mindre riktningsändring av ledverket.

Sökanden bör åläggas att minst en gång årligen, förslagsvis i oktober månad, till Sjöfartsstyrelsen, adress Stockholm 27, insända karta och övriga uppgifter angående sådana förändringar, som kan föranleda komplettering av sjökortet.

Erinringar

Köpings stad har i skrivelse den 29 augusti 1967 (aktbil. 9) uppgivit.

Den föreslagna bron skulle få en fri genomfartsöppning mellan ledverken av 35 m och ett avstånd mellan bropelarna av 38,6 m.

Enligt Köpings uppfattning är detta tillräckligt endast för den nuvarande kanalen, som medger passage av fartyg med ett djupgående av blott 5,5 m. Utredningar pågår emellertid om utbyggnad av kanalen till 9,4 m och ett ställningstagande torde vara att vänta redan inom något år. Det kan då icke vara försvarligt att nu bygga en bro anpassad endast för fartyg som kan passera den nuvarande kanalen.

Sökanden anger att "grundläggningen av bron och utformningen i övrigt kommer icke att omöjliggöra en framtida fördjupning av kanalen till ett fartygsdjup av 9,4 m." Enligt Köpings mening måste man räkna med att i varje fall en bropelare skall flyttas därest kanalen utvidgas till 9,4 m djupgående.

För en kanal medgivande 9,4 m djupgående bör avståndet mellan bropelarna vara minst 45 m. Skall ledverken fylla sin funktion bör avståndet från ledverkens ytterkant till bropelaren vara minst 3 m

och den segelfria bredden blir då endast 39 m. Detta är ett minimum för passage av de fartyg som skall kunna trafikera en sålunda utbyggd kanal. Ledverken bör vidare utföras så att de på betryggande avstånd från själva broläget förmår fånga upp fartygen vid eventuell deviation från den normala genomfartsriktningen.

Vid tillkomsten av nya motorvägsbron togs hänsyn till framtida utvidgning av kanalen och genomfartsöppningen där är 55 m vinkelrätt mot farleden. Den strax söder därom belägna järnvägsbron har visserligen endast 30 m segelfri bredd, men denna bro är över 40 år gammal och torde bli ombyggd inom ej alltför avlägsen tid.

Även bortsett från sjöfartsintresset bör observeras att ju smalare passageöppningen är i bron, ju längre tid erfordras för ett större fartyg att passera, vilket medför längre broöppningstider och därigenom större hinder för landtrafiken.

Köpings stad bestrider, jämlikt 2 kap. 11 och 13 §§ vattenslagen, att tillstånd meddelas till en bro med det i ansökningen angivna utförandet.

Därest detta yrkande icke skulle bifallas, eller sökanden skulle inkomma med ett broförslag som bättre tillgodoser sjöfartens intressen, yrkas att byggnadsarbetena måtte utföras på sådant sätt att sjöfarten i kanalen icke försvåras.

Härjante yrkas att i Vattendomstolens dom måtte intagas bestämmelse om att den nya bron skall öppnas utan dröjsmål när det påfordras för sjöfarten.

Ivar E. Jonson, såsom uppgiven ägare av tomten nr 2 i kvarteret Melonen, har i skrift den 21 augusti 1967, aktbil. 7, anfört, att han ej har något att erinra mot bifall till ansökan men att han yrkar ersättning för intrång med belopp som senare skall preciseras.

Hyresgästföreningens i Södertälje bostadsrättsföreningar Melonen, Brotorn och Brogården, såsom uppgivna ägare av tomterna nr 8

i kvarteret Jaguaren, nr 1 och 2 i kvarteret Vågen resp. nr 16 i kvarteret Silen, har i skrifter av den 28 augusti 1967, aktbil-10-12, uppgivit, att föreningarna som icke har något att erinra mot bifall till ansökan, förbehåller sig rätt att kräva skälig ersättning, eftersom de bl.a. kan få minskade intäkter från lägenheter och lokaler p.g.a. försämrat läge o.d. samt att vidare skador kan uppkomma på byggnader och tomtmark ävensom att även andra orsaker kan motivera ersättningsanspråk.

Påminnelser

Sökanden har i påminnelser den 13 september 1967 (aktbil. 16) anfört.

Hyresgästföreningens i Södertälje bostadsrättsföreningar Melonen u.p.a., Brotorn och Brogården ävensom Ivar E. Jonson ha var för sig yrkat ersättning för den skada, som ett bifall till stadens ansökan skulle kunna åsamkas dem. Det är ovisst om och i vilken utsträckning skada kan komma att inträffa. Staden medger emellertid skadeståndsskyldighet i enlighet med bestämmelserna i vattenlagen och förklarar sig icke ha något att erinra däremot att sakägarna ifråga förbehållas rätt till framtida talan.

Staden instämmer i vad Sjöfartsstyrelsen i sitt yttrande anfört och medger styrelsens yrkande i sista stycket angående åläggande för staden att lämna uppgifter om farledsförändringar.

Köpings stad har bestritt, att tillstånd meddelas till en bro med det i ansöknings angivna utförandet under påstående att avståndet mellan bropelarna bör vara minst 45 meter och att ledverken bära utföras på ett annat sätt, än vad staden angivit. Staden åberopar i dessa hänseenden vad Sjöfartsstyrelsen, som får anses med

bästa sakkunskap ha iakttagit sjöfartens intressen, i sitt yttrande anfört. Köpings stad har i andra hand yrkat, att byggnadsarbetena måtte utföras på sådant sätt, att sjöfarten i kanalen icke försvåras. Södertälje stad kommer att bedriva byggnadsarbetena i samråd med berörda statliga myndigheter. Någon utfästelse att sjöfarten i kanalen icke kommer att försvåras under byggnadstiden kan icke lämnas. Om hinder för sjöfarten under byggnadstiden skulle uppkomma, kompenseras detta av den ökade framkomligheten, sedan arbetena avslutats. Södertälje stad ifrågasätter, huruvida vattendomstolen äger meddela bestämmelser om den nya brons öppethållande.

Huvudförhandling den 12 oktober och fortsatt huvudförhandling den 14 december 1967 m.m.

Den nya brons klaffpelare har uppgivits byggas på stadsägorna nr 729 och nr 631 samt dess viadukters västra landfäste på tomten nr 3 i kvarteret Vågen och stadsägan nr 631, dess östra på tomten nr 2 i kvarteret Jaguaren, stadsägan nr 729 och Stockholmsvägen litt. fk. Kronan, företrädd av Sjöfartsstyrelsen, som uppgivits äga stadsägorna nr 631 och 729, har medgivit att bron i enlighet med förslaget får förläggas på ifrågavarande områden. Övrig nu berörd fast egendom har uppgivits ägas av sökanden.

Sjöfartsstyrelsen har vid huvudförhandlingarna i målet vidhållit vad styrelsen tidigare anfört. Styrelsen har ytterligare bl.a. upplyst.

Mälarbron öppnas så fort det erfordras för fartygspassage. - Den nuvarande kanalen medger 5,5 meters djupgående enligt Kungl. Maj:ts reglemente för begagnande av Södertälje kanal. Kanalens nuvarande

bottenbredd är 24 m. Sjöfartsstyrelsens till Kungl. Maj:t framlagda förslag till utvidgning av kanalen kommer möjligen upp till vårriksdagen 1968, men det är osäkert. Styrelsen har förordat ett 7,5 meters alternativ som första etapp. För att säkerställa en 9,2 meters farled behövs icke i princip någon ny sträckning av farleden. På ritningarna i målet står angivet 9,4 m. Det avser djupgående vid medelvattenstånd. Vid vattenstånd med 90 % varaktighet skall fartygsdjupet vara 9,2 m. - Samråd bör ske med sjöfartsstyrelsen för att i möjligaste mån söka förhindra att sjöfarten störs under byggnadstiden.

Sökanden har medgivit vad sjöfartsstyrelsen i sistnämnda stycke och i tidigare skrift begärt.

Köpings stad har vid huvudförhandlingarna vidhållit sina yrkanden och härutöver bl.a. hävdat.

Köpings stad åberopar vad sjöfartsstyrelsen anfört i målet AD 61/1965 å aktsid. 19, vilket mål, som återkallats, rörde nu ifrågavarande bro. Den fria genomfartsöppningen utgjorde 43,0 m. Styrelsen hade då icke något att erinra mot bifall till ansökan. Köpings stad anser att öppningen även nu bör vara minst 43 m. Vidare har den föreslagna bron för smala ledverk. Köpings stad är av den uppfattningen att föreslagen bro ej utgör någon olägenhet för sjöfarten i nuvarande farled, men väl för sjöfart i den nära förestående utvidgade farleden.

Sökanden har vid huvudförhandlingarna i huvudsak vidhållit ansökan. Sökanden har uppgivit, att någon bropelare icke behöver flyttas vid kanalens utvidgning till 9,2 meters djupgående.

Sökanden har i samråd med sjöfartsstyrelsen i skrift den 31 oktober 1967 (aktbil. 20) upplyst att underkanten av den nya bronns

överbyggnad kommer att ligga 40 cm lägre än Mälarbrons motsvarande underkant. Sökanden har vidare ingivit och åberopat ritningarna med ritn.nr 120586-11 och 120586-19, kompletterade den 9 november 1967 (aktbil. 22), samt ritningarna med ritn.nr 120586-11 (aktbil. 28), 120586-12 (aktbil. 29), 120586-15 (aktbil. 30) och 120586-16 (aktbil. 31) med datering den 24 oktober 1967.

Vid fortsatt huvudförhandling den 14 december 1967 har sökanden föreslagit att underkanten av klaffpelarnas botten borde ligga på högst + 3,40 m och lägst + 2,90 m, med hänsyn till att slussen i kanalen vid en eventuell framtida ombyggnad kan komma att förläggas uppströms den nya bron, varvid förekommande vattenstånd något sänkes.

Sökanden och sjöfartsstyrelsen har slutligen upplyst att mellan dem numera träffats överenskommelse, varom talas i styrelsens yttrande den 31 augusti 1967 (aktbil. 14).

Sökanden har begärt verkställighetstillstånd.

Domskäl

Vattendomstolen har genom utslag den 11 augusti 1924 meddelat vattenfallsstyrelsen tillstånd att slutföra arbeten med ombyggnad av den under dess förvaltning ställda Södertälje kanal, varibland ingick uppförande av Mälarbron. Av handlingarna i målet AD 21/1923

utläses att broöppningen gavs en fri bredd av 30 m och en fri höjd i klaffspannets mitt av 15,8 m vid medelvattenstånd i Mälaren, vilket uppgavs vara + 4,3 m.

Den nya bron tillkomst medför således icke någon annan förändring av framkomstmöjligheterna i den allmänna farleden än att genom bron förläggande på höjden lägst + 19,70 m vissa farkoster, som nu färdas i leden utan broöppning, icke längre kan passera utan att bron öppnas.

Sjöfartsstyrelsen har upplyst, att Mälaron öppnas så fort det erfordras för fartygspassage. I målet har icke hävdats, att den nya bron öppethållande skulle avvika från Mälaron, såvida icke Konungen annorlunda beslutar.

Vid sådant förhållande anser vattendomstolen med hänsyn till innehållet i 2 kap. 11 § vattenlagen att hinder icke möter mot tillstånd och att vattendomstolens tillstånd icke bör förenas med särskild föreskrift om bron öppethållande.

Med beaktande av vad ovan anförts har vattendomstolen vid sin granskning av sökandens förslag ej funnit någon anledning till erinran mot detsamma.

På grund av vad sålunda upptagits synes med hänsyn till allmän eller enskild rätt hinder icke föreligga mot bifall till ansökningen.

På grund av vad sjöfartsstyrelsen anfört anser vattendomstolen att broförslaget innebär att den nya bron blir så inrättad att framtida utvidgande av farleden till ändamålsenliga dimensioner i möjligaste mån icke försvåras.

Fartyg bör under byggnadstiden kunna passera byggnadsplatsen utan alltför svåra störningar till följd av arbetena.

Beträffande Jonsons och bostadsrättsföreningarnas i målet gjorda förbehåll om eventuell ersättning erinras att, om genom ansökt företag skada eller intrång vållas, som icke av vattendomstolen förutsetts, den som lider skadan eller intrånget må framställa anspråk på ersättning på sätt och inom tid som nedan sägs.

Domslut

Vattendomstolen lämnar Södertälje stad tillstånd, såvitt angår därav föranledd inverkan på vattenförhållandena, att över Södertälje kanal, omedelbart norr om Mälarbron, uppföra ny bro, att utföra därför erforderliga urschaktningar och att riva Mälarbron, allt i huvudsaklig överensstämmelse med förslaget och under iakttagande av nedan angivna villkor.

Den närmare utformningen av ledverk och belysning skall ske i samråd med sjöfartsstyrelsen.

Sökanden skall vidare i samråd med sjöfartsstyrelsen söka i

möjligaste mån undvika att sjöfarten störes under byggnadstiden.

Sökanden ålägges att minst en gång årligen, i oktober månad, till Sjöfartsstyrelsen, Stockholm 27, insända karta och övriga uppgifter angående sådana förändringar som kan föranleda komplettering av sjökortet.

Köpings stads yrkande att tillståndet skulle förenas med särskild föreskrift om att den nya bron skulle öppnas utan dröjsmål när det påfordras för sjöfarten ogillas.

De medgivna arbetena skall, vid äventyr varom stadgas i 2 kap. 22 § tredje stycket vattenlagen, vara fullbordade inom fem år från det denna dom vunnit laga kraft.

Det i denna dom meddelade tillståndet må av sökanden - på villkor, som i 11 kap. 67 § första stycket vattenlagen sägs - tagas i anspråk utan hinder av att beslutet därom icke äger laga kraft.

Om till följd av i målet medgivet företag vållas skada eller intrång, som icke av vattendomstolen förutsetts, må den som lider skadan eller intrånget framställa anspråk på ersättning därför hos vattendomstolen. Framställning därom skall göras genom skriftlig anmälan, som skall vara inkommen till vattendomstolen inom fem år, räknat från utgången av den för arbetets fullbordande härovan eller

ock sedermera i anledning av sökt anstånd bestämda tiden.


Sökanden förpliktas ersätta Köpings stad dess kostnader å målet med yrkade och medgivna ettusenfyrahundraåttiofem kronor, varav 1.450 kronor avser ombudsarvode, och Jonson dennes kostnader å målet med yrkade och medgivna fyrahundra kronor avseende ombudsarvode jämte vad de visar sig ha utgivit för en utskrift vardera av dom och två protokoll.

Sökanden har att gälda i 11 kap. 97 § vattenlagen angivna kostnader för målets behandling vid vattendomstolen enligt särskild redovisningsräkning från domstolens kansli.

Fullföljdshänvisning

Angående talan mot domen, se Bilaga

På vattendomstolens vägnar:



Nils Widborg

Fullföljdshänvisning

Talan mot denna dom föres genom vad. Vill part vädja mot domen, skall han inom två veckor från denna dag eller sist den 25 januari 1968 före tjänstetidens slut hos vattenrättsdomaren eller vattenrättssekreterare vid vattendomstolen muntligen eller skriftligen anmäla vad.¹⁾ Part, som anmält vad, skall inom fyra veckor från denna dag eller sist den 8 februari 1968 före tjänstetidens slut fullfölja vadet genom att till vattenrättsdomaren inkomma med vadeinlaga, ställd till vattenöverdomstolen.

Har part sålunda vädjat, äge även motpart, ehuru han ej iakttagit vad ovan sagts, föra talan mot domen; dock åligger honom att inom två veckor från den dag, då tiden för fullföljd av vadet utgick, till vattenrättsdomaren inkomma med vadeinlaga. Sådan vadetalan förfaller, om den första vadetalan återkallas eller eljest förfaller.

Inlaga eller annan handling må till vattenrättsdomaren inlämnas genom bud eller insändas med posten i betalt brev. Om skyldighet att tillhandahålla avskrift av inlaga eller annan handling, som skall delgivas, föreskrives i 33 kap. 2 § rättegångsbalken.

¹⁾ Postadress:
Box 510
Stockholm 1
Tel. 10 45 00