

## SÖKANDE

Staten genom Banverket, Östra banregionen, projektenheten

Ombud: Verksjuristen Harald Troive, Banverket, Sektionen för juridik och upphandling,  
781 85 Borlänge

## SAKEN

Ansökan om tillstånd enligt miljöbalken att utföra arbeten i vatten för en ny rörlig järnvägsbro med anslutande tillfartsbroar över Södertälje kanal, Södertälje kommun, Stockholms län

-----  
Koordinater: x: 6564000; y: 1605100; Ao 62/63, Karta 10 I SV, Avd IV B

## DOMSLUT

### Tillstånd och dispens

Miljödomstolen lämnar Banverket tillstånd att för ny rörlig järnvägsbro i Södertälje kanal inom fastigheterna Tälje 1:2 och Rosenlund 1:2 i Södertälje kommun utföra

dels schakt och grundläggningsarbeten, inkluderande erforderliga pålnings- och spontningsarbeten i vatten för nya stöd,

dels schakt och grundläggning för ny sjökanalisation med tillhörande kopplingsbrunnar över kanalen inklusive erforderliga skyddsarbeten,

dels återfyllningsarbeten till ursprungliga bottennivåer,

dels utfyllnadsarbeten för justering av södra strandlinjen i anslutning till nytt sjöstöd,

dels utrivning av befintlig järnvägsbro med tillhörande stöd, samt

dels erforderligt påseglingsstöd och ledverk,

Miljödomstolen medger Banverket dispens enligt 15 kap 33 § första stycket miljöbalken att dumpa överblivna muddringsmassor i vatten på fastigheten Södertälje Hall 4:1 i Södertälje kommun.

Företaget skall utföras i huvudsaklig överensstämmelse med ansökningshandlingarna och denna dom.

#### Villkor

1. Grumlingsalstrande arbeten skall utföras med sedvanlig försiktighet. Då fartygstrafiken är avstängd skall geotextildukar användas.
2. Innan muddring för sjökanalisationen får ske skall finmaterial (partikeldiameter mindre än 0,6 mm) som ligger ovan det grova stenmaterialet avlägsnas genom att dykare suger upp de lösa partiklarna. Det uppsugna materialet skall deponeras på land efter samråd med tillsynsmyndigheten.
3. Vid muddring skall det genom okulär kontroll konstateras att det uppmuddrade materialet, för den nya sjökanalisationen, består av naturligt åsmaterial (friktionsjord). Banverket skall regelbundet och vid tecken på förorening i muddermassorna, i form av finmaterial som kan misstänkas innehålla höga metallhalter, provta massorna och analysera dem innan bortforsling till tippningsplats får ske. Om analysvar visar att metallhalterna är så höga att skada eller olägenhet riskeras skall berörda massor borttransporteras till godkänd deponi på land efter samråd med tillsynsmyndigheten.
4. Vid återfyllning runt sjökanalisationen skall grävmaskinens skopa föras till botten innan den öppnas för att minimera grumling.
5. Vid sjötippning inom redovisat område skall massorna placeras där djupet är som störst. Minsta tillåtna djup på tipplatsen skall vara 30 meter. Banverket skall så långt möjligt undvika sjötippning under sensommar och höst för att minska störningarna för utvandrande årsungar och lekvandring av öring.

6. De arbetsfartyg som transporterar muddermassorna till tippningsplatsen skall vara försedda med GPS-utrustning. Varje enskild tippning skall dokumenteras med denna utrustning. Dokumentationen samt en redovisning av de förändringar av djupförhållanden som åstadkommits skall efter slutförts arbete redovisas för tillsynsmyndigheten.
7. Arbetsfartyg skall vara utrustade med signaler och avsteg från Sjöfartsverkets trafikföreskrifter 1993:28 och SJÖFS 1994:15 för Södertälje kanal skall ske först efter samråd med Sjöfartsverket.
8. Arbetsfartyg och arbetsställningar i farled skall vara upplysta under dygnets mörka timmar.
9. Arbetsbelysning skall riktas på sådant sätt att den inte stör sjöfart som passerar mellan ledverken.
10. Banverket skall underrätta Sjöfartsverket om när arbetena kommer att påbörjas.

#### **Höjdsystem och huvudfixpunkt**

I detta mål gjorda höjdgivelser hänför sig till rikets höjdsystem RH 00. Huvudfixpunkt utgörs av fix no 263 belägen vid spåret ovanför kanalens södra slänt (X: 6562610.000Y: 76498.000 Z: 15.328).

#### **Arbetstid**

De arbeten som medgetts i denna dom skall vara utförda senast inom tio (10) år från dagen för denna dom. Tillståndet förfaller om sökanden inte iakttar bestämmelsen om arbetstid. Om förlängning av arbetstid föreskrivs i 24 kap. 2 § andra stycket miljöbalken.

#### **Oförutsedd skada**

Om den vattenverksamhet som avses med tillståndet medför skada, som miljödomstolen inte har förutsett, får skadelidande framställa anspråk på ersättning. Sådant anspråk skall

för att få tas upp till prövning framställas till miljödomstolen inom fem (5) år från utgången av den arbetstid som bestämts för företaget.

**Miljökonsekvensbeskrivning**

De i ansökan ingående miljökonsekvensbeskrivningarna uppfyller villkoren i 6 kap. miljöbalken.

**Verkställighet**

I denna dom meddelat tillstånd får på villkor som anges i 22 kap. 28 § första stycket miljöbalken tas i anspråk även om domen inte har vunnit laga kraft.

**Prövningsavgift**

Miljödomstolen fastställer prövningsavgiften slutligt till sjuttiotusen (70 000) kr.

**Rättegångskostnader**

Banverket skall ersätta länsstyrelsen i Stockholms län dess rättegångskostnader med tiotusensexhundra (10 600) kr, avseende arbete, jämte ränta enligt 6 § räntelagen från denna dag till dess betalning sker.

-----

**SÖKANDENS YRKANDEN**

Banverket har yrkat tillstånd enligt 11 kap. miljöbalken (MB) att, i Södertälje kanal, inom fastigheterna Tälje 1:2 och Rosenlund 1:2 utföra

- Schakt och grundläggningsarbeten, inkluderande erforderliga pålnings- och spontningsarbeten i vatten, för nya stöd
- Schakt och grundläggning för ny sjökanalisation med tillhörande kopplingsbrunnar över kanalen inklusive erforderliga skyddsarbeten
- Återfyllningsarbeten till ursprungliga bottennivåer
- Utfyllnadsarbeten för justering av södra strandlinjen i anslutning till nytt sjöstöd
- Utrivning av befintlig järnvägsbro med tillhörande stöd
- Erforderligt påseglingsskydd och ledverk.

Banverket har hemställt att miljödomstolen medger verket dispens att dumpa överblivna muddringsmassor i vatten på fastigheten Södertälje Hall 4:1, enligt 15 kap. 33 § och 21 kap. 3 § miljöbalken.

Vidare har Banverket yrkat att miljödomstolen förordnar att tillståndet till vattenverksamhet m.m. får tas i anspråk även om domen inte har vunnit laga kraft, enligt 22 kap 28 § miljöbalken.

**ANSÖKAN****Skäl**

Järnvägsbron över Södertälje kanal byggdes som en enkelklaffbro under åren 1916-1921. Bron har varit i drift under drygt 80 år och med tiden har underhållsproblemen bara ökat.

Vid besiktningar har framkommit att både överbyggnad och underbyggnad är i så dåligt skick att ny bro måste byggas.

I en förstudie rekommenderas att en ny järnvägsbro byggs strax väster om den befintliga järnvägsbron över Södertälje kanal. Detta alternativ innebär minsta störning för både järnväg och sjöfart. Alternativet har förordats vid genomförda samråd.

### **Planförhållanden**

Det område som den nuvarande järnvägssträckningen omfattar, fastighetsbeteckning Södra 1:2, ägs av Banverket och ligger inom detaljplanelagt område. Genom den nya bron och uträtningen av järnvägens kurvradie berör projektet tre stycken kommunala detaljplaner:

Släntområdet på norra sidan av kanalen (planavsnitt 74C) samt området ovanför norr där om (avsnitt 352C) utgörs av "naturpark" respektive "park eller plantering". Över Södertälje kanal samt på delar av södra sidan (avsnitt 278C) benämns markanvändningen som kanaltrafik. Samhällsbyggnadskontoret i Södertälje har i ett beslut daterat 23 juni 2004, kompletterat gällande planer med rätt att anlägga och trafikera en järnvägsbro. I och med kompletteringen strider inte projektet mot gällande detaljplaner.

### **Rådighet**

Den nya broanläggningen behövs för järnvägen. Banverket har rådighet för vattenföretaget enligt 2 kap 4 § 6 p. lagen (1998.812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet.

För rådighet till det vattenområde inom fastigheten Hall 4:1 som Banverket avser använda för sjötippning har Banverket träffat avtal med fastighetens ägare.

### **Höjdsystem**

I ansökan angivna höjder anges höjden i rikets höjdsystem RH00, om inte annat anges.

Som nivåfix föreslås fix no 263 belägen vid spåret ovanför kanalens södra slänt

(X: 656210.000 Y: 76498.000 Z: 15.328).

**Hydrologiska uppgifter**

Södertälje kanal med slussanläggning ingår i regleringen av Mälaren. I första hand öppnas dock slussarna i Stockholm innan reglering sker via Södertälje kanal. Maximalt vattenflöde som får släppas via Södertälje sluss är 70 m<sup>3</sup>/s.

För att ombesörja en vattengenomströmning släpps kontinuerligt 4 m<sup>3</sup>/s via en kulvert förbi slussen i Södertälje. Slussen har en volym på ca 20 000 m<sup>2</sup> vilket innebär att strömhastigheterna är negligerbara.

De aktuella karakteristiska vattenstånden har analyserats av SMHI 2002-10-09 vilka bygger på uppmätta vattenstånd vid Landsort under en drygt 100 år lång mätserie. Tillägg för lokala förhållanden i kanalen som beror på när vind blåser längs långsträckta vikar har gjorts. Dessa uppgår till 12 cm på extremvärdena och till 6 cm på medelxtremvärdena.

HHW	+0,73
MHW	+0,27
MW	-0,35
MLW	-0,74
LLW	-1,16

**Teknisk beskrivning****Geologiska förhållanden**

Södertälje kanal är i huvudsak utgrävd genom de isälvsavlagringar, Södertäljeåsen, som ursprungligen täppte till vattenförbindelsen mellan Södertäljeviken och Igelstaviken, dvs mellan Mälaren och havet. Resterna av en åsrygg följer vid brolägen den norra stranden. I svackor (åsgropar) mellan utspridda åskärnor förekommer lokala avsättningar med lera dold av överlagrade postglaciala sand- och gruslager. Lerförekomster i åsgropar har bedömts vara orsaken till ett flertal mindre skred under kanalgrävningen samt ett större skred i samband med byggandet av järnvägsbron 1916. Berggrunden domineras av en sprickzon genom Hallsfjärden och Södertäljeviken. Berggrunden utgörs sannolikt av gnejser med sedimentärt ursprung. Utförda borrhningar i berg dels i samband med utbyggnad av dykdel-

berna 1975 och i våra undersökningar visar att berget i borrhöjderna inte har omfattande slag eller sprickor. Bergnivån för det norra sjöstödet ligger på ca 40 m djup och på ca 12 m djup för det södra.

### **Bro med ledverk**

Bron föreslås på delen över kanalen bli utformad som en lyftbro med på båda sidor anslutande tvåfacks tillfartsbroar. Den totala brolängden blir ca 200 m fördelade på fem fack med spännvidderna ca 35+35+60+35+35 m.

Den rörliga bron över kanalen föreslås bli utformad som en lyftbro som består av 4 uppstickande torn som med hjälp av ett linmaskineri lyfter spannet till önskad höjd.

Lyftfackverkets undersida föreslås bli förlagd med underkanten lägst på nivån +26,67 m, vilket är samma nivå som motorvägsbroarna. I öppet läge föreslås undersidan bli förlagd på nivån +41,27 m, vilket motsvarar nivån för den fasta Igelstabron.

Den fria spännvidden mellan den nya bronns sjöstöd beräknas till ca 50 m, detta för att i framtiden klara Sjöfartsverkets planer på att bredda farleden från dagens 30 till 38 meter. Det ligger i Banverkets intresse att skydda brostöden vid en eventuell påkörning från ett fartyg. Av den anledningen kommer Banverket att uppföra så kallade påseglingsskydd kring de två sjöstöden.

Det befintliga ledverket som delvis kommer att rivas under byggtiden och återställas har inte den energiupptagningsförmåga som krävs för att skydda bron från en påsegling av ett stort fartyg i kanalen.

Påseglingsskyddet som Banverket har för avsikt att bygga skall vara så utformat att Sjöfartsverket i framtiden kan förlänga detta till ett kraftfullt ledverk, med erforderlig energiupptagningsförmåga, genom Södertälje kanal, inte minst även för de andra två broarna i anslutning till Banverkets bro.



Öppning och stängning av den framtida bron skall samordnas med motorvägsbroarna och Saltsjöbron. Manövreringen skall utföras från det manöverhus som idag betjänar de befintliga broarnas drift.

### **Grundläggning**

Byggande av den planerade bron och järnvägen kräver grundförstärkningar för att uppnå tillräcklig stabilitet.

Järnvägsbron skall grundläggas på totalt 6 stöd, varav samtliga stöd förutom landfästena grundläggs på borrade pålar. Landfästen grundläggs istället på plattor på befintliga grusavlagringar. För att förbättra släntstabiliteten föreslås stöden grundläggas ca 20 m bakom befintliga landfästen. En utjämning av den södra slänten för den befintliga bron kommer också att utföras efter rivning. Tillfartsbroarnas mellanstöd placeras mellan befintliga mellanstöd och landfästen, så högt som möjligt för att störa befintlig grundläggning så litet som möjligt

Lyftbrons stöd placeras i strandkanten på kanalen. Viss utfyllning måste göras i strandkanten dels för att uppfylla Sjöfartsverkets önskemål om en symmetrisk kanal, dels för att kunna placera bottenplattorna på en förhöjd grundläggning. För att möjliggöra en framtida breddning av kanalen krävs antingen en spontkonstruktion eller att jorden under det nya kanalstödet hålls samman genom exempelvis jetpelarinjektering. Stödet grundläggs sedan på borrade pålar som anbringas med en skonsam metod för att minimera sättningar och störningar på befintlig bro. Bottenplattans underkant föreslås bli förlagd strax under vattenytan. Överkanten föreslås ligga i nivå med norra kanalstrandens gångstråk.

### **Ledningar**

Vid brobygget kommer ett antal ledningar att nyanläggas eller omläggas. Därvid berörs dagvattenledningar, teleledningar, signalledningar, el- och belysningsledningar, ledningar för bromanövrering (VV samt BV) samt övriga ledningar för järnvägsdrift.

En ny kanalisation för befintliga och nya ledningar planeras tvärs över kanalen, mellan den befintliga järnvägsbron och motorvägen. Kanalisationen förläggs i en muddrad ränna på

botten och täcks över så att den klarar Sjöfartsverkets krav. På båda sidorna om sjökanalisationen anläggs skarv- och kopplingsbrunnar.

Vid anlägganden bedöms ett överskott av muddringsmassor, om ca 2000 m<sup>3</sup>, uppstå. Överskottet avses att sjötippas i en djuphåla öster om farleden i Hallsfjärden, sydost om ön Skorvan inom fastigheten Södertälje, Hall 4:1. Den del av djuphålan som har ett djup större än 30 meter är ca 150 x 500 meter och ett tillskott av 2 000 m<sup>3</sup> massor utspritt över ett så stort område ger en ytterst marginell minskning av bottendjupet.

Den avsedda platsen har tidigare använts av Sjöfartsverket för sjötippning. Tippningen skedde i enlighet med tillstånd från Vattendomstolen vid Stockholms tingsrätt (VA 72/93). Mängden tippade massor i ansökan för Sjöfartsverkets dom uppgick till 60 000 m<sup>3</sup>.

Platsen ligger inom ett nära avstånd från mudderplatsen vilket innebär korta transporter. Avtal gällande tippningen har upprättats med berörd fastighetsägare. Efter genomförd tippning kommer en ekolodning av bottenprofilen att genomföras för att garantera att massorna spridits jämnt över djuphålan.

Banverket har vid huvudförhandlingen uppgett att det inte finns några inskrivna rättigheter till ledningar. Verket är överens med kända ledningsrättshavare. Skriftliga ledningsrättsavtal kommer att upprättas.

#### **Rätt till mark och vatten**

Den ansökta verksamheten berör Sjöfartsverket och Södertälje kommuns fastigheter samt fastigheten Södertälje Hall 4:1. Inga inskrivna servitut eller rättigheter som belastar fastigheterna finns inom området. För vattenområdet för sjötippning inom fastigheten Hall 4:1 har Banverket ingått avtal med fastighetsägaren gällande upplåtelse av vattenområde för sjötippning av muddermassor.

**Inverkan på motstående intressen****Fiske**

I omgivande vattendrag finns de arter som är representativa för Östersjön, bl.a. strömming, gös och sik. Kvicksilverhalterna har traditionellt varit höga i fisken och området har varit svartlistad ända till begreppet togs bort 1992.

Utifrån vad som ovan anförts anser inte Banverket att yrkesfisket påverkas negativt av vattenföretaget. Byggnadsarbeten i vatten kommer att äga rum i begränsad omfattning varför påverkan på fritidsfisket blir försumbart.

**Miljökonsekvenser**

För hela projektet "Södertälje klaffbro – Ny bro" har i samband med upprättande av järnvägsplan upprättats en miljökonsekvensbeskrivning som godkänts av Länsstyrelsen i Stockholms län. Länsstyrelsen och också beslutat att vattenverksamheten, liksom projektet som helhet ej kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

**Fornlämningar**

Kanalen är en grävd kanal från slutet av 1800-talet. Den har breddats och fördjupats under årens lopp. Marinarkeologiska fynd kan därför uteslutas i denna tätt trafikerade sjöväg.

**Torrläggning**

Torrläggning skall ej utföras.

**Farled och sjöfart**

Sjöfartsverket utreder erforderliga åtgärder för att tillåta större fartyg än idag att passera genom kanalen in i Mälaren. Förslaget innebär en breddning av kanalens botten och ledverk från nuvarande knappt 25-30 m till 38 m. Nuvarande järnvägsbro tillåter en bottenbredd av maximalt 25 m. Den nya bron skall klara den planerade breddningen av kanalen. Den segelfria höjden i Södertälje kanal är angiven till 26 m, då broarna befinner sig i stängt läge. I öppet läge skall den vara 40,5 m, vilket överensstämmer med den fasta järnvägsbrons över Igelstaviken fria höjd.

Södertälje kanal trafikeras årligen av ca 16 000 fritidsbåtar och ca 4 100 fartyg årligen. År 2003 utfördes ca 300 broöppningar.

Under byggnadstiden kan farleden komma att utnyttjas för transporter till byggplatsen samt tas i anspråk för viktiga moment i byggnadsarbetet. Vid anläggande av sjökanalisation samt vid montering av lyftfackverket och demontering av befintlig bro kan det bli nödvändigt att stänga kanalen för trafik. Villkoren för dessa transporter och arbeten kommer att fastställas i samråd med Sjöfartsverket. Tillstånd för inskränkningar i framkomligheten kommer, efter samråd med Sjöfartsverket, att sökas hos länsstyrelsen.

### **Ersättning**

Banverket bedömer att vattenföretaget inte kommer att få några negativa konsekvenser för berörda fastigheter. Banverket erbjuder därför inte sakägare någon ersättning i målet. Skulle skador likväl uppkomma får frågan om ersättning hanteras enligt reglerna om oförutsedd skada.

### **Tillåtlighet**

#### Tillåtlighet enligt 2 kap miljöbalken

Den planerade vattenverksamheten är av begränsad omfattning och inte förenad med några omfattande miljö- eller hälsorisker. Banverket kommer vid upphandlingen av arbetena att säkerställa att entreprenören känner till de miljö- och hälsorisker som trots allt kan förekomma (kunskapskravet, 2 §).

Banverket kommer också att se till att adekvata skyddsåtgärder vidtas i syfte att begränsa negativa miljö- och hälsoeffekter av vattenverksamheten (försiktighetsprincipen, 3 §).

Brons läge har studerats i förstudien och samstämmighet har nåtts angående lokaliseringen. Någon större förändring mot befintligt läge är det ej eftersom järnvägssträckningen är befintlig (lokaliseringsprincipen, 4 §).

Den planerade vattenverksamheten motverkar inte syftet med hushållnings- och kretsloppsprinciperna, 5 §. Vid upphandlingen av aktuella arbeten kommer intresset av god energihushållning att beaktas.

De arbetsmaskiner som kommer att användas inom vattenområdet drivs med miljödiesel och vegetabiliska hydrauloljor. I övrigt kommer hanteringen av kemiska produkter att vara mycket begränsad (utbytesprincipen, 6 §).

Det är inte sannolikt att den planerade vattenverksamheten kommer att medföra någon miljöskada. Skulle detta ändå ske kommer rimliga åtgärder att vidtas för att avhjälpa skadan eller olägenheten (ansvarsprincipen, 8 §).

#### Tillåtlighet enligt 11 kap.6 § miljöbalken

Fördelarna med vattenverksamheten överväger kostnaderna och ev skador och olägenheter. En väl fungerande järnväg är nämligen av synnerligen stort värde. Olägenheterna i samband med verksamheten förväntas bli ytterst ringa.

#### **Arbetstid**

Arbetena beräknas bli påbörjade under våren 2006 och vara avslutade sommaren 2009. Banverket vill emellertid ha marginal för oförutsedda händelser som kan fördröja projektet och föreslår att arbetstiden fastställs till 10 år.

#### **Kostnader**

Kostnaderna för de delar av arbetens för bron som utgör vattenverksamheten bedöms till 30 Mkr.

#### **Verkställighetsförordnande**

Den nuvarande bron ingår i en viktig järnvägsanläggning. Den är sliten och behöver ersättas så snart som möjligt. Banverket anser det mycket angeläget att järnvägstrafiken kan upprätthållas utan onödiga förhinder. Med anledning härav är det viktigt att de planerade byggnadsarbetena kan inledas så snart som möjligt.

**Tid för oförutsedd skada**

Banverket föreslår att tiden inom vilket anspråk för oförutsedd skada skall framställas, bestäms till fem år räknat från arbetstidens utgång.

**Förslag till villkor**

Förutom vad som beskrivits i ansökan föreslår Banverket följande villkor.

1. Grumlingsalstrande arbeten skall utföras med sedvanlig försiktighet.
2. Innan muddring för sjökanalisation får ske skall finmaterial (partikeldiameter <0,6 mm) som ligger ovan det grova stenmaterialet avlägsnas genom att dykare suger upp de lösa partiklarna. Det uppsugna materialet skall deponeras på land.
3. Vid muddring skall det genom okulär kontroll konstateras att det uppmuddrade materialet, för den nya sjökanalisationen, består av naturligt åsmaterial (friktionsjord). Vid tecken på förorening i muddermassorna, i form av finmaterial som kan misstänkas innehålla höga metallhalter, skall massorna provtas och analyseras innan bortforsling till tippningsplatsen får ske.
4. Vid sjötippning inom redovisat område skall massorna placeras där djupet är som störts. Minsta tillåtna djup på tippplatsen får vara 30 meter.
5. Vid återfyllning runt sjökanalisationen skall grävmaskinens skopa föras till botten innan den öppnas för att minimera grumling.
6. Arbetsfartyg skall vara utrustade med signaler och avsteg från Sjöfartsverkets trafikföreskrifter 1993:28 och SJÖFS 1994:15 för Södertälje kanal skall ske först efter samråd med Sjöfartsverket.
7. Arbetsfartyg och arbetsställningar i farled skall vara upplysta under dygnets mörka timmar.

8. Arbetsbelysning skall riktas på sådant sätt att den inte stör sjöfart som passerar mellan ledverken.
9. Sökanden skall underrätta Sjöfartsverket om när arbetena kommer att påbörjas.

## SYNPUNKTER

### Länsstyrelsen

Utöver de föreslagna villkoren bör även ställas som villkor att de pråmar som transporterar muddermassorna är försedda med GPS-utrustning och att varje enskild tippning dokumenteras med denna utrustning. Denna dokumentation samt en redovisning av de förändringar av djupförhållandena som åstadkommits, bör efter slutfört arbete redovisas för tillsynsmyndigheten.

Länsstyrelsen har ur allmän synpunkt i övrigt inget att erinra mot den sökta vattenverksamheten.

Länsstyrelsen har inga erinringar mot den presenterade miljökonsekvensbeskrivningen.

### Miljökontoret

Miljökontoret har tidigare den 26 augusti 2004 lämnat synpunkter gällande buller och bulleråtgärder. Kontoret förutsätter alltså att de i tillståndsansökan och i miljökonsekvensbeskrivningen föreslagna åtgärderna förverkligas och att riktvärden uppnås.

Den muddring som planeras beskrivs i Banverkets miljökonsekvensbeskrivning samt i den miljökonsekvensbeskrivning Golder Associater presenterar. Kontoret utgår från att dessa båda miljökonsekvensbeskrivningar är kompletterande och gällande. Övrigt verksamhet som planeras förutsätter kontoret utförs på det i ansökan och miljökonsekvensbeskrivningen presenterat sätt.

**Fiskeriverket**

Fiskeriverket anser att följande skadeförebyggande åtgärder bör vidtas.

1. Vid muddring skall man använda en tättslutande skopa.
2. Vid grumlingsarbeten skall man om möjligt använda geotextildukar för att minimera spridning av sedimentpartiklar
3. Muddringsmassor skall regelbundet kontrolleras avseende metallhalter.
4. För att minimera spridning av gifter bör man ha en handlingsplan för vad man skall göra med de muddermassor som skall dumpas om de skulle innehålla höga metallhalter.
5. Sjötippling skall undvikas under sensommaren och hösten för att minimera störning på utvandrande årsungar och lekvandring av öring.

**SÖKANDENS BEMÖTANDE***Länsstyrelsen*

Banverket har inget att invända mot länsstyrelsens förslag beträffande GPS-utrustning, dokumentation och redovisning till tillsynsmyndigheten.

*Miljökontoret*

Banverket har inget att erinra beträffande miljökontorets synpunkter. Vad Banverket åtager sig i fråga om buller under byggtiden framgår av bilaga 2 s. 24-25 till miljökonsekvensbeskrivningen för hela projektet "Södertälje klaffbro – Ny bro".

*Fiskeriverket*

1. Enligt Fiskeriverket skall tättslutande skopa användas vid muddring. Banverket anser dock att en sådan utrustning inte kommer att vara till någon större nytta i detta fall.



Arbetena skall nämligen utföras på ett sådant sätt att risken för grumling ändå är minimal. Innan muddring för sjökanalisationen genomförs skall allt finmaterial som ligger ovanpå det grova stenmaterialet noga avlägsnas. Detta sker genom att dykare med en sugutrustning tar bort de lösa partiklarna. För säkerhets skull kommer detta att ske på en yta som är dubbelt så stor som själva muddringsytan. Finmaterialet transporteras till avfallsmottagare för deponering på land. Det material som sedan skall muddras och schaktas är grovt.

En tättslutande skopa kan inte förväntas medföra någon nytta som står i rimlig proportion till de tekniska problem som arbetena med en sådan skopa innebär. Det brukar ofta visa sig att sådana skopor inte är helt tättslutande.

2. Såsom framgår av utlåtandet från Sjöfartsverket, och med hänsyn till risken för skador på båtmotorer, anser Banverket att det kan vara olämpligt att använda geotextildukar när kanalen är öppen för båttrafik. Geotextildukar kan möjligen användas under muddringsarbeten då kanalen är avstängd för trafik förutom med småbåtar. Eftersom mängden finmaterial som kan orsaka grumling är mycket liten, eller i den närmaste helt försumbar, anser Banverket dock att nyttan av geotextildukar kan ifrågasättas.
3. Banverket har för avsikt att regelbundet kontrollera muddringsmassornas metallhalter.
4. Om analysvar visar att metallhalterna är så höga att skada eller olägenhet riskeras avser Banverket att borttransportera berörda massor till avfallsmottagare på land.
5. Banverket skall så långt som möjligt undvika sjötippning under sensommar och höst för att minska störningarna för utvandrande årsungar och lekvandring av öring. Eftersom de muddringsmassor som skall tippas utgörs av grovt naturmaterial är risken för grumling emellertid minimal. Tippningen kommer att utföras under en mycket kort tidsperiod och inom en mycket begränsad yta. När muddringsarbetena påbörjats kommer de att vara avslutade inom 48 timmar. Banverket bedömer att det inte är troligt att någon olägenhet kan uppkomma till följd av tippningen. Ett generellt förbud mot tippning under sensommar och höst är därför onödigt.

**FISKERIVERKET'S YTTRANDE ÖVER SÖKANDENS BEMÖTANDE**

Fiskeriverket anför följande

1. Utifrån de tekniska förutsättningar som beskrivs är det inte nödvändigt med en tätt slutande skopa.
2. Det är rimligt att förstå svårigheten med att använda geotextildukar samtidigt som fartygstrafik tillåts. Verket vidhåller dock nyttan med att begränsa sedimentspridningen med hjälp av geotextilduk då fartygstrafiken är avstängd.
3. Inget ytterligare att erinra.
4. Inget ytterligare att erinra.
5. Eftersom det framgår att tippning är begränsad till en tid inom 48 timmar och att massorna utgörs av grovt material, anser verket att planen för tippning är rimlig.

**DOMSKÄL**

Banverket har den 21 juni 2005 fastställt järnvägsplan för den aktuella järnvägsbron över Södertälje kanal. Planen har vunnit laga kraft.

Banverket har erforderlig rådighet.

Tillstånd skall lämnas enligt 11 kap. 23 § punkten 2 miljöbalken. Skäl föreligger att medge Banverket sökt dispens.

Miljödomstolen anser att i målet upprättade miljökonsekvensbeskrivningar uppfyller kraven i 6 kap. miljöbalken.

De villkor som skall gälla för tillståndet bör ha det innehåll och utformas på det sätt som framgår av domslutet.

Banverkets förslag om arbetstid och tid för framställan av oförutsedd skada godtas.

Miljödomstolen anser att den prövningsavgift som fastställts i domstolens beslut den 22 december 2004 är skälig. Den skall därför slutligt fastställas till samma belopp.

Skäl att medge verkställighetsförordnande föreligger.

Länsstyrelsen har yrkat ersättning för rättegångskostnader med 10 600 kr avseende arbete.

Banverket har bestritt yrkandet men vitsordat beloppet såsom skäligt i och för sig.

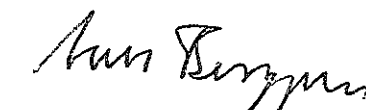
Länsstyrelsen har enligt lag, 25 kap. 1 § miljöbalken, rätt till ersättning för rättegångskostnader. Om beloppet råder inte tvist. Banverket skall därför förpliktas utge yrkad ersättning.

**HUR MAN ÖVERKLAGAR**, se domsbilaga (TSH-MD1)

Överklagandeskrift ställd till Miljööverdomstolen skall inges till Stockholms tingsrätt, miljödomstolen, senast den 2 december 2005.



Bjarne Karlsson



Lars Berggren

I detta avgörande har deltagit rådmannen Bjarne Karlsson och miljørådet Lars Berggren samt sakkunniga ledamöterna Åke Larsson och Göran Wahlberg. Domen är enhällig.