

# Från allmänt intresse till enskilt intresse? - en pilotstudie av diskussionen om miljöproblem i miljödomstolen

Artikel presenterad vid Statsvetenskapliga förbundets årsmöte i  
Göteborg, 7-9 oktober 2001, arbetsgruppen ”*Offentlig politik och  
förvaltning*”

Författad av Erland Sköllerhorn, Länsstyrelsen i Västerbottens län  
(fil dr vid Statsvetenskapliga institutionen, Umeå universitet)

# Från allmänt intresse till enskilt intresse? – en pilotstudie av diskussionen om miljöproblem i miljödomstolen

## INLEDNING

### **Problemställning**

Sveriges medlemskap i EU innebar krav på en rad anpassningar av nationell lagstiftning till EU:s regelverk och rättstraditioner. En viktig aspekt i detta sammanhang är rätten för en enskild att få sin sak prövad i en domstolsförhandling. Ett sådant förfarande skiljer sig i flera fall från svensk förvaltningstradition, där myndigheter getts beslutskompetensen att avgöra avvägningar mellan olika intressen vid prövning av ansökningar om tillstånd. I och med införandet av miljöbalken 1999, tillståndsprövas nu de verksamheter som anses mest miljöfarliga i en riktig domstolsförhandling. Tidigare prövades dessa verksamheter av den s.k. koncessionsnämnden för miljöskydd enligt miljöskyddslagen. Även vattenverksamhet ingår i miljöbalken, från att tidigare ha prövats enligt vattenlagen av sex regionala vattendomstolar och en vattenöverdomstol. Dessa domstolar och koncessionsnämnden lades ner 1999. De ersattes av fem regionala miljödomstolar och en miljööverdomstol.

Man kan ha farhågan att en miljöprövning i domstol innebär att enskilda intressen får större utrymme på bekostnad av allmänna intressen. Idén är alltså att miljöprövningen inte blir lika allsidig och ingående, utan mest inriktad på ekonomisk ersättning till enskilda, jämfört med tidigare tillståndsprövning som skett av myndigheter. Hypotesen som ska försöka falsifieras i denna pilotstudie är: ”i diskussionen om miljöproblem i miljödomstolen dominerar argument om enskilda intressen över argument om allmänna intressen.”

### **Material**

Det empiriska materialet består av ett protokoll från en huvudförhandling i miljödomstolen, Umeå tingsrätt. Det är ett mycket omfattande material på 156 sidor från en muntlig förhandling som var 11 timmar lång, inklusive två kortare avbrott för lunch och middag samt ett avbrott för besiktning i fält. Övergripande miljöproblem som diskuteras gäller tillstånd att leda bort och ta hand om yt- och grundvatten i samband med ett tunnelbygge för den nya kustjärnvägen längs Norrlandskusten, Botniabanan.

Längden på diskussionen och den komplicerade frågan att göra en tunnel i naturen, bör ge förutsättningar för att hitta flera argument om miljöproblem kopplade till det planerade tunnelbygget och ändringen av vattenförhållandena. Dessutom deltar flera aktörer med olika roller, vilket bör bidra till en allsidig diskussion, ifall detta medges i en förhandlingssituation i miljödomstolen.

### **Metod**

Den metod som tillämpas är traditionell innehållsanalys. Vid genomgång av texten läggs särskild vikt vid

- idéer om förväntade miljöproblem, inklusive förekomst av speciella begrepp, generaliseringar och jämförelser
- omfattning på argumentationen. Här avses på vilket sätt olika idéer om miljöproblem rättfärdigas och hur deltagarna ställer sig till processfrågor om vad förhandlingen bör handla om.
- typ av språkbruk, alltså om språket är inriktat på privatekonomiska termer eller på termer som hör ihop med kvaliteter i miljön och störningar av allmänheten.

Tolkningen av diskussionen går till på följande sätt: först sker en genomläsning av protokollet, för att få en översiktlig bild av hela innehållet. Därefter spåras olika idéer om förväntade miljöproblem upp. Dessa idéer får strukturera redovisningen. Vissa idéer förekommer i flera sammanhang, t.ex. vad som kan läcka ut från materialupplag på land. Mitt förhållningssätt är då att hellre ha en viss upprepning och överlappning i redovisningen, än att riskera att utesluta intressanta aspekter på miljöproblemen. Vidare görs ett försök att redovisa argument om enskilda angelägenheter före argument om allmänna, under varje miljöproblem. Hur stor redovisningen är av diskussionen om varje miljöproblem styrs generellt dels av omfattningen på argumentationen för enskilda intressen, dels av hur många aspekter som förs fram beträffande respektive miljöproblem. Omfattningen på min redovisning av samtalet om ett miljöproblem har alltså inget givet samband med hur omfattande diskussionen om detta miljöproblem är vid förhandlingen. I flera fall upprepas nämligen argumenten flera gånger. Där jag finner särskilt intressanta partier, *görs en kommentar i kursiv stil direkt efter det aktuella textavsnittet*. När det gäller disposition behandlas först miljöproblem som hör ihop med landmiljön, därefter problem som hör samman med vatten, samt andra typer av problem.

Efter redovisningen av förväntade miljöproblem, kommer en presentation av omfattningen på argumentationen och hur rättfärdigandet av ståndpunkter ser ut. Här ingår också min tolkning av väckta processfrågor om vad som ska prövas av miljödomstolen i det aktuella målet. Sedan sker en tolkning av typen av språkbruk.

Slutligen görs en tolkning av förhållandet mellan ”enskilt” och ”allmänt”, för att se om det går att falsifiera hypotesen att argument om enskilda intressen dominerar över argument om allmänna intressen.

Jag väljer att analytiskt med ”enskilda intressen” dels avse den typ av språkbruk, de idéer om miljöproblem och den argumentation som handlar om privat egendom och ersättning till enskilda. Jag anser också att försök till begränsning av diskussionen i vissa fall kan betraktas som ”privatisering” av vissa frågeställningar. Det är när deltagare hänvisar till enskilda angelägenheter, som motiv för att inte diskutera en framförd idé om ett miljöproblem.

Hedén (1995) pekar på tre analytiskt viktiga aspekter, som är ett stöd när man studerar en miljöpolitisk diskurs:

Hur avgränsas den? (i denna fallstudie: använda begrepp, generaliseringar, jämförelser)

Vilka egenskaper tas upp? (i denna fallstudie: aspekter som hör ihop med dikotomin enskilda/allmänna intressen)

På vilket sätt sker beskrivning av ett miljöproblem? (i denna fallstudie: typ av språkbruk)

### **Avgränsningar**

Denna pilotstudie avgränsas av tidsbrist till att omfatta offentlig diskussion vid huvudförhandlingen. Tolkningen syftar alltså inte till att utvärdera beslutet av miljödomstolen, eller intervjua deltagarna vid huvudförhandlingen. Det är en annan problemställning hur miljödomstolen väljer att utforma sina beslut och motiven för detta.

### **Deltagare**

Närvarande vid huvudförhandlingen enligt protokollet var:

Banverket, i egenskap av sökande om tillstånd, och Botniabanan AB

Enskilda sakägare, företrädare av advokat N Rinander och jur kand M Morsing

Företrädare för Idbyn-Ovansjö fiskevårdsområde, Rosenblom och Edin

Företrädare för Täftsjöns fiskevårdsområde, G Eriksson

G Edlund, företräd av G Eriksson  
Länsstyrelsen i Västernorrlands län  
Örnsköldsviks kommun, Kommunstyrelsen, Plan- och miljökontoret samt Plan- och miljönämnden

## RESULTAT

### Idéer om förväntade miljöproblem, inkl speciella begrepp, generaliseringar och analogier

#### **(1) Skogsmark, våtmarker och vattendrag: skador på enskilt skogsbruk, inga allmänna naturvärden utom Bryngeån och lokalt friluftsliv**

Med utgångspunkt från enskilda intressen hävdas att tunnelbygget leder till minskad vattenutströmning i skog och mark, vilket innebär försämrade skogstillväxt på dessa ställen. Det sägs att enligt den upprättade miljökonsekvensbeskrivningen (MKB:n) kommer en ca 650 m bred zon runt tunnel att påverkas. Det sägs också att det i MKB:n redovisas att gran kan vara känslig för minskad vattentillgång, vilket motiverar något typ av krav på ekonomisk ersättning. Angående varför det behövs villkor om vattenutströmningen i miljödomstolens dom, återfinns också en biocentrisk idé "...av hänsyn till naturen i sig." (sid 57). *Detta är ett av två ställen där biocentriska uttryck förekommer.*

Beskrivningen av befintlig skog och vattenutströmningsområdena hävdas vara för dålig, som grund för beräkning av ekonomisk ersättning. Det räcker inte med den skogsbruksplan som finns och fastighetsägarnas kunskaper. Därför bör miljödomstolen kräva en redovisning av Banverket. Det klargörs att detta bara gäller de områden som Banverket inte inlöser med äganderätt, för där hanteras ersättningsfrågan (sid 57f). Men utanför området med inlösen, där äganderätten inte ändras, hamnar 35-årig gallringsskog som anses påverkas av ändrad vattenutströmning. Denna skog sägs vara: "...underkastad en ganska god tillväxt, förmodligen över fem skogskubikmeter per hektar om jag fått rätt uppgifter." (sid 58). Det efterfrågas uppgift om hur stort avbräcket i tillväxt blir, vilka skogsbestånd som påverkas och hur stor virkesmängd dessa motsvarar. Det betonas att söker man tillstånd att skada annans egendom, som Banverket i detta fall, finns en skyldighet att lämna de begärda uppgifterna. Det godtas inte att området som behövs för tunnelbygget och området som påverkas av grundvattensänkning påstås vara identiska. I detta sammanhang nämns också att Ovensjömyran ovanpå berget där tunnel ska byggas, är ett omtyckt ställe där folk plockar hjortron (sid 58f). *Den sistnämnda argumentet hör ihop med påverkan på allmänna intressen.*

Mot detta resonemang sägs att merparten av vegetationen på berget runt planerad tunnel, utom Ovensjömyran, lever av nederbörd, inte av grundvatten. Myren uppges inte ha några särskilda naturvärden. Det betonas också att inget skogsbruk sker på myren, bara viss torvbrytning som inte kommer att påverkas negativt av en avvattning. När det gäller påverkan på skogsbruket sägs det vara en ganska långsam process, där marken blir torrare och all försvinner fortast och oftast ersätts av tall och gran, vilket många skogsbrukare inte ogillar. Det påstås att bara vid påslag i berget vid Bryngeån och Hjältatjärnen blir det påverkan på grundvattensituationen. Men detta är en fråga som hanteras i en separat lantmäteriförrättning om ersättning för förlorad eller påverkad skog (sid 57f). Bedömningen är att det inte uppstår ekonomisk skada på skogsmark, som ligger utanför området som omfattas av lantmäteriförrättningen, eftersom denna skog inte lever av grundvatten. Det hävdas att under 10-15 år har man naturliga cykler i nederbörden som kan ge torkskador vid flera torrår i rad. Det betonas också att Ovensjömyran saknar särskilda naturvärden, i form av biotoper som är

känsliga eller skyddsvärda, jämfört med andra våtmarker i regionen. Det poängteras att det inte påstås att myren inte är värdefull för folk som bor i närheten, men att det blir lite torrare sommartid antas inte komma att vara synligt på myren som helhet (sid 58f). *Den sistnämnda argumentet hör också ihop med eventuell påverkan på det allmänna intresset friluftsliv.*

Frågan om privat ersättning återkommer längre fram i diskussionen: "...det är väldigt svårt att göra ett korrekt yrkande där eftersom det inte finns beskrivet, ingen kännedom var de där utströmningsområdena finns, där det kan röna påverkan. Och det finns väldigt dålig skogsinventering... Men är det 650 meter som berörs då är det ju alltså, man uppskattar att det är 100 meter som kan påverkas det är ju 6,5 hektar sammanlagt 13 hektar och så en tillväxt på fem skogskubikmeter minst per hektar. Tänker man då en skada om, säg att det är 25% skada på, det brukar man ofta räkna med när det gäller storm- och torkskada... och så tänker man på ett medelpris på skogen på ungefär 100 kr skogskubikmeter oavsett ålder, med alla avverkningskostnader, det är ett lågt pris, då blir det ganska stora belopp..." (sid 136). Detta förs fram som motivering till ett yrkande om oberoende kontroll av skogsskador och en prövotid innan ersättning bestäms. Det sägs att eftersom Banverkets talan f.n. inte gäller tillstånd till tunneldrivning utan bara bortledning och omhändertagande av yt- och grundvattenleda, saknas motiv för att yrka på ersättning för bortförda tunnelmassor. Tills vidare begärs ersättning vid lantmäteriförrättningen, angående tillträde till mark där äganderätten överförs, en förrättning där tillstånd till tunneltillträde inte begärts (sid 136f).

Beträffande naturvärden och naturmiljö sägs det att: "Järnvägsplanen berör ett riksintresse för naturvård... Bryngeåns dalgång är en viktig del av Idbyåns vattensystem och det finns då en riklig förekomst av havsöring, flodpärlmusslor och andra skyddsvärda arter. Bryngeån har goda reproduktionsförutsättningar för havsöring. Länsstyrelsen har i sitt granskningsutlåtande över översiktsplanen bedömt att planen är förenlig med riksintresset." (sid 26). Tunnelbygget sägs gå genom berget och i och med små jorddjup på hållarna ovanpå berget är vegetationen anpassad för att leva av nederbörd, inte så mycket av vatten i berget. Inga särskilda naturvärden påstås finnas vid Ovensjömyran (sid 27).

Ett önskemål är att det redovisas rutiner för att säkerställa att använd utrustning vid tunnelbygget inte orsakar spridning av kräftpest. Det framhålls att berörda fiskevårdsområden ofta brukar betona detta (sid 134).

## **(2) Materialhantering, avfall och efterbehandling av mark: ansvar för åtgärder och handläggning**

I diskussionen framkommer att det behövs villkor i miljödomstolens dom om upplagda massor "...för att teoretiskt händer olyckor så att det kommer ut förorenade massor i omgivningen som berör enskild mark och då finns ju ett intresse att man ser till att Banverket får ett efterhandlingsansvar på en gång..." Det sägs vidare: "Men om det inte har lyckats med reningen fullt ut så att ni har fått ut oönskade, vad det nu kan vara metaller eller sådant där, som kommit ut, eller andra gifter, så tycker jag att ni ska ta bort det också, annars är det ju markägarens ansvar. Det kan inte accepteras." (sid 101).

Beträffande material sägs att ett mindre överskott av berg från tunnelbygget kommer att köras ut på väg E4, ca 35-40 transporter/dygn, något som innebär en längre transportsträcka men mindre utsläpp från upplag till Bryngeån (sid 36). I samband med presentation av det östra tunnelpåslaget på berget, betonas att uppläggningsen av material har anmälts och att kommunen meddelat beslut om dem (sid 37f). Det betonas att det samma gäller för det västra

tunnelpåslaget. Det redovisas att på vissa ytor kommer man att ha bergupplag temporärt, innan marken återgår till skogsmark medan man på andra ytor permanent lägger upp lera och finkornigt material. På ett ställe där det läggs krossat berg ska man ha en sedimentfälla. Där ska det mätas pH (vattnets surhetsgrad), vattnets ledningsförmåga, kvävehalt och turbiditet (grumlighet i vatten). Motiv för dessa mätningar är att krossat berg innehåller rester av sprängämnen och att vattnet har runnit genom sulfidloror (sid 39f).

Motivet för det redan fattats kommunala beslut om temporära respektive permanenta uppläggningsområden, efter bolagets anmälan, är att en del byggarbeten redan är igång. Där bildas det massor som måste kunna hanteras (sid 41).

En idé i detta sammanhang är att sprängsten innehåller så mycket kväve, att det krävs en tillståndsprovning istället för bara en anmälan till kommunen. Denna tillståndsprovning bör göras av miljödomstolen, eller av länsstyrelsen på delegation. Det betonas att en central processfråga är vad som ska prövas i det nu aktuella ärendet. Det förordnas en "klumpvis provning" av allt som ligger inom avrinningsområdet runt tunnelbygget, inklusive blivande banvall, tippor och processvatten (sid 46).

Det anses vara riktigt att anmäla tippor, så handlägger kommunen vissa av dem och länsstyrelsen andra. Man lär sig efterhand: "I början är det väl försiktighetsprincipen, att man då tar fall som kanske man är lite för noggrann men så småningom så hittar man grejen." (sid 47).

Det hävdas att vid efterbehandling efter tunnelbygget kommer marken att återställas så snyggt det går och planteras. Marken kommer att få bra nivåskillnader upp mot järnvägen. Enligt drift- och skötselrutiner ska t.ex. sedimentfällor och sediment sugas upp och läggas på tipp. Detta material ska invallas så det inte rinner ut igen. Men detta ska inte finnas med som villkor i miljödomstolens dom om vattenverksamhet (sid 101).

En synpunkt är att efterbehandlingen inte behöver vara ett villkor i miljödomstolens dom, men ska ha gjorts inom 5 års- perioden för byggandet av tunneln (ibid).

En annan synpunkt på efterbehandling är att Hjältatjärnen blir utsatt för ökad kvävebelastning. Detta motiverar krav på vegetationsröjning, om det blir igenväxning. I nuläget sägs osäkerheten vara stor om mängden kväve som tillförs tjärnen, hur kvävehalten i dess vatten avklingar och hur länge det kommer att läcka till tjärnen (ibid).

### **(3) Skador orsakade av vattenverksamheten: vilken tidsbegränsning?**

Det påstås att tunnelbygget ska utföras så att allt vatten, inklusive det med kväve från sprängningarna, kommer att rinna tillbaka till Hjältatjärnen. Inget vatten kommer att rinna till Bryngeån (sid 35).

Rening av vatten från byggandet kommer att ordnas med hjälp av pumpning och ledningar till magasin, där påverkat vatten samlas ihop. En idé är att tiden för s.k. "oförutsedd skada" sätts till 10 år. Det antas att då bör regelmässigt sådana skadeverkningar från vattenverksamhet ha visat sig. Det sägs att Banverket naturligtvis kommer att ha kvar ansvaret för tunneln och verksamhet i den efter denna tidsperiod (sid 24).

En framförd bedömning är att recipienten bör klara sig rätt bra, utifrån det kommunala förslaget till nivåer på miljöbelastning. Här sägs att tiden för ”oförutsedd skada” inte bör sättas till 10 år, utan att Banverket istället ska ha ansvar för tunneln så länge den är i drift. Det efterfrågas om yrkandet på 10 år kanske hör ihop med ersättningsregler enligt gamla vattenlagen (sid 21)? Den sistnämnda frågan handlar alltså om föreskrivna ersättningsregler i vattenlagen respektive i den nya miljöbalken.

I ett följande inlägg instämmer man i att tidsbegränsningen för oförutsedd skada bör vara mycket längre än 10 år (ibid).

I ett annat inlägg vill man att tiden för ”oförutsedd skada” inte alls tidsbegränsas. Här yrkas också på att tillstånd att påbörja tunnelbygget inte ges av miljödomstolen, förrän Banverket kan visa att det har tillträde till området. Det sägs att bortledningen av vatten får vara maximalt 10 l/min/100 m tunnel, i enlighet med Banverkets tekniska beskrivning (sid 22).

I ytterligare ett inlägg yrkas det på att tiden för ”oförutsedd skada” sätts till 20 år (ibid).

#### **(4) Grundvatten och grundvattenkontroll: mer utrymme för enskilda än allmänna intressen**

Det sägs att en tunnel inte är lika tät vid byggandet som senare vid driften, då vattendropp i tunneln inte får störa järnvägens signalsystem m.m. Ett s.k. influensområde definieras som det område inom vilket grundvattnet påverkas vid ett bygge. Det betonas att påverkan på närliggande bergborrade brunnar kan inte uteslutas och utgör ett av två miljöproblem som gäller grundvatten. Det som kan hända är att mängden vatten man får ut ur brunnen kan minska (sid 30f).

Det betonas att endast villkor som gäller grundvatten accepteras i en dom om vattenverksamhet. Det redovisas att kontroll av grundvatten kan göras i form av kapacitetsmätningar före och efter bygget. Under bygget kan fysikalisk-kemisk och bakteriologisk mätning av vattenkvalitén göras tillsammans med mätning av vattennivåer och inläckage. Det sistnämnda sägs lämpligen göras en gång per vecka på måndagar, då det är tekniskt bäst eftersom stabilisering skett under helgen. Beträffande ytvatten kan det mätas uttag och återföring av processvatten samt pH, kväve, olja och suspenderat material som rinner ut i recipienten. Det betonas att 10 stycken fysikalisk-kemiska analyser och 10 stycken metallanalyser ska ske enligt upprättat kontrollprogram i för närvarande 20 olika punkter. Vattennivån i Ovensjömyran kommer att kontrolleras med pegel (sid 104f). Det poängteras att det viktiga är kapacitetsmätningen, som handlar om tillgång på vatten i en brunn före respektive efter tunnelbygget (sid 111).

Det yrkas på att grundvatten också ska mätas i tre observationsrör, för att följa influensområdet. Däremot sägs det inte finnas något intresse av att följa grundvattnet förutom vad gäller dricksvatten i brunnar: ”Inte för sökanden, inte för oss.” (sid 113). *Här anses det alltså explicit inte finnas något allmänt intresse av att följa hur grundvattnet förändras.*

Banverket åtar sig att ersätta befintliga brunnar med nya, om brunnarna påverkas. Däremot påstås det att för skogsbruket är grundvatten i berg inte avgörande. Att mäta ett verkligt influensområde sägs fordra ett omfattande nätverk av brunnar. Det erkänns att det finns ett samband mellan grundvatten i jord och berg, men att ingen vet riktigt hur detta samband ser ut. Denna fråga sägs nu diskuteras vid Hallandsåsen och sambandet sägs bero på vilka

jordarterna är. Det tilläggs att varje typ av mänsklig aktivitet, t.ex. skogsavverkning, påverkar grundvattenbildningen (sid 113-115).

Banverket ändrar därefter ståndpunkt och finner ingen anledning att mäta vattennivåer i brunnar under bygget. Motivet är förändringar som uppstår till följd av ägarens vattenuttag. Det sägs att i den separata lantmäteriförrättningen får frågan om ersättning för torkskador på skog runt tunnelmynningen avgöras. Därefter får frågan om skador på skog ovanpå tunneln avgöras inom tiden för ”oförutsedd skada”. Några sådana skador antas dock inte uppstå. Det hävdas finnas många andra anledningar till eventuella grundvattenförändringar under tunnels beräknade livslängd på 100 år, än själv tunnelbygget. Någon särskilt sakkunnig för provtagning av grundvatten anses inte behövas. Banverket kommer att ta prover i samråd med tillsynsmyndigheten, som ibland själv tar prover (sid 120-123). Alla mätresultat kan göras tillgängliga på Internet (sid 109).

Att reglera luftutsläpp, buller och vibrationer från tunnelbygget i ett bygglov enligt plan- och bygglagen anses från kommunal sida vara: ”...väldigt konstigt och främmande.” (sid 105). Det efterlyses ett kontrollprogram för tunnelanläggningen under byggtiden och för begränsade entreprenader för Botniabanan AB och entreprenörer under kortare tider. I övrigt anses recipientkontrollprogrammet räcka från tillsynsperspektiv. Det betonas att Banverket ska vara ansvarigt för tunneln för all framtid (sid 105-107). Kommunen och länsstyrelsen är överens om ett principvillkor om kontroll i miljödomstolens dom, där kontrollprogrammets innehåll får bestämmas på delegation (sid 107).

Det andra påtalade problemet angående grundvatten är att inläckage i tunneln kan göra att grundvattenströmningen i jordlagren påverkas. Det påstås att Ovansjömyran ovanpå berget kan bli lite torrare av tunnelbygget, men den ligger på ett lager lera som tätar mot berget. Det sägs att myren har diken för torvbrytning. Al i våtmarken sägs vara mycket beroende av ständigt vatten och kan minska. Det påstås att den brukar ersättas av gran. I byggskedet beräknas vattenytan sommartid sänkas 10-20 cm lokalt medan sänkningen vid drift beräknas bli 6-10 cm. Det påtalas att s.k. svartmocka är ett sediment som kan ge försurning vid grundvattensänkning, men vattnet antas neutraliseras av cementet i tunneln, vars kvalité kan behöva kontrolleras efter 20-70 år. Det betonas att tall och gran på bergets sluttningar till stor del lever av nederbörd (sid 30f).

Det konstateras att Ovansjömyran blir torrare, men: ”...vi bedömer inte att det innebär någon marknadsvärdesminskning på det området.” (sid 123). *Detta är en renodlad privatekonomisk kommentar.*

Från enskilt håll vill man inte att Banverket ansvarar för kontrollen av entreprenader. Motivet är att man tappat förtroendet för Banverket, efter utsläpp i samband med påbörjade andra byggarbeten i området. Istället vill man ha en utomstående kontrollant (sid 108). Man vill ha några grundvattenrör som referenser utanför influensområdet, för att mäta grundvattensänkning på skogsmark och i Ovansjömyran (sid 111f). Det yrkas på utsättning av 12 observationsrör i samråd med fastighetsägarna och betonas att: ”Men det är fullständigt oacceptabelt att man låter sig nöjas med ett konstaterade att naturen anpassar sig till ett nytt grundvattenstillstånd. Här söker man ett tillstånd, ganska stort ingrepp, en tunnel, ren dränering av ett berg, och har tänkt att det ska ske utan att man kan följa upp skadorna på något vis.” (sid 116).

Man vill att Banverket antingen redovisar utströmningsområdena längs tunneln, eller så sätts ett villkor om provotid på 5 år då någon sakkunnig får följa påverkan på skogsmarken. Det hänvisas till att enligt Banverkets MKB är gran en känslig trädart och granskogen vid tunnelpåslagen berörs negativt av mindre markvatten, genom friställning och påverkan av sol och vind. Gallringsmogen gran ersätts på sikt av björk, asp och tall. Sedan hänvisas det till en minskad skogstillväxt på grund av känsliga utströmningsområden vid Hallandsåsen. Det understryks att påverkan på området utanför lantmäteriförrättningen måste hanteras i detta mål. Det klargörs att Banverket begärt att tunneln ska byggas med s.k. servituträtt, vilket sägs innebära att lantmäteriförrättningen inte värderar skogen och: "...antingen bestämmer man en penningersättning direkt idag, eller på grundval av dagens förhandling, eller också är det en provotid med några former av föreskrifter." (sid 122f).

Längre fram i diskussionen sägs det att Banverket inte får ge sig på berget, eftersom man i lantmäteriförrättningen inte yrkat på tillträde till servitutområdet. "Nu är det så att domskäl vinner icke rättskraft utan det är beslutet som är rättskraftigt här och det är solklart här. Det finns inget utrymme för ens övervägande av att man kan få ta mark som man domskälsvis anser sig ha rätt till." (sid 143).

Banverket säger att dess yrkande och lantmätarens skäl avser all mark som på olika sätt överförs, inklusive servitutmarken (ibid)

#### **(5) Påverkan på fisket: mer enskild angelägenhet än allmän**

Beträffande ersättning sägs att Fiskeriverket som remissinstans yttrat sig samlat om detta vattenmål och ett angränsande mål om brobyggen. Verket uppges vilja ha en gemensam utredning med elfiske och videodokumentation före och efter alla åtgärder, när det gäller påverkan på fisket och fiskebestånden. I de vattendrag som bedöms vara av "stor betydelse ur allmän fiskesynpunkt" avser verket att göra en upprepad undersökning efter att projektet utförs, för att uppskatta omfattningen på eventuell skada. Fiskeriverket vill inte ha några grumlande arbeten i vatten 15 aug – 15 oktober och begär en engångsersättning på 10 000 kr i målet om brobyggen, men inget i detta mål (sid 137).

En idé är att ha en gemensam provotid angående skada på fiskbestånden, oavsett vilken åtgärd som gett upphov till skadan och om skadan hör ihop med detta mål om tunneln eller angränsande vattenmål om brobyggen. Tanken är också att ha gemensam skadereglering för enskilt och allmänt fiske (sid 138f). *Denna idé är inklusiv, i och med att både enskilda och allmänna synpunkter på fiskeskador är tänkta att samlas ihop i ett sammanhang.*

Det sägs att Banverket på ett bra sätt begränsat tunneldrivningen mot Bryngeån, så att stora skador på havsöringsfisket inte kan befaras. Det påtalas att havsöringens leksträcka huvudsakligen ligger längst ner i vattensystemet, kallad Nylandsån, där man nyligen sägs ha gjort väldigt stora utsättningar. Det redovisas att här långt uppe i vattensystemet finns en kalkningsanläggning mot försurning och provfiske ska ha skett i ca 20 år. Det poängteras att havsöringen vandrar ända upp till Täftsjöns fiskevårdsområde, så detta anses formellt vara berört av detta mål då dess fiskerättsägare fiskar på samma bestånd. Det uppges finnas ca 1 yngel/m<sup>2</sup>, som under 2 år växer upp i vattensystemet till s.k. smolt, som sedan simmar ut i havet och blir fullvuxen. Det antas att en utsättning på 15 000 yngel/år innebär flera tusen smolt, och hänvisas till att "...förde Kammarkollegiet fram ståndpunkten att värdet på en naturproducerad smolt är 200 kr, så man ser, det årliga värdet på den här smolten, att ta hänsyn till vad den är värd i någon slags, ett slags köttvärde i naturen, det är högt det blir flera

hundra tusen per år. Så det är mycket stora skador, det finns all anledning att vara särskilt försiktig. Sedan finns det i det här sjösystemet också havsvandrande harr, nejonöga och så finns det flodkräfta också i sjön, och då är ju en tanke på att man ska tillse att entreprenörer inte sprider kräftpest väldigt väsentlig.” (sid 139) *Man kan se uttrycket ”ett slags köttvärde i naturen” som en indirekt metafor, använd för att begränsa diskussionen till att gälla ekonomiska resonemang (jämför Andersson 1993). Det renodlat privatekonomiska resonemanget fortsätter:*

Vidare sägs det att fiskerättsägarna berörs av både tunnel och brobygge, vilket gör det svårt att dra en gräns mellan dessa två byggen: ”...de bedriver ju ett fiske där och de har ett rekreativvärde av det. Och de kommer att bli störda där under den där byggnadstiden och det är svårt att säga till vilket företag som man egentligen kan hänföra det till.” I denna argumentation förs det fram ett yrkande: ”...det är en störning för dessa, det är ett sportfiskeövervärde som jag menar finns här på de fastigheter som i varje fall ligger närmast.” Argumentationen fortsätter: ”Om man tänker sig att man kan ta uppskattningsvis 10 kg fisk här per år, sådant här sportfiske, och räknar med att det är ett köttvärde på 60 kr per kg så menar jag att sportfiskeövervärdet på det här det är det tiodubbla, så att jag menar att en årlig skada på 600 kr det är vad de drabbas av de här fastigheterna, och det innebär kapitaliserat 15 000 kr i förstört rekreativvärde, förstört sportfiske för deras del.” (sid 140).

En fråga om hur man kommit fram 15 000 kronor besvaras: ”Nej, 600 och så kapitaliserat för all framtid, då har vi fyra procent kapitaliseringsfaktor som man använder i vattenmål och då är det 15 000 kr.” (sid 141).

Detta yrkande om ersättning bemöts: ”Ja, vi bestrider det, för det kommer ju att gå att fiska någon annanstans i det här vattnet och det är ett fvo och inom fvo har ju samtliga delägare rätt att fiska, och Banverket anser inte att man ska ersätta rekreativvärden i sådana här ärenden utan det är ingen minskning på fastighetens värde. Och de kan fiska på andra ställen, och det är bara under byggtiden som man är förhindrad att fiska just där bygget pågår.” (sid 141). *Den intressanta aspekten i denna argumentation är försöket att privatisera en ersättning till en sammanslutning, som ju ett fiskevårdsområde är, till gagn för endast vissa enskilda.*

## **(6) Risk för tungmetallläckage i vatten: en fråga för allmänna intressen**

En farhåga är försurning på grund av en sänkt grundvattenyta i sulfidlera, vilket kan innebära läckage av tungmetaller. Det efterfrågas om ett sådant läckage kan ske, trots neutralisering via cementet i tunneln (sid 59f)?

Miljödomstolen gör ett av ytterst få inlägg och klargör att ett s.k. ABA-test är ett sätt att avgöra risken för metallläckage samt undrar om bergmaterialet i tunneln kan neutralisera ett tänkbart sådant läckage (sid 62)?

Det påstås att metallhalterna är låga, enligt analys utförd av SGAB i Luleå. Halterna varierar kring mycket låga och låga halter, enligt gällande bedömningsgrunder. Man vet inte vad ”Acid Base Accounting” är för något och har inte testat bergmaterialet angående neutralisering av sura vattenförhållanden. Men man säger sig ha testat sulfidleror, som påstås innehålla ämnen som motverkar bevarade ”surstötter” (sid 61f).

En idé är att ha kontrollmätning av tungmetaller i utgående vatten och då tillämpa Naturvårdsverkets riktvärde för gruvor på 2 mg/l som totalhalt. Denna fråga sägs passa att reglera i kontrollprogrammet (sid 132).

Banverket vill ställa kontrollbehovet i relation till kostnaden: ”Det beror på hur ofta man gör, märker man att det är väldigt låga nivåer gång på gång, finns ingen anledning att kosta på 1000 kr för att köra tungmetallanalyser, redan nu känner vi att recipientkontrollprogrammet kommer att vara uppe i 75 miljoner om vi fortsätter i den här takten.” (sid 133).

### **(7) Utsläpp av suspenderat material: både en allmän och enskild angelägenhet**

Länsstyrelsen säger, angående ett yrkande om att få pumpa och återföra nyttjat vatten till tunnelbygget i Bryngeån och Hjältatjärnen samtidigt. att: ”...vi kan inte ta ställning till det eftersom utredning saknas om påverkan på vattendragen” (sid 20).

Frågan om bästa möjliga reningsteknik ställs mot vad som är ekonomiskt försvarbart. Ännu bättre teknik mot utsläpp av s.k. suspenderat material i vatten uppges vara fällning med kemikalier, som dock inte påverkar kväveutsläppen. Reningsverk för kväve tros bara finnas söder om Stockholm, och att ha ett sådant här är: ”...inte rimligt i förhållande till effekten.” (sid 82) Det riktvärde som föreslås som villkor för utsläpp av suspenderat material är 50 mg/l, vilket sägs dels vara Naturvårdsverkets standardvillkor för liknande verksamhet, dels ha tillämpats vid Södra länkens bergentreprenad. Det betonas att i MKB:n åtar sig Banverket att vidta särskilda skyddsåtgärder för att minimera ingreppen i naturmiljön och skydda vattnet i Bryngeån. I detta åtagande saknas den ekonomiska restriktionen, men: ”Det måste finnas en rimlighet i insatser till kostnader också. Vi kan bygga en anläggning för flera miljarder, det går också att göra.” (sid 84). *Detta resonemang på (sid 81-84) gäller samhällsekonomi och inte privatekonomi.*

En annan idé är att det är svårt att sätta ett gränsvärde i mg/l på grund av finmaterialet. Ett sådant gränsvärde antas inte säga så mycket om miljöeffekterna. Villkoret bör istället gälla att minimera skador, en skyldighet att motverka störningar samt krav på att koppla in tillsynsmyndigheten vid besvär (sid 127).

En idé väcks om återcirkulation av processvattnet från byggandet, för att minska vattenvolymer. Detta anses dock omöjligt och mycket kostsamt genom risken för att få fel på maskinerna på grund av det finkorniga sediment som är kvar efter sedimenteringen. Det sägs också gälla att praktiskt ha tillgång till vatten direkt, vid bergborningen. Man uppger sig inte veta om återcirkulation av processvatten testats i något annat projekt. Det sägs inte heller gå att exakt säga hur mycket kväve som kommer att släppas ut i Hjältatjärnen (sid 77f).

Det framhålls att efter några kraftiga regn som orsakat utsläpp, har man byggt två s.k. sedimentfällor med geotexilduk, av samma modell som finns bl.a. i Kallhäll-Kungsängen. Det sägs att lite tyngre material som sedimenterar, sand och silt, fångas upp av denna duk. Men det betonas att riktigt finkornigt material rinner igenom duken och sedimenterar inte ens på ett dygn i en vattenbehållare. En ny idé är att lägga torvkorvar i diken och där uttrinng sker ”...men den erfarenhet jag har av biologisk reningsteknik, kemisk fällning, membranfiltrering osv det säger att för att man ska få helt klart vatten är det kemisk fällning och det anser vi vara en väldigt dyr metod.” (sid 52f). Man säger sig ha försökt att vidta åtgärder, haft samråd, och ersatt fiskevårdsområdet med 10 000 kr för första grumlingen efter ett utlåtande från

Fiskeriverket. Det betonas att Bryngeån kanske är det absolut viktigaste vattensystemet, därför är extraordinära åtgärder motiverade (sid 53).

Det framhålls att det ligger upplag med krossad sprängsten intill två bäckar som båda rinner ut i Idbyån, upplag som länsstyrelsen pratat om. Denna uppläggning anses ”synnerligen” allvarlig. Man betonar: ”Och redan har det inträffat två incidenter med total igenslamning i Idbyån, alltså innan man ens har börjat på allvar.” (sid 40). Man säger sig ha ”...väldigt dystert erfarenhet av hur Banverket har hanterat kraftiga miljöstörningar ifrån den jättestora avtäckning man gjorde i början av augusti. När det första stora regnet kom blev Bryngeån oerhört nedsmutsad av, som vi uppfattade det, material som kom från avtäckningen.” (sid 50). Man avfärdar Banverkets slutsats att orsaken till nedsmutsningen var ”en sorts naturens nyck” i form av en sedimentklump i ån, och inte avtäckningen av mark. Det påstås att Banverket vägrat svara på följdfrågor. Efter det stora regnet låter Banverket vattnet passera två seriekopplade sedimentfällor, men det påstås se likadant ut efteråt. Banverket påstås inte försökt gissa vilket vatten som var taget före respektive efter sedimentfällorna. Dessa anses inte fungera mot ”de väldigt fina partiklar som ger grumling i ån.” (sid 51).

Vidare sägs det att: ”Förutom den tekniska lösningen så valde man att pumpa upp vatten i en brant sluttning i skogen. Det for en vattenstråle upp i skogen och ner kom ett vattenflöde som förstas var lika stort som det som kom upp minus kanske en promille som kanske sögs upp av terrängen.” (sid 51). Det påstås varken finnas någon teoretisk eller praktisk grund för att sådana tekniker ska få någon inverkan på grumlingsproblematiken. Sakägare påstås ha lämnat förslag på ett stort antal skäliga lösningar, alltså både billiga och enkla. Men Banverket sägs bara ha avtäckt mer mark och när höstregnen kom uppges det att blivit ”en ny katastrof”. Ett regn på 50-60 mm sägs ha gjort hela Bryngån grumlig samtidigt som vatten rann bakvägen ner via Skettältsbäcken och över områden som ska vara upplagsplats. Detta anses inte vara förvånande, eftersom Banverket sägs ha nonchalerat enkla fakta (sid 51f).

Företrädare för enskilda menar sig ha visat att Banverkets åtgärder mot grumling saknat reningseffekt och fortsätter: ”Våra uppdragsgivare, det biologiska livet, är inte hjälpta av det som vi tycker är bättre att kalla attrapper. För det har ingen funktion.” (sid 53). *Detta är det andra biocentriska uttalande som påträffas i protokollet.*

Företrädare för enskilda säger sig ha läst i tidningen att Banverket tänkt prova halmbalar som filtreringsteknik. Man tror dock inte att finkornigt material som tränger genom sandbädd fångas upp av en så ”oerhört öppen och porös struktur som halm är.” (sid 54). Det förordas test av reningseffekt och kostnad i liten skala före ett fullskaleprov. Man vill ha någon att vända sig till med sin kritik och anser sig inte kunna vänta på nästa smäll: ”...vi har fått mycket kraftiga störningar nu i Idbyån och det är inte i form av grumling utan det är i form av slam som ligger på de här oerhört värdefulla lekbottenarna.” (sid 54). Det sägs att om man läser MKB:n får man intrycket av att det är professionella människor som bryr sig om miljön som gjort en rättvisande beskrivning, men tillämpningen hittills anses vara noll: ”..brandsläckning, och då är skadan redan skedd på åbotten.” (sid 55).

Den kommunala tillsynsmyndigheten rättfärdigar sitt arbete med att det finns ett recipientkontrollprogram, som Botniabanan AB jobbar efter, där det ingår hur man ska göra vid incidenter ”...eller annat med en snabb sammankallning med alla berörda parter då från Länsstyrelse, kommunen, Banverket, Botniabanan, berörda entreprenörer osv.” (sid 55). *Här bör det noteras att enskilda sakägare explicit inte nämns, vilken är en form av uteslutning ur kretsen berörda.*

Sakägare hänvisas till att vända sig till tillsynsmyndigheten, om de inte anser det är nog att samråda med Banverket (sid 56).

Det sägs att vissa åtgärder har vidtagits, men att det är svårt i nuläget att hitta rätt nivå. Det betonas att alla är överens om att det viktigaste är att skydda recipienten (sid 56).

Det poängteras att: "...Bryngeån är riksintresse som ska skyddas till varje pris, det är en av anledningarna också att belastningen på Hjältatjärnen är lite större, för någonstans måste ju vattnet ta vägen." (sid 76). Man uppger sig medvetet ha lagt tunneln så långt upp i sjösystemet som möjligt, för att få lång uppehållstid och maximal kvävefixering före utloppet i Banafjälån (sid 76).

Det hävdas att det i nuläget inte är klartlagt dels om materialupplagen omfattas av den aktuella prövningen i miljödomstolen, dels vilka utsläpp det kan bli till recipienterna. Det betonas: "Men det är av oerhört stor betydelse för fiskbeståndet, det här mycket värdefulla havsöringbeståndet och det är angeläget att icke bara myndigheterna kommer till tals här utan det rör ju även enskilda intressen. Och det finns ju en slags närhetsprincip i miljöbalken, man ska se till att man för ner sakerna på lokalt plan. Och jag menar att i de här frågorna måste man låta det lokala intresset komma till tals så man kan få de åtgärder som är påkallade för att förebygga skador på miljön." (sid 47f). *Här kan man notera den implicita frågeställningen om vem som bör företräda det allmänna, myndigheter eller den lokala allmänheten.*

Det efterlyses ett processvillkor, att Banverket i god tid före varje kommande arbetsoperation ska redovisa planerade skyddsåtgärder för begränsa skador på miljön och samråda om dessa med Täftsjöns och Idby-Ovansjö fiskevårdsområden samt med Fiskeriverket och länsstyrelsen. Vid oenighet vill man att sakägare ska kunna föra en fråga till miljödomstolen, tillsynsmyndigheterna ska inte få avgöra en tvist. På så sätt anses sakägare effektivt kunna garantera att aspekter inte glöms bort (sid 48). Skälet till kravet på detta processvillkor är: "...så har det ju de facto, åstadkommit en ganska kraftig skada i ån här, under den mest känsliga tiden trots alla samråd. Samråd hjälper inte utan det är de konkreta åtgärderna som ni ska utföra...Tycker man inte att det är bra t ex att man låter lera rinner ut i ån då ska man kunna säga, få ett ingripande på något sätt." (sid 49).

Det yrkas på ett villkor om prövotid för byggandets inverkan på fiske, vattenkvalité och vattenkemi. Det anses att Fiskeriverket bör vara sakkunnig när det gäller inverkan på fisket och det antas främst vara processvatten från tunneln och vatten från materialupplagen som är intressanta ur fiskets synpunkt (sid 48f). Här framgår att det bara är fisket som står i fokus för intresset.

## **(8) Kvävutsläpp till vatten: en ren allmän angelägenhet**

Man berättar att kväveutsläppet från sprängämnen är beräknat utifrån användning av ANFO, Ammoniumnitrat Fuel Oil, som sägs bestå av dieselolja. Det anses problematiskt att använda alternativet dynamit, eftersom denna innehåller nitroglycerin som uppges vara cancerogent. Det sägs bli en något mindre påverkan på recipienten, då det använda sprängämnet är ett s.k. emulsionssprängämne. Inga miljökvalitetsnormer förväntas bli överskridna. Luftutsläppen från sprängning anses ha en liten påverkan jämfört med utsläppen från lastfordon (sid 63). Vidare framhålls att ha säckar med beståndsdelarna i sprängämnet och hålla detta i borrhålen, eller att använda emulsionssprängämnen, ger mycket mindre spill av kväve (sid 81).

Det redovisas dels att två recipienter kommer att få ta emot utsläppsvatten från bygget, dels att det rinner 35 gånger mer vatten i Bryngeån än via Hjältatjärnen. Man säger att processvatten vid borring av borrhål, som kommer att återföras till Hjältatjärnen, får en betydligt större påverkan på den naturliga avrinningen än inläckaget av vatten i tunneln, men ändå bara kommer att utgöra ca 0,5%. Dessutom uppges inläckaget i tunneln bli mindre än det beräknade värdet, eftersom tunneln tätas efterhand som den byggs. När det gäller inläckaget sägs Hjältatjärnen få ett större tillskott med 27 000 m<sup>3</sup> vatten vid byggandet, mot 3 000 m<sup>3</sup> för Bryngeån, och senare också få allt vatten vid driften av tunneln (sid 62-65).

Kväveutsläppet sägs vara beräknat på ett kvävehaltigt sprängämne och 4% sprängämnesspill – ”...det här är en tumregel som gäller inom branschen för tunnelsprängningar.” (sid 67). Det sägs att utifrån naturliga kvävehalter kommer Bryngeån att påverkas av ett tillskott på 0,08% medan Hjältatjärnen får ett tillskott på 70%. Det senare sägs vara betydligt mer allvarligt, då det rör sig om en liten tjärn med rätt kort omsättningstid. Det antas dock ske en 25%-ig nedbrytning av kvävet i vattenmassan och utsläppt vatten kommer att passera en våtmark innan det rinner ut i tjärnen. Nitrat sägs vara ett väldigt lättroligt näringsämne, men inte ha så stor betydelse för vattenmassor i Norrland utan först neråt Stockholmstrakten. Det uppges att kvävetillskottet från tunnelbygget motsvarar vad man sparar per år i kväveutsläpp från trafiken när Botnibanan väl är byggd, för den kilometer som tunnelsträckan utgör (sid 67-69).

En fråga gäller om Kroktjärnen och Tävräsjön nedströms Hjältatjärnen ”...kommer i princip att användas som reningsverk?” (sid 69).

Detta påstås vara den bästa idén som ett skydd för Banafjälsån, som ligger nedanför dessa två sjöar. Banafjälsån sägs vara riksintressant genom att ha en förekomst av flodpärlmussla. Kroktjärnen uppges vara en eftertraktad fågelsjö som är nästan helt igenvuxen. Det redovisas att ca 70% av vattenytan upptas av vegetation och att öppna spegelytor är få (sid 69f). Man tillägger: ”Och den är en helt otrolig kvävefälla skulle jag tro, genom att kvävet som kommer kan tas upp av den här ovanvattenvegetationen och även den vegetation som kan finnas i vattnet som, om kvävet kommer ner i sedimentet så kan växterna tillgodogöra sig det också.” (sid 69).

Oro framförs när det gäller rester av sprängmedel på krossat berg som tas ut ur tunneln: ”...vissa erfarenheter man haft i Stockholmstrakten och som tyder på att man får ett kväveläckage från de här massorna...Det kommer alltså att vara ett kväveläckage från massor som kommer att in-teckna en del av recipientutrymmet.” (sid 10).

Kunskapsläget inom detta område anses oklart: ”...det finns tyvärr inte så mycket litteratur att tillgå i det här...” (sid 42). Det redovisas emellertid att man i ett examensarbete vid högskolan i Luleå jämfört kväveurlakning från sprängsten från tunnelberg, bergtäkt och gruvdrift. Man antar att dessa specifika stenprover ”...kan ge en spegling till, eller en indikation på hur man ser på det.” (sid 43). Det sägs att examensarbetet redovisar att 15-70 gram kväve lakat ur per ton osorterat berg, och: ”Om det här stämmer, så får det här väldigt stora konsekvenser...” (sid 43). Dessa siffror sägs styrkas lite av kontrollprogrammet för tunnelsprängningar längs Arlandabanan, där man kunnat konstatera ”väldigt förhöjda halter av kväve” i vatten från upplagen (sid 43). Man tillägger att: ”det är faktiskt ganska snabb urlakning som sker ur de här sprängstensmassorna.” (sid 43). Den redovisade slutsatsen är: ”Vad jag vill säga med det här är alltså att risken för det här att bli ett läckage måste, kan inte negligeras.” (sid 44). I konsekvens med detta resonemang framförs förslaget att från handläggningssynpunkt enligt miljöbalken klassificera tippor med sprängsten som mer än ringa föroreningsrisk, även om

massorna läggs dit under lång tid, på grund av närheten till en bäck respektive ett vattendrag. Motiveringen är att det blir ”ganska stora halter som ändå sätts i omlopp i de här systemen.” (sid 44). Lokaliseringen av massupplagen sägs vara av stor betydelse för vad recipienterna tål. Man betonar också försiktighetsprincipen. Det sägs vidare att i Stockholms län ska vatten från tunnlar och massupplag gå genom reningsverk (ibid).

En idé är att osäkerheten om sprängämnesspillet blir 4% motiverar användning av ett lite högre värde vid beräkning av utsläppen, med tanke på försiktighetsprincipen. Det anses också finnas en osäkerhet om kvävebelastningen i de två sjöarna nedanför Hjältatjärnen, vilka är tänkta att användas som ”...en sorts kväverensningsverk.” Det sägs saknas bevis för att detta kommer att fungera i MKB:n, som också påstås varken nämna de två sjöarna eller förväntad kvävetillförsel. Man vill veta dels relationen mellan kväve och fosfor, dels risken för syrebrist som frigör fosfor från sjöbotten, för att kunna bedöma risken för igenväxning. Det sägs att den ena sjön är ett mycket skyddsvärt fågelområde, som riskeras att påverkas av åtgärder mot markant igenväxning (sid 126f).

I detta sammanhang påtalas möjligheten att hänskjuta beslut i vissa frågor till tillsynsmyndighet, utifrån fastställda allmänna villkor av miljödomstolen (sid 125).

#### **(9) Risken för oljeutsläpp: ett allmänt intresse**

Det sägs att olja antagligen kommer att släppas ut i små mängder från sprängning och via läckage från lastfordon och bergborrar. Det uppges vara väldigt svårt att gardera sig mot slangbrott (sid 71).

Det redovisas att vatten som läcker från tunneln och processvatten från byggandet kommer att ledas, via pumpgröpar och sedimentering i containrar samt oljeavskiljning, ut i den våtmark som kallas ”kvävefällan”. Därifrån kommer vattnet att rinna till Hjältatjärnen. Det klargörs dels att vatten från bergupplagen vid tunneln kommer att ledas till kvävefällan efter bara en vanlig sedimentfälla (sid 74), dels att vatten från krossberget vid Jan-Jansmyran kommer att ledas till kvävefällan (sid 78).

#### **(10) Kemikaliehantering: mer allmänt än enskilt, men försök att begränsa allmänhetens insyn**

Kemikaliefrågor sägs främst handla om delegering. Tre olika skeden räknas upp: ett första med järnvägsplan och processen med MKB, ett andra med olika beslut om tillstånd eller förelägganden med villkor, och ett tredje med ett generellt miljöprogram för bygget av Botniabanan. Dessa tre delar sägs komma att ingå i ett förfrågningsunderlag, ”Plan för hantering av miljöfrågor under byggskedet”, som ska vara med vid upphandlingen av olika delar av hela järnvägsprojektet. Det sägs att entreprenörerna ska föreslå en miljöplan, som kommer att poängsättas utifrån s.k. mjuka parametrar som arbetsmiljö och miljö, vid sidan av kostnadsförslag och tekniska lösningar. Det sägs att Botniabanan AB ska godkänna ett planerat uppfyllande av entreprenörens föreslagna miljöplan, innan denne får anlitas. Det redovisas att alla entreprenörer ska vara beredda att delta i en endags miljöutbildning, som Botniabanan AB håller om specifika miljöfrågor (såsom sprängämnen, sulfidlorer, och hantering av farligt avfall). Vidare sägs att Botniabanan AB i egenskap av beställare kommer att göra interna miljörevisioner, följa upp entreprenörers miljöplan och göra revisioner vid varje byggmöte mellan beställare och entreprenör. Bolaget ska också jobba vidare med uppföljning av kemikaliefrågor i ett s.k. kemikalieråd. Det redovisas att

förfrågningsunderlaget innehåller frågor om utsläpp till luft, mark och vatten, störningar, buller, vibrationer, damm, etablering, materialhantering, avfall och kemiska produkter, nödlägesberedskap och andra lokala miljöaspekter. Därefter görs en mer detaljerad genomgång av aspekter som gäller just kemikalier (hantering, förvaring, tvättning, val av miljövänliga alternativ och produktionssätt, spill och farligt avfall, arbetspärm med varuinformationsblad, samt resultat från miljötekniska mätningar (sid 86-88).

Från Botniabanan AB sägs det att: ”Jag är van att jobba med ISO 14001 och det här är ju typiska åtaganden som man som verksamhetsutövare tar på sig för att vara lite bättre än lagen. T ex att kräva ren smörja. Det tycker inte jag kan villkoras, utan det är liksom en del i vårt miljöledningssystem. Det man tar på sig i ett miljöledningssystem kan inte bli villkor, det är inte tänkt så, ISO 14001, vilket vi avser att certifiera oss inför nästa höst på Botniabanan. Då har man interna krav och bara för att man ger offentlighet åt interna krav så ska det inte bli villkor. Däremot att man har ett kemikalieråd, att myndigheterna får ta del av alla våra kemiska produkter, att de ska finnas ute på nätet om det så behövs. Det är självklart, det tycker jag vi har beskrivit i MKB:n också, att vi ska ha öppenhet och insyn...” (sid 88f). *Hänvisning till det interna miljöledningssystemet kan ses om ett försök att privatisera vissa frågeställningar, för att slippa diskussion, reglering och villkor. Detta motsätter sig företrädare för enskilda:*

Från enskilt håll har man inga synpunkter på kemikalieprogrammet i sig, men säger att redovisade punkter bör vara villkor, för annars saknar tillsynsmyndigheten formell befogenhet att ingripa och kontrollera efterlevnaden. Man anser att det som redovisats annars blir till intet förpliktande med ”en massa fina miljövillkor”, om det bara är en intern sak för Botniabanan. Man anser att villkor om kemikaliehantering inte är speciellt märkvärdiga (sid 88f).

Från kommunalt håll önskas endast villkor om dels att man bara får ha cementbaserat injekteringsmedel för tunneln plus varuinformationsblad med specificerade tillsatser, dels att användning av kemiska produkter ska godkännas av ett särskilt kemikalieråd (sid 89).

Det enda villkor som Banverket sägs kunna godta är att användning av ett annat injekteringsmedel ska kunna ske med tillstånd av tillsynsmyndigheten. Botniabanan AB är inte emot att ha ett kemikalieråd som villkor ”...utan det vill vi ha som en del i vårt miljöledningssystem.” Banverket fortsätter:”...alla de här sakerna kan inte vara villkor för vattendomen, för då låser man ju hela arbetet med den här utvecklingen som kan ske på miljöområdet, tycker vi, om man skulle överträda något villkor, som finns, tycker vi.” Man vill att miljödomstolens dom bara ska ange de stora ramarna. Sedan bör det vara rätt så öppet, men allt bör ske i samråd med tillsynsmyndigheten (sid 90).

Botniabanan AB framhåller: ”En annan sak som kommer in här är ett kemikalieråd som ska finnas och den frågan har jag anmält till Lars Berglund att jag vill diskutera när vi tar upp tillsynsfrågorna, de berörda kommunerna och Länsstyrelserna i mitten av oktober, hur ett sådant här kemikalieråd ska vara sammansatt.” (sid 87).

I denna fråga sägs också: ”Tankegångarna som har funnits om det här lite löst är att det här kemikalierådet ska ha en sammansättning med företrädare både för Banverket, Botniabanan och för berörda myndigheter.” (sid 90f). *Intressant här är att enskilda sakägare eller allmänheten explicit aldrig nämns, vilket kan ses som ett försök göra kemikaliehantering till en fråga för bolaget och tillsynsmyndigheterna. Detta kan jämföras med en myndighetssyn*

*som förordar tillståndsprovning av större kemikaliefrågor, vilket ger större möjlighet till offentlig insyn:*

Länsstyrelsen anser det räcker att ha s.k. allmänna villkor om kemikalier, som man brukar ha i tillståndsbeslut. Beträffande ändringar av kemikalietillsatser utan någon större betydelse, anser man att detta kan ske genom att tillsynsmyndigheten får delegation att besluta, efter anmälan till tillsynsmyndigheten. Kemikalierådet anses vara ett bra medel, men bara för löpande diskussion (sid 91). Det anses att ändringar som gäller en kemikalie av stor betydelse ska ske genom en ny tillståndsprovning (sid 127).

Det sägs att kommunen, i samband med yttrande till Regeringen om tillåtlighet och järnvägsutredningar, yrkat på att en form av kemikalieråd ska utses. Man föreslår att detta råd senare ska behandla vilka regler och bestämmelser och vilka typer av kemikalier som kan godkännas och hanteras vid bygget av järnvägen. Det sägs att syftet med förslaget är att reglera kemikaliefrågorna men ändå ha möjlighet till flexibilitet och inte detaljreglera alla frågor. Ett likartat förfarande exemplifieras med hur man hanterat frågor farligt avfall. Man har bedömt att farligt avfall som uppkommit inom Banverkets egen fastighet inte faller under förordningen om farligt avfall. Botniabanan AB sägs då ha avkrävts redovisning av hanteringen av avfallet. Utifrån bolagets skötselplaner och drifrutiner har en formell anmälan skickats in, som sedan resulterat i ett föreläggande med villkor. Detta uppfattas av kommunen som en flexibel lösning (sid 91).

Botniabanan AB påtalar att det är lite olyckligt i handlingarna hur man definierar en kemisk produkt, och fortsätter: ”Jag menar, det är ju Tipp-Ex och allt möjligt, vi måste begränsa oss, vad vi menar med den typen av granskning, för annars kommer man att drunkna i anmälningar.” (sid 127).

När det gäller olycksrisker utanför arbetsmiljön sägs det, angående utsläpp till mark och vatten, att entreprenörernas miljöplaner kommer att innehålla förebyggande åtgärder med information till den kommunala räddningstjänsten. Det kommer att anläggas dammar så att brand- och släckvatten inte hamnar i Bryngeån under tunnelns driftskede. Detta vill man inte ha som villkor i vattendomen enligt miljöbalken, utan i kommunens bygglov (sid 102f).

### **(11) Buller och vibrationer: mer allmän än enskild angelägenhet, men försök att begränsa frågan till skada på egendom**

Det redovisas att buller främst alstras från bergborrning, transporter och sprängning. Naturvårdsverket uppges inte ha föreslagit några riktvärden för störningar vid sprängning, men med en planerad sprängning per dygn ”...så har man sällan något problem med den smällen.” (sid 92).

Beträffande riskanalys för vibrationer, sägs det att ”...så tittar man på fastighetens kondition, hur den är grundlagd, vad det är för typ av fasadbeklädnad. Så gör man en syn och utifrån den sedan så har man erfarenheter hur mycket fastigheten tål.” (sid 93). Därefter sägs man sätta ett gränsvärde för att inte få en teknisk skada, planera sprängningen utifrån detta gränsvärde, och kontinuerligt mäta vid varje sprängning. Det redovisas att angående sprängning gäller s.k. strikt ansvar, vilket anses betyda att några särskilda förlängningstider efteråt inte behövs. Det betonas inte vara bra att ha bestämmelser för tunnelbyggandet som villkor i den aktuella miljödomen, utan detta får hanteras i det separata ärendet om bygglov. Det poängteras också att Banverket inte begär tillstånd för sprängning idag. Det sägs också att för luftstötter vid

sprängning finns föreskrifter från Arbetarskyddsstyrelsen, vilka ska följas av entreprenörerna (sid 98f). Det redovisas att riskområde för vibrationer är 100 m på ömse sida om tunneln och att närmaste fastighet ligger 300 m bort (sid 104).

Kritik framförs mot att bara utgå från teknisk skada på bebyggelse: ”Komfortvärdet är vad människor upplever och det skiljer sig oerhört mycket från de här. Då kommer man in på, när ska man börja mäta, var sätter man gränsen för det hela...jag tycker det borde finnas en miljöpolicy här också...Ett annat buller man skulle kunna peka på det är det man får genom tryckvågor. Och då i den riktning den får när ni spränger tunnarna. Det har vi inte heller sett någonting av, det finns ingen rapport om i det här. Och där har man ju tryckvågor som på ganska låga nivåer upplevs som obehagliga.” (sid 97). Kritiken fortsätter: ”Jag är väl inte expert på det, men jag har roat mig med att prata med experter just på...sprängningar. Och där kan man som man säger, i tunnelns förlängning kan man få en luftstöt som är upp till 120 Pascal upp till 800 meters...och 120 Pascal är oerhört kraftfullt för den som drabbas av det.” (sid 99). Det sägs att avståndet till bebyggelse är långt runt den planerade tunneln, men under 1 km. Vibrationer och luftstötar sägs vara något som många upplever väldigt påtagligt (sid 100).

Det framför krav på mätningar nere i Ovansjö, även om det nästan anses uteslutet att några drabbas. Motivet för att ändå mäta är att vissa byggnader kan vara särskilt känsliga.. Man befärrar att sådana byggnader rasar vid en mycket liten vibration. Det yrkas på dels en provotid om åtgärdande av skador under byggtiden, dels att värden för buller och vibrationer ska tas in som villkor i domen från miljödomstolen (sid 98). Fastighetsägare uppges bara godta buller under vardagar kl. 8-20: ”För de har blivit väldigt störda av de sprängningar som skett utanför det här området, vid Bryngeån. Det hör jag när jag pratat med dem, att hela huset skakar och de har varit väldigt störda.” (sid 117).

Banverket uppges sig ha tillstånd från polisen att utföra sprängningar till kl. 22. Man säger sig vara oense med närboende beträffande förbesiktning av en samling byggnader 400 m från tunneln. Dessa sägs ligga långt utanför det normala riskområdet (sid 119).

Det betonas att det saknas beskrivning i MKB:n om luftstötar och är väldigt tunt om vibrationer. Länsstyrelsen säger sig ha god erfarenhet från sprängning i bergtäkter och de faktorer som påverkar omgivningen, såsom samverkande laddningsmängd, salvans storlek m.m. Däremot uppges man sig sakna erfarenhet från sprängning i en tunnel. Det framhålls att luftstöten i en tunnel får en riktverkan också. Det efterlyses beskrivning av åtgärder för att minska detta. Det efterfrågas också något riktvärde, som sätts i relation till kostnader för att minska samverkverkande laddning, salvstorlek etc. Inget av detta uppges finnas i MKB:n. Angående vibrationer sägs att ett villkor från koncessionsnämnden för miljöskydd om ett komfortvärde på 4 mm/s är något att fundera på (sid 128).

En annan åsikt är att det är överdrivet med villkor i detta fall. Det sägs att praxis i Stockholm är att ha avståndet 100 m som gräns för mätning och syn på fastigheter. Det understryks: ”Man tycker alla de här villkoren, det känns som om man hämtat de värsta, strängaste villkoren från olika delar av olika verksamheter ute i landet och samlar in det här och nu ska vi ha verkligen bra villkor. Det finns ingen rim och reson i dem. Det finns ingen grund för dem tycker jag i alla fall.” (sid 129f).

Det framkommer att luftstötar har beräknats utifrån kända tunnelstorlekar, konventionella sprängämnen och fungerande metoder. Det sägs att tunnelsprängningens öppning, kilen, ger

högst luftstöt. Största stenkast uppges kan bli 600 m, vilket gör att regelmässig täckning sker med fällbara kraftiga stockmattor. Det sägs att ytterligare täckningar i form av fasta och mobila plank, eller barriärer i tunneln minskar luftstöt. Det poängteras att i extremfall när flera faktorer blir fel i en salva, kan skyddsavståndet behöva fördubblas. Banverket redovisar kartor med gränser för beräknat gränsvärde för teknisk skada vid normal risk för teknisk skada (500 Pa reflektionstryck), lägsta risk för teknisk skada (300 Pa reflektionstryck) och länsstyrelsens vanliga riktvärde för störning (120 Pa reflektionstryck) (sid 131). Det sägs att störst risk är vid de första salvorna och utifrån dessa är kartorna ritade. Man tillägger att uppritat riskområdet gäller ifall man inte vidtar några skyddsåtgärder, vilket Banverket som sagt avser att göra (sid 135).

Omfattning på argumentationen. Hur idéer om miljöproblem rättfärdigas och hur deltagarna ställer sig till processfrågor om vad förhandlingen bör handla om

### **Rättfärdigande av idéer om miljöproblem: större utrymme för allmänna intressen**

Man kan urskilja tre typer av motiveringar, som rättfärdigar idéer om miljöproblemen. En typ handlar om *vetenskapliga* skäl. Denna typ tycks vara vanligast under förhandlingen. Hit kan hänföras ”osäkerhet om framtida miljöeffekter och risk för skador”, t.ex. när det gäller kväveutsläpp, utsläpp av tungmetaller, utsläpp av suspenderat material i vattendrag, vibrationer och luftstöt vid tunnelsprängning, grundvattenbildning och brunnars framtida kapacitet. Till denna typ av skäl hör även ”aktuellt kunskapsläge”, t.ex. när man diskuterar påverkan på skogsbestånd, kvävurlakning från sprängsten, hur stort spillet av sprängämnen kan bli och hur grundvattnet strömmar.

*Denna typ av motiveringar hör sammantaget i högre grad ihop med allmänna än enskilda intressen.*

Den andra typen handlar om *juridiska* skäl. Hit kan hänföras argument som gäller ”prövotid” och ”uppskjutna frågor”. Sådana argument förs fram när man diskuterar skador på skog och ersättningen för denna, skador på fisket som anses ha högt ekonomiskt värde, samt skador på bebyggelse till följd av sprängning. *Denna typ av motiveringar hör mest ihop med civilrättsliga aspekter och alltså med enskilda intressen.*

Den tredje typen av skäl handlar om *förtroende när det gäller handlande*. Hit kan hänföras argument som gäller tappat förtroende för Banverket på grund av tidigare miljöskador, dåliga skyddsåtgärder och ovilja att föra en dialog. Till denna typ hör också misstro mot tillsynsmyndigheternas förmåga att kontrollera verksamheten. Även indikationer på att tillsynsmyndigheter inte vill ha med deltagande från allmänheten, såsom i frågor om kemikalier, kan hänföras hit. Denna typ av skäl förekommer i minst omfattning under förhandlingen. *Eftersom dessa skäl främst hör ihop med demokratiskt deltagande och inflytande, kan de sägas gälla allmänna intressen.*

### **Synen på processfrågor: större utrymme för offentligrättsliga aspekter**

Vid genomgång av hela diskussionen framgår det tydligt att processfrågor tar störst utrymme. Vad ska prövas i den aktuella förhandlingen i miljödomstolen? Vad ska hänskjutas till en senare prövningen i miljödomstolen, eller till någon annan prövning som ligger utanför denna domstol? Det framförs juridiska och praktiska argument som skäl till tolkningarna av vad de olika processerna bör handla om. Processfrågorna behandlas ingående inledningsvis (sid 2-

20), men återkommer senare i flera olika sammanhang (t.ex. på sid 107, sid 143f och sid 152-155). Tre teman är urskiljbara och har delvis framgått ovan.

- dagens prövning i miljödomstolen om vattenverksamhet, och hurvida den även bör omfatta miljöfarlig verksamhet
- prövning om kommunalt bygglov enligt plan- och bygglagen kontra prövning enligt miljöbalken, och
- lantmäteriförrättningen om inlösen av mark.

Tar vi det sistnämnda temat först, om markåtkomst, så handlar det om civilrättsliga frågor om ekonomisk ersättning och hur de frågorna bör regleras. Detta tema gäller alltså *enskilda intressen*. Sett i omfattning är utrymmet för detta tema klart mindre än för de två övriga.

Miljödomstolen klargör redan i början av förhandlingen att processfrågor står i centrum vid förhandlingen: "...en stor del av knäckfrågan i det här målet, hur stor prövningen ska vara..." (sid 9). Det sägs att centrala frågeställningar dels är om ett tunnelbygge ska ses som vattenverksamhet, dels vad ska prövas när det finns en fastställd järnvägsplan (sid 14). Miljödomstolen fortsätter: "Vi ska ta resten av diskussionen mot slutet av förhandlingen. Det gäller ju bara att spika ståndpunkterna först." (sid 16). En annan viktig idé domstolen har är: "...det var nödvändigt för att vi ska få klart för oss var det är skiljelinjerna går mellan er som är här." (sid 20). *Miljödomstolens huvudmål, förutom att leda förhandlingen, tycks vara att tydliggöra olika positioner i ett konfliktperspektiv. Detta torde vara utmärkande för en domstolskultur, där inriktningen inte är medling för att söka uppnå konsensus.*

*Banverket* framför huvudsakligen följande:

en idé är att förhandlingen bara bör gälla vattenverksamhet, att bortleda inläckande yt- och grundvatten från tunnelbygget, samt samla upp och pumpa bort vatten som används vid tunnelbygget till recipienter. Det menas att järnvägen i sig redan är miljöprövad, genom tidigare beslut enligt järnvägslagen att fastställa järnvägsplanen för byggande av den berörda delsträckan av Botniabanan. Det menas vidare att beslut enligt lagen om byggande av järnväg har samma rättsverkan som beslut enligt miljöbalken. Tunnelbyggen anses också kräva ett särskilt bygglov, som Banverket kommer att söka. Det sägs att kommunen då kan villkora "buller och vibrationer och liknande." (sid 7). Det betonas att tunnelbygget inte bör prövas idag då det i sig inte är vattenverksamhet, utan handlar om sprängning samt uttag av massor från tunneln. Det menas att vid arbetet med järnvägsplanen görs miljöprövningar, t.ex. av platser som kan passa för upplag. Därför kan en fastställd järnvägsplan likställas med ett beslut enligt miljöbalken (sid 14f). Man tillägger att det framgår av järnvägsplanen vilka områden som kommer att utsättas för buller, som överstiger de normer som gäller idag för sådan typ av buller. Bullret gäller dels vid byggandet av järnvägen, dels vid driften av den (sid 15f).

Längre fram framhålls att ansökan om bygglov för tunneln enligt plan- och bygglagen inte är inlämnad, men att detta ska göras denna månad (sid 142).

När det gäller prövning av upplag sägs att tidigare har dessa hanterats som "överskottsmassor", som kan finnas temporärt på platsen och användas under byggtiden, eller också som permanenta sidotippar för landskapsutformning. En lite annorlunda idé om dagens förhandling från Botniabanan AB är: "...så ska prövningen omfatta den totala biten. Det tycker jag framgår väldigt tydligt om man läser kapitel 22 i balken med vad en ansökan ska innehålla, där det också belyses att verksamhetens eller åtgärdens art och omfattning ska bedömas." (sid 8). Det läggs till att MKB:n till järnvägsplanen anger att det är den totala

verksamheten som ska prövas och att syftet med MKB:n är att ge en samlad bedömning av miljöeffekter som kan uppstå och med en koppling till miljöbalkens allmänna hänsynsregler. Men man säger man sig idag inte se någon miljöjuridisk koppling mellan järnvägsplanen och olika sakprövningsärenden enligt miljöbalken. Grundsynen på buller är att denna fråga inte bör regleras enligt plan- och bygglagen utan som miljöfarlig verksamhet. Det befaras problem med en alltför begränsad prövning idag: "...ett väldigt besvärligt hanteringsätt om myndigheten då som tillsynsmyndigheten tvingas gå in och göra förelägganden...för de delar som inte ryms inom den åtgärd bolaget nu vill göra." (sid 8). Det sägs att dessutom kan Plan- och miljönämndens förslag till villkor, som Banverket inte anser behövs, leda till en svårighet i nästa skede om tillsynsmyndigheten förelägger om dem och Banverket sedan överklagar. Då kommer frågan tillbaka till miljödomstolen igen.

En idé är att järnvägsplanen bör ses som ett övergripande tillstånd till järnvägsbygget. Sedan får ansökningar om tillstånd och anmälningar göras för olika verksamheter, som i dagens ärende vattenverksamhet, och senare för upplag, krossning samt bygglov.

Från *kommunens plan- och miljökontor* framförs främst att hela verksamheten ska prövas i samband med tunnelbygget, både vattenverksamheten och miljöfarlig verksamhet. Det sägs att prövning enligt miljöbalken ska omfatta alla direkta och indirekta effekter som kan uppstå. Dagens prövning ses som en hybrid mellan den gamla och nya lagstiftningen, eftersom järnvägsplanen prövats enligt äldre lagstiftning och tunnelbygget prövas enligt den nya miljöbalken. Det sägs att järnvägslag och järnvägsplan ger rätt ta mark i anspråk för byggandet, men inte i detalj reglerar vad som sker inom arbetsområdet. Det hävdas att miljöfrågor saknar riktig juridisk hemvist enligt järnvägsplanen. Bara kapitel 2-4 i miljöbalken har beaktats, alltså hänsynsregler, hushållningsbestämmelser och miljö kvalitetsnormer. Däremot inte sakprövningsärenden, gällande vattenverksamhet och miljöfarlig verksamhet. Det betonas att detta är första tunneln som prövas enligt miljöbalken, därför är det en principiellt viktig diskussion. Sakprövningar av äldre delsträckor sägs ha gjorts enligt vattenlagen (sid 4f).

En kommunal idé är att det är viktigt i ett tidigt skede för varje delsträcka av Botniabanan att identifiera sakprövningsärenden och sedan "samordna prövningarna så långt det är möjligt." (sid 5). Det andra alternativet sägs vara att vid behov reglera miljövillkor via förelägganden från ansvarig tillsynsmyndighet. Man tillägger att det redan finns sådana avgjorda ärenden, gällande upplag. Det betonas att dessa upplag dels har bedömts innebära ringa föroreningsrisk, dels ligger så till att de inte geografiskt kopplas till någon tunnel eller vattenlagsärende (sid 18 f). Det sägs att inom nästa järnvägsplan redovisas ett 30-tal upplagsplatser och "...om vi tittar på belastningen av de ärenden som skulle till domstolen så ansåg vi att det var ganska, skulle bli en ganska onödig och tungsam hantering för dem att lyfta alla dessa ärenden till miljödomstolen (sid 19).

Det anses att inom områden, som från miljösynpunkt utpekats som "hot-spots", kräver en mer detaljerad nivå än i MKB:n för järnvägsplanen. Detta anser man görs i separata sakprövningsärenden. Byggande av tunnel anses helt klart vara vattenverksamhet. Hantering av avfall anses vara miljöfarlig verksamhet, som miljödomstolen kan ta med vid en samlad prövning tillsammans med vattenverksamheten. Det antas innebära lite trassel att lämna avfall utanför denna prövning, men miljödomstolen föreslås besluta att i villkor hänskjuta denna fråga till tillsynsmyndigheterna. Det poängteras att tyvärr är det tre lagar som fordrar enskild prövning; järnvägslagen, plan- och bygglagen och miljöbalken (sid 16f).

En idé är att järnvägslagen med dess järnvägsplan kan inte ersätta miljöbalken, när det gäller enskild prövning, utan gäller parallellt. Järnvägslagen och miljöbalken anses bara jämställda angående 2-4 kap i miljöbalken MB (sid 16). Det betonas att i tidigare prövningsskeden har diskussionen gällt järnvägsutredningen och järnvägsplanen med dess MKB (sid 18).

På en miljödomstolens fråga om man också ska ta med länsstyrelsens tillståndsärenden och kommunens anmälningsärenden i sin domstolsprövning är svaret nej. Der anses att upplag kan vara anmälningsärenden för att inte onödigtvis belasta miljödomstolen inom områden där risken för miljöpåverkan är ganska liten, där det saknas känsliga recipienter i närheten och där sökanden kan precisera att materialet är vanlig jord så det inte finns risk för föroreningar (sid 11).

*Länsstyrelsen* undrar vem som är sökande, i och med att det står Banverket på handlingarna men byggnationen ska utföras av Botniabanan AB. (Banverket svarar att man är sökande i egenskap av markägare.) Länsstyrelsen anser liksom kommunen att miljödomstolen bör göra en fullständig prövning av hela tunnelbygget, inklusive uppläggningsmassor. Tunnelbygget anses vara vattenverksamhet då det går ner under grundvattenytan. Det anses att regeringsbeslutet att godkänna aktuell järnvägsplan innebär ett tillstånd, men nu ska villkoren prövas för att minska skadeverkningsarna. Det sägs att i järnvägsplanen saknas beskrivning av en rad faktorer som nu behöver tas upp (sid 18). Det betonas att miljöfarliga sidoverksamheter som hör ihop med vattenverksamheten, inte bör lyftas över till prövningen av bygglov (sid 107). När det gäller synen på s.k. verkställighetsförordnande för miljödomstolens dom, följer man rekommendationen från Naturvårdsverket om en restriktiv syn. Här sägs det råda oklarhet om markåtkomsten. Om det annars görs ett klarläggande om kvävebelastningen till Hjältatjärn så motsätter man sig inte beslut om verkställighetsförordnande (sid 144).

Man delar inte kommunens syn att uppläggning av sprängstensmassor bör klassas som anmälningsärenden till kommunen. På grund av risken för kväveläckage bör dessa ärenden vara en fråga för länsstyrelsen. För övrigt instämmer man i kommunens syn att miljödomstolens prövning enligt miljöbalken bör utgå från en helhetssyn på det planerade tunnelbygget (sid 11).

*Enskilda sakägare* är överens med kommun och länsstyrelsen om att tunnelbygget är vattenverksamhet: "Det är ett arbete som bedrivs under grundvattenståndet och det får en påverkan på situationen och på vattenförhållandena. Jag vill ta ett, man kan hänföra sig till Hallandsåsen, vad som egentligen borde ha sökts där." (sid 12). Det sägs att tunnelbygget där inte ansågs vara vattenverksamhet. Därför blev byte av arbetsmetod och val av en annan tätningmetod något som entreprenören tog ställning till utan domstolsprövning. En sådan prövning av vattenverksamhet antas kanske ha kunnat undvika katastrofen som sedan inträffade (sid 12f). Det sägs att ett exempel på när tunnelbygge ansetts vara vattenverksamhet var när Umeå tingsrätt, dåvarande vattendomstolen, tidigare gett tillstånd till en tunnel i centrala Umeå, med bortledning av grundvatten (sid 13). Ett huvudyrkande är att ansökan bör ogillas av miljödomstolen, om Banverket inte söker om tillstånd till allt som behövs och redovisar alla miljöfarliga verksamheter, såsom massupplagen (sid 13).

Det betonas att genomförande av järnvägsplanen inte omfattas av Regeringens beslut att fastställa den. Det anses oklart om Banverket redovisat när den miljöfarliga verksamheten ska prövas: "...allt som kan hänföras till miljöfarlig verksamhet det finns inte prövat och då skulle ju Banverket helt enkelt komma undan det om man inte tog det i det här sammanhanget." (sid

12). Det förordas att all vattenverksamhet och miljöfarlig verksamhet bör hanteras i detta ärende. Annars befaras att allt blir oöverskådligt och leder till en mängd processer, vilken man inte anser följer intentionerna i miljöbalken. En samlad prövning anses också vara enda sättet att kunna få ett hänsynstagandet till miljön (sid 12). Det betonas angående tunnelbyggandet att det i järnvägsplanen dels inte står något om villkor för buller och vibrationer, dels inget om skyddsåtgärder (sid 15). Det anses att miljödomstolen bör pröva tunnelbygget också och inte bara bortledningen av vatten. Av detta skäl sägs det vara olämpligt att domstolen meddelar ett s.k. verkställighetsförordnande för bortledningen av vatten, vilket kanske rubbar förutsättningarna för kommande villkor från miljödomstolen (sid 144).

*Den omfattande diskussionen om prövningen av vattenverksamhet, av miljöfarlig verksamhet, av kommunalt bygglov enligt plan- och bygglagen i relation till miljöbalken, gäller explicit främst offentlighetsrättsliga och inte civilrättsliga aspekter. Därmed blir slutsatsen att denna diskussion mest handlar om allmänna intressen.*

### **Slutanföranden (sid 144-149): något nytt?**

Ett antagande är att det som sägs under det särskilda avsnittet ”Slutanföranden”, speglar det som deltagarna anser vara absolut viktigast under förhandlingen. En genomgång av detta avsnitt visar att det huvudsakligen handlar om dels vad som bör ingå i miljödomstolens prövning och vilka konsekvenserna blir beroende på vad domstolen väljer att ta upp till prövning, dels utsläppen av kväve. Detta innehåll visar alltså att ovanstående antagande är rimligt.

Beträffande *prövningen* sägs det att: ”...menar Banverket att själva byggnadsarbetet är inte det som skall prövas av domstolen i det här vattenmålet utan det är själva den vattenverksamhet som blir följden av att det här vattnet måste föras ut ur tunneln.” (sid 145).

Kommunen anser, liksom tidigare, att domstolens prövning ska gälla hela verksamheten. Tunnelbygget, uppförandet och driften anser man ska prövas utifrån miljöbalken, vilket sägs innebära att både vattenverksamhet och miljöfarlig verksamhet omfattas och att ett helhetsperspektiv bör tillämpas, främst med tanke på recipienten. Om inte hela verksamheten prövas, så antas konsekvensen bli att tillsynsmyndigheterna ändå meddelar beslut i form av förelägganden. Dessa antas Banverket sedan överklaga till miljödomstolen, och då har frågorna inte kommit närmare en lösning. Det betonas att ”...de flesta av de villkor som vi föreslagit är egentligen inte speciellt dramatiska och om man går igenom i ansökan och tittar i de nivåer och på de resultat som finns från MKB:n så återfinns de nivåer som vi har föreslagit i ansökningshandlingarna till ganska stor del.” (sid 146).

Vidare sägs det att: ”Länsstyrelsen vill ha en helhetsprövning av detta. Man gör en tunnel under grundvattenytan, vi ser att allting hänger ihop här – processvatten och de övriga frågorna vi diskuterat.” (sid 146).

Det betonas att ”...vi hört många kloka ord från det allmännas sida och jag instämmer i dem...” Vidare sägs det, förutom upprepning av behovet att tillgodose de enskilda intressen som nämnts tidigare, ”...att här får man ta ställning till en mängd processuella bestämmelser i miljöbalken och många av de här bestämmelserna återfinns i gamla vattenlagen också, men när vi nu skall tolka de här; och hur strängt domstolen skall se på vad som skall upp, är de skyldiga t.o.m. att beakta 1 kap 1 § miljöbalken. Syftet är nu att man skall tillämpa miljöbalken så man uppfylla de här fem olika målen – människors hälsa och miljön skall

skyddas osv. – och en samlad prövning i det här målet, både när det gäller tunneln och när det gäller den miljöfarliga verksamheten.” (sid 148). Argumentationen fortsätter: ”Det här är frågor som inte på något vis i alla fall har blivit konkretiserade i järnvägsplaneskedet och då menar jag att den talan som nu finns är så ofullständig att den bör vara hinder mot tillåtlighet i det här skedet. Jag menar därför i första hand att miljöödomstolen skall ogilla Banverkets ansökan.” (sid 148f).

Angående *kväveutsläpp* sägs det ”...att det inte blir en otrolig kväveökning i några sjöar nedanför. Banverket menar att med den fastläggning i våtmarkerna omkring Hjältatjärnen minimerar man den här risken. Det är maximala värden som vi har tagit upp och det är inte säkert att de verkliga värdena är ens hälften så stora...” (sid 145).

Mot detta framhålls: ”Det är för att vi skall kunna bedöma olägenheterna med ökade kväveutsläpp och det avhjälpes man inte genom att mäta när någonting har inträffat utan man avhjälpes en eventuell olägenhet, om det nu blir en sådan, genom att göra något innan det inträffar.” (sid 146f).

Ett svar ges: ”Vi kan ju lämna de kvävehalter som är gjorda i de här tjärnarna hittills så kanske det räcker.” (sid 147).

Detta bemöts: ”Vi vill också ha fosfor- och syrehalt, men det är ju lätt att mäta.” Sedan läggs det till: ”Vi tycker inte att man har ansatt sprängämnesförluster med extra säkerhet då man talar om 2 till 4 procent till och med, när vi har information på annat håll som tyder på att det kan bli betydligt mera.” (sid 147).

#### Typ av språkbruk: privatekonomiska termer, eller termer som hör hop med miljökvälitéer och störning av allmänheten

Beträffande typ av språkbruk kan man jämföra hur stort utrymme är för civilrättsliga och privatekonomiska begrepp och resonemang, i förhållande till mer vetenskapliga och deltagardemokratiska begrepp och argument.

#### **Ersättningsfrågor (sid 136-141)**

Det avsnitt som explicit handlar om ersättning till enskilda är till sidantalet mycket begränsat, om man jämför med hela protokollet. I detta avsnitt diskuteras skador på enskilt skogsbruk och fiske, vilket redovisas ovan. Det bör noteras att frågor om ersättning till enskilda intressen också förekommer på några andra ställen i protokollet, vilket också framgår av redovisningen ovan.

#### **Rättegångskostnader (sid 149-151)**

Detta avsnitt berör inga sakfrågor och är till sidantalet mycket begränsat. Det kan ändå vara av värde att kort redovisa vilka frågor som tas upp här. Det är två typer av ersättning till enskilda som diskuteras: ersättning för förlorad arbetsinkomst och reseersättning. Några lösräckta citat får illustrera innehållet, som renodlat handlar om enskilda intressen:

”...han har gått miste om åtta timmars arbete och han uppskattar det till 120 kr/timmen plus sociala påslag, 30 procent eller 156 kr/timmen, totalt 1 248 kr.” (sid 149).

”Arnold yrkar också reseersättning för bilresa, 30 km à 2:70 kr/km, 81 kr.” (sid 149).

”Han är konsult och har gått miste om 585 kr för dagens inställelse.” (sid 149).

Banverket motsätter sig vissa krav på ersättning: ”Vi menar att Rosenblom, som är företrädare för fiskevårdsområdet och inte bara är här i eget intresse, bör få ersättning. Såvitt jag förstår är Edin och Arnold ?? företrädare av advokaten och då anser jag att de här i eget intresse. En ersättning för resan kan vi medge men med 1:50 kr/km.” (sid 150). Banverket försätter argumentationen, när det gäller att vissa fastigheter, som ingår i Täftsjöns fiskevårdsområde, inte anses vara sakägare i målet: ”Vi menar att de lider ingen skada av den här verksamheten såvitt vi kan bedöma idag utan då är det i så fall en oförutsedd skada. Då är det en skada som kanske kommer fram genom den fiskerättsutredning som görs.” (sid 150).

Detta påstående bemöts: ”...räcker det, för att man skall anses som sakägare att någons rätt **kan** beröras, det är alltså inte fullt klart **att** det berörs utan man har ett starkt intresse att vara här och bevaka sin rätt. Även om de företräds av ombud är det klart att man har rätt att närvara vid förhandlingen.” (sid 150). Resonemanget försätter: ”...det var också nödvändigt att träffa mig innan förhandlingen, det var den enda gång vi träffats lite djupare...de hade en bilresa på 540 km enkel väg. Det är 1 458 kr x 2, eller 2 916 kr för bilresa. Bägge har en egen agenturfirma Wirths Emballage och för fredagen yrkar de ersättning med 1 000 kr för var och en av dem. Det är visserligen bara Britt-Inger som är lagfaren ägare av fastigheten men det finns en dom från Överumans reglering 1997 och då tillerkände vattendomstolen även en medföljande make inställelseersättning, och jag tycker det verkar vettigt att bägge får 1 000 kr här.” (sid 151).

På detta svarar Banverket: ”Det bestrids med samma skäl som förut att det här är ett eget intresse...Man kan ju ordna det här på olika sätt och det här är deras egna intresse av att sköta sin fastighet och då brukar inte ersättning utgå.” (sid 151).

Detta uttalande bemöts: ”Det var en nödvändighet att man skall få sammanträffa med sitt ombud och gå igenom förutsättningar och vi var ute och tittade på de områden som berörs...Man kan inte ta alltihop på telefon.” (sid 151).

## DISKUSSION

Övergripande slutsats efter denna fallstudie är att argument om allmänna intressen dominerar över argument om enskilda intressen, i diskussionen i miljödomstolen. Därmed går det att falsifiera den generella hypotesen i inledningen av studien. Med dominera avses den andel av diskussionen som är störst, vid jämförelse mellan de två kategorierna av intressen. Skulle denna fallstudie vara representativ för huvudförhandlingar i miljödomstolarna, finns alltså förutsättningar för allsidig och ingående diskussion om artikulerade miljöproblem. Den befarade risken för dominans av frågor om ekonomisk ersättning till enskilda, tycks vara liten. Hur sedan miljödomstolens beslut ser ut och rättfärdigas är, som nämns i inledningen, en helt annan problemställning.

När det gäller idéer om miljöproblem, framgår det tydligt att frågor om allmänna respektive enskilda intressen ofta är komplementära snarare än motstridiga. De miljöfrågor som lett till större diskussion gäller, som framgår ovan, skogsmark, grundvatten, fiske, utsläpp av suspenderat material, kväveutsläpp samt buller och vibrationer. Där få aspekter berör ”det allmänna”, såsom påverkan på Ovensjömyran där bara friluftsliv nämns, dominerar frågor om skadeersättning till enskilda. På samma sätt är det i diskussionen om ändrade

grundvattenförhållanden, där det främst handlar om påverkan på enskilda brunnar och skogsskador för enskilda.

Även angående påverkan på fiske finns ingen direkt motsättning mellan allmänt och enskilt, även om enskilda aspekter diskuteras mer. Det enda undantaget är idén att ”privatisera” begärd ersättning för skador till förmån för vissa enskilda, istället för till den kollektiva sammanslutning som ett fiskevårdsområdet utgör. Det finns också en motsättning mellan allmänt och enskilt bakom de två andra försöken till ”privatisering” av miljöfrågor: synen på kemikaliehantering när en sökande har ett miljöledningssystem, samt synen på buller och vibrationer vid sprängning, där skaderisk på enskild egendom ställs mot komfortnivåer för människor.

Konflikt mellan synsätt inriktade på allmänt respektive enskilt märks också när det gäller två ansvarsfrågor. Dessa gäller reglering av var upplag ska läggas och vem som ansvarar för deras innehåll, samt hur ersättning till enskilda för skogsskador ska hanteras processmässigt för att inte komma bort. De här två frågorna hör ihop med olika fokus på gränsen mellan civilrättsligt och offentligrättsligt.

Från enskilda argumenteras det även om allmänna angelägenheter i relativt stor omfattning, vilket är intressant från demokratisynpunkt. Det handlar om misstro mot tillsynsmyndigheternas förmåga att kontrollera planerad verksamhet och om vissa miljöproblem från ett allmänt perspektiv, särskilt utsläpp av suspenderade ämnen. Indikation på att tillsynsmyndigheter varken vill ha deltagande från allmänheten vid diskussion om kemikalier i ett kemikalieråd, eller i gruppen som snabbt ska sammankallas vid incidenter och liknande, torde kunna höra ihop med idén att detta handlar om frågor för experter och inte för medborgare. Det finns för övrigt en klar dominans av fackbegrepp och lågt deltagande från enskilda, när allmänna intressen diskuteras i relation till vissa miljöproblem: de som orsakas av kväveutsläpp, olja, tungmetaller, kemikaliehantering samt buller och vibrationer.

Jämförelser i diskussionen mellan det aktuella tunnelbygget och andra stora infrastrukturprojekt, gäller främst Hallandsåsen och byggen i Stockholmsområdet (Arlandabanan och Södra länken). Detta torde nog höra ihop med storleken på hela bygget av Botniabanan och förväntade konsekvenser av detta bygge, där Hallandsåsen retoriskt får representera en bild av hur det kan gå vid en dålig prövning.

Diskussion om processfrågor är som nämnts det tema som har störst omfattning och som också domineras av offentligrättsliga aspekter. Angående handläggning av avfallsfrågor kan det noteras en antagonism mellan kommun och länsstyrelse, om vem som ska ha ansvaret för denna prövning. Annars är synen gemensam, både bland miljömyndigheter och enskilda, om att prövningen av tunnelbygget bör vara heltäckande och omfatta både vattenverksamhet och miljöfarlig verksamhet.

Det bör framhållas att miljöbalken bara gällt ett knappt år vid den aktuella huvudförhandlingen. Därmed torde ett gängse sätt att diskutera miljöfrågor inte ha hunnit påverkas så mycket av den kultur som präglar en domstol. En framtida forskningsinsats skulle vara att jämföra om diskussionerna generellt ändrat karaktär nu, när cirka tre år gått efter införandet av förhandling i domstol i och med miljöbalken. Man kan anta att dels den institutionella ramen, dels miljödomstolarnas beslut och motiveringar, leder till ett ändrat beteende hos deltagare i miljöärenden och påverkar de diskussioner som förs. Det finns

åtminstone en empirisk studie där belysning sker av miljöbalkens praktiska betydelse, då beträffande användning av miljökonsekvensbeskrivningar (Kinnunen 2001).

Avslutningsvis, en kommentar angående metod: det innebär en begränsning av tolkningen när man endast gör innehållsanalys av ett offentligt protokoll och inte några intervjuer. Till exempel torde man få liten belysning av försök från allmänheten att delta i miljöpolitiska samtal mellan förhandlingar i miljödomstolen, och vilka utslutningsmekanismer som eventuellt förekommer. Denna aspekt är viktig från ett deltagardemokratiskt perspektiv, och kommer till viss del fram även i det studerade protokollet. Detta är i uttalad kritik mot Banverkets ovilja att föra en dialog om skydd mot tidigare skador på vattenmiljön och misstron mot tillsynsmyndigheternas förmåga att kontrollera verksamheten. Med intervjuer ges, för det första, chans att jämföra tilltron till domstolsförhandlingen, mellan personer som faktiskt deltagit i den och medborgare som försökt delta på något sätt. För det andra kan man se om olika sätt att resonera under domstolsförhandlingen erkändes, alltså om experters sätt att diskutera inte var det enda legitima. För det tredje kan man se på sammanhanget runt domstolsförhandlingen: var den ägde rum samt rutiner för och stil vid diskussionen. Hit hör även frågan om privatekonomisk ersättning, för att möjliggöra ett deltagande från de som anser sig berörda. För det fjärde kan man söka efter tecken på reflektion dels över hur domstolsförhandlingen påverkade sättet att tänka, dels över användningen av regler vid diskussionen. För det femte kan man söka efter kritik av myndigheters kontroll över tillgång till andra diskussionsarenor än domstolsförhandlingen samt över rutiner och stil vid offentliga samtal på dessa arenor (jämför med Healey 1997:263-266).

Till sist, med intervjuer kan man även finna viktiga idéer som uttrycks informellt under en domstolsförhandling. Ett exempel på detta, som hör ihop med det studerade tunnelbygget i denna fallstudie: en tjänsteman berättade att under följande huvudförhandling 1999-11-09 viskade en annan person frågande till denne varför det måste vara en sådan massa prat om kväveutsläppen?

## Referenser

- Andersson, T (1993): "Views of Nature in Metaphorical Discourse" i Lundgren, L J (red): *Views of Nature, sid 104-123. BTJ Tryck AB, Lund.*
- Healey, P (1997): *Collaborative Planning: Shaping Places in Fragmented Societies.* Macmillan, London.
- Hedén, J (1995): "Några reflektioner över den miljöpolitiska helhetssynen", uppsats vid nordiskt forskarsymposium om "Miljö och Samhälle", 13-15 juni 1995, Göteborgs universitet.
- Kinnunen, E (2001): "MKB – en studie ur ett implementationsteoretiskt perspektiv", C/D-uppsats, Statsvetenskapliga institutionen, Umeå universitet.

Protokoll från huvudförhandling vid miljödomstolen 1999-10-04 i Örnsköldsvik, Mål nr M 644-99