



ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Umeå tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom 2022-10-31 i mål M 1441-20, se bilaga A

PARTER

Klagande

Golfab i Bjurholm AB, 556779-0505

Ombud: Jur.kand. MN
Terravia AB

Motpart

Staten genom Trafikverket

Ombud: Verksjurist MB

SAKEN

Ersättning för skada vid godkännande enligt 11 kap. 16 § miljöbalken för akut byte av vägtrumma i Mariebäck i Bjurholms kommun

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT

1. Mark- och miljööverdomstolen ändrar mark- och miljödomstolens dom i den del som avser punkten 1 i domslutet under rubriken ”Ersättning” och förpliktar staten genom Trafikverket att till Golfab i Bjurholm AB betala 151 797 kr jämte ränta enligt 6 § räntelagen (1975:635) från den 23 november 2020 till dess betalning sker.

Dok.Id 2066775

Postadress Box 2290 103 17 Stockholm	Besöksadress Birger Jarls Torg 16	Telefon 08-561 670 00 08-561 675 50 E-post: svea.avd6@dom.se www.svea.se	Telefax	Expeditionstid måndag – fredag 08:00–16:30
---	---	--	----------------	---

2. Vardera parten ska stå sin rättegångskostnad i Mark- och miljööverdomstolen.
-

YRKANDEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Golfab i Bjurholm AB (bolaget) har yrkat att mark- och miljödomstolens dom ska ändras så att bolagets yrkande om ersättning i mark- och miljödomstolen ska bifallas fullt ut. Bolaget har även yrkat ersättning för sina rättegångskostnader i Mark- och miljööverdomstolen.

Staten genom Trafikverket (Trafikverket) har motsatt sig att mark- och miljödomstolens dom ändras.

UTVECKLING AV TALAN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Parterna har åberopat samma omständigheter och utvecklat sin talan på i huvudsak samma sätt som i mark- och miljödomstolen, med följande tillägg och förtydliganden.

Bolaget

Trafikverket saknar vägrätt eller annan överenskommelse för åtkomst till mark för utförande av arbeten utanför vägområdet. Skadorna har skett såväl inom som utanför vägområdet. Tillstånd enligt 44 § väglagen (1971:948) är inte en förutsättning för att skadan på bolagets vattenledning ska ersättas med stöd av 31 kap. 16 § miljöbalken. Om tillstånd enligt 44 § väglagen skulle anses vara en förutsättning för detta så utgör det godkännande som vägmästaren VL lämnade i samband med att bevattningsledningen anlades i början av 1990-talet ett sådant tillstånd. Det gäller trots att godkännandet inte dokumenterats i skrift. Trafikverket har inte haft någon laglig rätt att på egen hand – utan föregående rättslig prövning eller beslut av kronofogde-myndigheten i den ordning som 72 § väglagen anger – kapa bevattningsledningen och därmed orsaka såväl direkta skador på ledningen som de följdskador på golfbanan som den uteblivna bevattningen har inneburit.

Om erosionsskadan inte hade inträffat skulle bolagets arbetsinsats ha bestått av ett i förväg planerat arbete med att dra om ledningen från den gamla sträckningen genom vägtrumman till den av Trafikverket förberedda trumman genom vägbanken och

ansluta till bevattningsledningen nedströms vägbanken. Utan erosions-skadan hade detta begränsade arbete blivit klart tidigare och både det faktum att ledningstrummans ände var övertäckt och ”trycks-kadan” skulle ha upptäckts tidigare. När erosions-skadan uppkom i samband med vårfloden var det inte längre möjligt att göra en omkoppling på några meter på vardera sidan av vägbanken, utan en ny ledningssträckning på 75 meter behövde åstadkommas akut. Åtgärdandet av denna skada, som Trafikverket enligt mark- och miljödomstolens bedömning svarar för, innebär att nedströms liggande skador som annars hade kunnat upptäckas och åtgärdas innan den kritiska bevattningsperiodens början i stället upptäcktes och åtgärdades senare. Den utlösande faktorn för fördröjningen var därför erosions-skadan även om de andra skadorna på grund av sen upptäckt bidrog till att försena idrifttagandet ytterligare. Rörelseskadan orsakades alltså redan av erosions-skadan som Trafikverket konstaterats vara ansvarig för. Den ska därför ersättas till fullo, oavsett vilket ansvar som tillskrivs Trafikverket för skadorna på ledningen genom vägtrumman och nedströms vägbanken.

Trafikverket

Mark- och miljööverdomstolen ska pröva om Trafikverket är skyldigt att ersätta skadan på bevattningsledningen genom stentrumman, som uppkommit genom att Trafikverket tvingats att kapa ledningen för att kunna byta ut trumman. Bolaget begär även ersättning för uteblivna intäkter under sommaren 2018.

Ledningen har legat i ett vägområde som Trafikverket förfogar över genom vägrätt och med stöd av 30 § väglagen har Trafikverket haft rätt att kapa bevattningsledningen. För att få rätt att nyttja vägområdet för en ledning krävs civilrättslig nyttjanderätt, genom att Trafikverket och ledningsägaren träffar avtal om sådan nyttjanderätt. Därutöver krävs tillstånd enligt 44 § väglagen. Ett faktiskt utnyttjande av bevattningsledningen genom den gamla stentrumman kan inte grunda någon rätt till ledningsdragning. Enligt 26 § väglagen är Trafikverket skyldigt att hålla en allmän väg i ett tillfredsställande skick genom underhåll, reparation och andra åtgärder.

Det är inte visat att det för bolaget uppstått en försening på tre veckor med igångsättandet av bevattningssystemet. Inte heller är det visat att bolagets

intäktsbortfall under sommaren 2018 beror på, eller i vart fall inte endast beror på, den ledning som skadades i samband med erosionen. Trafikverket har flera gånger påtalat att bolaget snarast måste ansöka om tillstånd för den nya ledningen genom Trafikverkets tomrör. Om bolaget hade gjort detta skulle Trafikverket ha kunnat märka ut tomröret och det hade då inte skett någon fördröjning på grund av att bolaget inte kunde hitta tomröret. Fördröjningen har således inte orsakats av Trafikverket.

Parterna har åberopat i allt väsentligt samma bevisning som i mark- och miljödomstolen. Mark- och miljööverdomstolen har tagit del av de uppgifter som HH och LH lämnade i mark- och miljödomstolen genom att spela upp ljud- och bildfilerna från de förhör som hölls med dem där.

Mark- och miljööverdomstolen har, med stöd av 50 kap. 13 § andra stycket 2 rättegångsbalken, avgjort målet utan huvudförhandling.

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL

Kortfattad bakgrund

Trafikverket genomförde i början av 2018 ett byte av den vägtrumma som fanns vid väg 597 på fastigheten XXX i Bjurholms kommun. Vid prövningen i mark- och miljödomstolen lagligförklarade domstolen den gamla stentrumman. Vidare godkände mark- och miljödomstolen Trafikverkets redan utförda åtgärder i form av utrivning av trumma, anläggande av ny trumma och därmed sammanhängande åtgärder som utförts inom fastigheten. Mark- och miljödomstolen förpliktade även Trafikverket att betala viss ersättning för skada till bolaget.

Mark- och miljödomstolen bedömde att bolaget hade rätt till ersättning för erosionsskador och för skada på bolagets vattenledning som uppstått till följd av erosionsskadorna. Däremot ansåg domstolen att bolaget inte var berättigat till ersättning för skada som orsakats av att Trafikverket kapat bolagets vattenledning vid byte av trumman. Detta eftersom bolaget inte har haft något tillstånd av väghållaren att dra vattenledningen genom vägtrumman. Domstolen bedömde slutligen att det inte

gick att avgöra i vilken mån en rörelseförlust för bolaget var hänförlig till de skador på vattenledningen som orsakats av erosion och att bolaget därför inte hade gjort övervägande sannolikt att sådan förlust orsakats av Trafikverket.

Huvudfrågorna i Mark- och miljööverdomstolen avser om Trafikverket är skyldigt att ersätta bolaget för dels skadan som uppstått i och med att Trafikverket kapat bolagets vattenledning, dels rörelseförlust under sommaren 2018.

Skadan på vattenledningen

Det är i målet ostridigt att Trafikverket kapat bolagets vattenledning nedströms trumman i samband med trumbytet. Vattenledningen har även, uppströms trumman, skadats genom den erosion som uppstått efter trumbytet. Bolaget har begärt ersättning enligt 31 kap. 16 § miljöbalken för arbete och material för att reparera skadan till följd av att vattenledningen skadats och kapat. Enligt bestämmelsen ska den som med stöd av tillstånd enligt 11 kap. miljöbalken vidtar en åtgärd som skadar annans egendom åläggas att betala ersättning för det som skadas. Med tillstånd avses enligt lagens förarbeten även godkännande enligt 11 kap. 16 § miljöbalken av brådskande arbeten och lagligförklaring enligt 17 § lagen (1998:811) om införande av miljöbalken (se prop. 1997/98:45 del 2 s. 329).

Som nämnts godkändes genom mark- och miljödomstolens, i den delen inte överklagade, dom Trafikverkets redan utförda åtgärder i form av utrivning av trumma, anläggande av ny trumma och därmed sammanhängande åtgärder. Detta innebär att åtgärden att kapa vattenledningen får anses ha vidtagits med stöd av tillstånd enligt 11 kap. miljöbalken. Utgångspunkten enligt bestämmelsen i 31 kap. 16 § miljöbalken är därmed att Trafikverket är ersättningsskyldigt för skador på annans egendom.

Gentemot bolagets anspråk om ersättning för att Trafikverket kapat bevattningsledningen har Trafikverket invänt att bolaget saknat tillstånd enligt 44 § väglagen och att parterna inte heller ingått något civilrättsligt avtal som ger rätt till ersättning om Trafikverket skulle behöva kapa ledningen vid en ombyggnation. Bolagets ståndpunkt är att tillstånd enligt 44 § väglagen inte är en förutsättning för att de skador som

uppkommit till följd av kapningen ska ersättas. Därutöver har bolaget gjort gällande att det fått ett sådant tillstånd muntligen av VL som var vägmästare i Bjurholm då golfbanan anlades.

Enligt 44 § väglagen får bland annat vattenledningar inte dras inom ett vägområde utan väghållningsmyndighetens tillstånd. Mark- och miljööverdomstolen instämmer i mark- och miljödomstolens bedömning att det i och för sig är visat att VL muntligen godkänt bolagets ledningsdragning inom vägområdet genom den gamla trumman. Som Trafikverket invänt, och också mark- och miljödomstolen ansett, bedömer Mark- och miljööverdomstolen emellertid att VL godkännande inte kan likställas med ett tillstånd enligt 44 § väglagen. Mark- och miljööverdomstolen bedömer vidare att utredningen inte ger stöd för att anta annat än att bolaget – om det efter en ansökan skulle ha fått ett sådant tillstånd – skulle ha fått godta att Trafikverket, om det behövts för att hålla vägen i ett tillfredsställande skick, haft rätt att kapa ledningen utan krav på ersättningsskyldighet. Vid dessa förhållanden kan bolaget inte anses ha någon gentemot Trafikverket grundad rätt till ersättning med stöd av 31 kap. 16 § miljöbalken för Trafikverkets åtgärd att kapa ledningen. (Jfr till vad som nu har anförts rättsfallen NJA 1978 s. 745 och 1994 s. 366.)

Bolaget har således inte någon rätt till ersättning för skada på vattenledningen utöver vad mark- och miljödomstolen kommit fram till. Trafikverket ska i denna del därmed förpliktas att betala det belopp som mark- och miljödomstolen angett, dvs. 104 797 kr.

Rörelseförlust 2018

Bolaget har gjort gällande att skadorna på bevattningsledningens övre del (erosions-skadorna) var det utlösande skälet till att bevattningsanläggningen våren 2018 togs i drift tre veckor för sent. Enligt bolaget ledde denna försening till att gräsets kvalitet på golfbanan försämrades väsentligt. När detta blev känt uteblev många gäster från spel med inkomstbortfall för bolaget som följd.

Trafikverket har vitsordat att bolaget hade färre besökare under 2018 än året dessförinnan och de två närmaste åren därefter. Vidare anser Mark- och miljööver-

domstolen, i likhet med mark- och miljödomstolen, att det är visat att bolagets nettoomsättning var lägre 2018 än 2019. Mark- och miljööverdomstolen finner sammantaget – också med beaktande av vad bolagets styrelseledamot LH uppgett i sitt förhör – att bolaget visat att det haft en intäktsförlust under 2018.

Som framgått ovan har Mark- och miljööverdomstolen, liksom mark- och miljödomstolen, bedömt att Trafikverket är ansvarigt för skadorna på vattenledningen till följd av erosion, men inte för övriga skador. Frågan är då om – och i så fall i vilken utsträckning – intäktsförlusten kan anses bero på erosionsskadorna.

LH har redogjort för erosionsskadornas betydelse för att bevattningen fördröjdes. Vidare har han berättat att golfbanans kvalitet under 2018 var usel på grund av den uteblivna bevattningen och att han fick negativa kommentarer från spelare om detta. Bolaget har även åberopat fotografier som visar gula gräsmattor.

Trafikverket har invänt att det inte varit fråga om en försening på tre veckor och att det inte är visat att intäktsbortfallet sommaren 2018 berott på ledningen som skadades i samband med erosionen. Verket har också invänt att den uteblivna bevattningen kan bero på andra orsaker, däribland den nämnda tryckskadan på ledningen samt att bolaget inte hittat ett tomrör som lagts ut i den nya vägbanken, vilket i sin tur berott på bolagets underlåtenhet att skyndsamt söka tillstånd för den nya ledningen.

Genom förhöret med LH i kombination med den skriftliga bevisning som bolaget har åberopat är det enligt Mark- och miljööverdomstolen visat att erosionen och skadorna på ledningen var så pass omfattande att detta i sig kan antas ha orsakat att bevattningen fördröjdes. Av utredningen får dock anses framgå att fördröjningen också hade andra orsaker, nämligen sökandet efter ett tomrör i vägbanken och tryckskadan på ledningen. Dessa omständigheter, som Trafikverket inte kan lastas för, kan enligt domstolen på basis av utredningen uppskattas ha fördröjt igångsättandet av bevattningen med ca en och halv vecka, dvs. hälften av fördröjningen. Bolaget får således anses ha visat att erosionsskadan fördröjde bevattningen med ca en och en halv vecka, vilket enligt domstolen får anses vara en tillräcklig tidsutdräkt för att försämra banorna i sådan utsträckning att detta lett till färre gästspelare med minskade intäkter

för bolaget. En fördröjning med bevattningen med en och en halv vecka skulle dock ha lett till mindre skador på banorna och därmed, får det antas, ett färre antal uteblivna betalande spelare. Med stöd av 35 kap. 5 § rättegångsbalken får rörelseskadan uppskattas till hälften jämfört med skadan vid en fördröjning med tre veckor.

Mark- och miljööverdomstolen gör vidare följande överväganden i denna del.

Bolaget har gjort gällande att om trenden 2016–2017 hade fortsatt skulle bolaget ha haft 2 403 gäster år 2018 i stället för 1 567 och att bolagets intäktsförlust därför motsvarar en minskning med 836 gäster. Som underlag har bolaget åberopat en tabell över antalet gäster och årsredovisningar från åren 2018 och 2019. LH har också vittnat om att bolaget haft en nedgång i besöksantalet eftersom banan inte motsvarade besökarnas förväntningar. Trafikverket har invänt mot bolagets beräkning av antalet uteblivna gäster, men vitsordat att antalet gäster under redovisade år legat i nivå med vad bolaget angett och att greenfeeavgiften 2018 uppgick till 283 kr.

Mark- och miljööverdomstolen anser att utredningen är förhållandevis knapphändig. Det saknas bland annat underlag som styrker bolagets påstående om att golfbanans besökare i stället har vänt sig till närliggande banor. Mot den bakgrunden bedömer Mark- och miljööverdomstolen att bolaget inte har styrkt att antalet gäster 2018 skulle ha överstigit 2017 års nivå, 1 845 gäster, om bevattningen inte hade fördröjts. Detta motsvarar en minskning med 278 gäster (1 845-1 567) vilket skulle ge en intäktsförlust i form av uteblivna avgifter om 78 674 kr (278*283). Denna uppskattning utgår också från att skador på banorna uppkommit till följd av en treveckorsfördröjning av bevattningen. Med hänsyn till att domstolen funnit att endast halva den tid som bevattningen fördröjdes berott på en orsak som Trafikverket svarar för och att rörelseskadan vid endast en och en halv veckas fördröjning kunnat uppskattas till hälften, bör det belopp som Trafikverket ska betala för rörelseförlust pga. uteblivna spelavgifter bestämmas till 40 000 kr, motsvarande ca hälften av det ovan angivna beloppet (78 674 kr).

Bolaget har också gjort gällande att det lägre besöksantalet inneburit färre uthyrda golfbilar. Bolaget har anfört att det rör sig om två färre uthyrningar per dag under juni,

juli och augusti 2018. Med en hyra om 240 kr exklusive mervärdesskatt per dag motsvarar det en förlust om 44 160 kr. LH har i förhör bekräftat att det lägre besöksantalet lett till färre uthyrda golfbilar. Bolaget har dock inte åberopat någon ytterligare utredning som stöder påståendet om antalet golfbilar. Trafikverket har endast vitsordat hyran som sådan. Med hänsyn till att Mark- och miljööverdomstolen inte har funnit det visat att besökstappet varit mer än ungefär en tredjedel så stort som bolaget har gjort gällande, och med beaktande av de andra skadeorsakerna, anser domstolen att det är skäligt att göra motsvarande nedsättning av det yrkade beloppet som i fråga om uteblivna spelavgifter. Det belopp som Trafikverket ska betala avseende färre uthyrda golfbilar bör därför, med tillämpning av 35 kap. 5 § rättegångsbalken, bestämmas till 7 000 kr (motsvarande ungefär hälften av en tredjedel av yrkade 44 160 kr).

Sammanfattning och ränta

Sammantaget innebär Mark- och miljööverdomstolens nu gjorda bedömningar att Trafikverket ska ersätta bolaget med 151 797 (104 797 + 40 000 + 7 000) kr. Bolaget har gjort gällande att ränta på beloppet ska beräknas med början 30 dagar efter det att ersättningsanspråket framställdes till Trafikverket.

Mark- och miljööverdomstolen instämmer i mark- och miljödomstolens bedömning att den utredning som bolaget lagt fram i samband med sitt krav under hösten 2019 inte har varit tillräcklig för att ränta ska utgå från den dag som infaller 30 dagar från kravet. Som mark- och miljödomstolen funnit ska ränta i stället utgå från den dag som Trafikverket fått del av anspråket i målet, dvs. den 23 november 2020. (Se 4 § tredje och fjärde styckena räntelagen, 1975:635.)

Rättegångskostnader

Utgången i målet innebär att bolaget fått framgång med sitt överklagande till endast en mindre del. Mot denna bakgrund kan bolaget inte betraktas som vinnande part i Mark- och miljööverdomstolen. Bolaget ska därför inte få ersättning för sina rättegångskostnader här. (Se härtill 25 kap. 2 § miljöbalken.)

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga B
Överklagande senast den 2024-07-23

I avgörandet har deltagit hovrättsråden Fredrik Ludwigs, Mikael Hagelroth, referent,
och Rikard Backelin samt tekniska rådet Claes Becker.

Föredragande har varit Sofia Gunnarsson.



UMEÅ TINGSRÄTT
Mark- och miljödomstolen

DOM
2022-10-31
meddelad i
Umeå

Mål nr M 1441-20

PARTER

Sökande

Staten genom Trafikverket Region Nord, 202100-6297

Ombud: Verksjurist MB
Trafikverket
Juridik och Planprovning

Motparter

1. Länsstyrelsen i Västerbottens län
2. Bjurholms Camping AB
c/o LH
3. Golfab i Bjurholm AB, 556779-0505

Ombud: Jur.kand. MN
Terravia AB

4. HL
5. NS

Dok.Id 393138

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 138 901 04 Umeå	Nygatan 45	090-17 21 00 E-post: mmd.umea@dom.se www.domstol.se, Info om vår personuppgiftsbehandling: www.umeatingsratt.domstol.se eller kontakta oss		måndag – fredag 08:00–16:00

SAKEN

Ansökan om godkännande enligt 11 kap 16 § miljöbalken alternativt tillstånd i efterhand för akut byte av vägtrumma i Mariebäck, Bjurholms kommun

Avrinningsområde: 30 (Öreälven)
Koordinater (SWEREF 99TM): N=7 100 113, E=705 695 (bromitt)

DOMSLUT

Lagligförklaring

Mark- och miljödomstolen lagligförklarar med stöd av 17 § lagen (1998:811) om införande av miljöbalken den stentrumma som var belägen under väg 597 på fastigheten XX, Bjurholms kommun.

Godkännande

Mark- och miljödomstolen godkänner enligt 11 kap. 16 § miljöbalken Trafikverkets redan utförda åtgärder i form av utrivning av trumma, anläggandet av ny trumma och därmed sammanhängande åtgärder som utförts inom fastigheten XXX vid väg 597, Bjurholms kommun.

Villkor

Trafikverket ska inom en månad efter lagakraftvunnen dom ge in ett reviderat förslag till kontrollprogram till tillsynsmyndigheten. Kontrollprogrammet ska bl.a. omfatta kontroll av behovet att till följd av åtgärderna anlägga kompletterande erosionsskydd inom en sträcka 200 meter uppströms och 50 meter nedströms den nya vägtrumman och kontrollen ska pågå i fem år från lagakraftvunnen dom.

Delegation

Mark- och miljödomstolen överlåter med stöd av 22 kap. 25 § tredje stycket miljöbalken åt tillsynsmyndigheten att vid behov besluta om de närmare villkor som behövs i fråga om erosionsskydd.

Ersättning

1. Mark- och miljödomstolen förpliktar Trafikverket att till Golfab i Bjurholm AB betala 104 797 kr plus ränta enligt 6 § räntelagen (1975:635) från den 23 november 2020 till dess betalning sker.
2. NS och HL yrkanden om ersättning avslås.

Oförutsedd skada

Anspråk i anledning av oförutsedd skada till följd av de godkända arbetena ska framställas inom fem år från lagakraftvunnen dom.

Prövningsavgift

Mark- och miljödomstolen ändrar inte vad som i beslut den 17 juni 2020 har bestämts om prövningsavgift i målet.

Rättegångskostnad

Sökanden ska ersätta Länsstyrelsen i Västerbottens län för rättegångskostnader med 18 600 kr jämte ränta enligt 6 § räntelagen (1975:635) från dagen för denna dom till dess betalning sker.

Sökanden ska ersätta Golfab i Bjurholm AB för rättegångskostnader med ännu inte erlagda 95 275 kr, jämte ränta enligt 6 § räntelagen från dagen för denna dom till dess betalning sker. Av det totala ersättningsbeloppet om 239 950 kr avser 195 140 kr ombudsarvode.

Innehåll	
BAKGRUND	6
YRKANDEN M.M.	6
Sökandens yrkanden	6
Motparternas inställning och egna yrkanden.....	7
Trafikverkets inställning till motparternas yrkanden	8
ANSÖKAN	9
Orientering	9
Befintliga tillstånd m.m. avseende den gamla stentrumman	9
Rådighet	9
Samråd	10
Berörda fastigheter och nyttjanderättshavare	10
Beskrivning av förutsättningar, vidtagna åtgärder m.m.	10
Den gamla stentrummans funktion/flödeskapacitet och orsak till akut åtgärd.....	10
Planförhållanden.....	12
Riksintressen och Natura 2000-områden	12
Natur- och vattenmiljö	12
Miljökvalitetsnormer	13
Rekreation och friluftsliv	13
Teknisk beskrivning av ansökt verksamhet.....	13
Genomförda arbeten	13
Nya trummans funktion/flödeskapacitet	14
Miljökonsekvenser och skyddsåtgärder	14
Huvudsaklig miljöpåverkan	14
Uppfyllelse av miljökvalitetsnormer och miljömål	16
Skyddsåtgärder	16
De allmänna hänsynsreglerna	17
Bevisbörderegeln, 2 kap 1 § miljöbalken.....	17
Kunskapskravet 2 kap 2 § miljöbalken	17
Försiktighetsprincipen 2 kap 3 § miljöbalken	17
Produktvalsprincipen 2 kap 4 § miljöbalken	17
Hushållnings- och kretsloppsprinciperna 2 kap 5 § miljöbalken.....	17
Lokaliseringsprincipen, 2 kap. 6 § miljöbalken	18
Rimlighetsavvägning, 2 kap. 7 § miljöbalken	18
Ersättning till sakägare.....	18
INKOMNA YTTRANDE	18
Länsstyrelsen i Västerbottens län	18
NS och HL	19
Bjurholms camping.....	20
Golfab i Bjurholm AB.....	20
Synpunkter på ansökan och Trafikverkets yrkanden	20
Trumbytet och dess konsekvenser	22

Golfklubbens ersättningsanspråk.....	23
TRAFIKVERKETS BEMÖTANDE	30
Angående sakägarförteckningen och information till sakägare.....	30
Trafikverkets undersökningar och miljökonsekvensbeskrivningen.....	31
Angående påstådda fel vid utförande av anläggningen.....	31
Trummans påverkan på vattenflödet ansvaret för uppkomna erosionsproblem	31
Trafikverkets inställning till inkomna ersättningsanspråk	33
Golfklubben.....	33
NS och HL.....	37
Bjurholms camping.....	37
BEVISNING.....	37
HH	38
LH.....	38
DOMSKÄL.....	40
Formella förutsättningar.....	40
Lagligförklaring.....	41
Är förutsättningarna för prövning enligt 11 kap. 16 § MB uppfyllda?	42
Rättsliga utgångspunkter.....	42
Mark- och miljödomstolens bedömning	43
Tillåtlighet och godkännande	45
Villkor	46
Ersättning för skada	48
Rättsliga utgångspunkter.....	48
Golfklubbens anspråk.....	49
NS och HL anspråk	57
Oförutsedd skada	57
Prövningsavgift.....	58
Rättegångskostnader	58

BAKGRUND

I samband med att Trafikverket under hösten 2017 utförde vägarbeten på väg 597 vid Mariebäck, Bjurholms kommun, bedömde Trafikverket att den vägtrumma som fanns på fastigheten XXX var i så dåligt skick att ett trumbyte behövde utföras. Trumbytet genomfördes i februari 2018 och kompletterande arbeten utfördes i juni 2018.

I november 2018 skickade Bjurholms golfklubb en anmälan till Länsstyrelsen i Västerbottens län (länsstyrelsen) om att trumbytet orsakat erosions-skador uppströms och nedströms den nya vägtrumman. Länsstyrelsen beslutade den 5 mars 2019 att förelägga Trafikverket att ansöka om tillstånd i efterhand för den utförda åtgärden. Detta eftersom åtgärden kan ha haft en påverkan på enskilt intresse. Trafikverket har inkommit med en ansökan om godkännande, alternativt tillstånd i efterhand för trumbytet.

YRKANDEN M.M.

Sökandens yrkanden

Trafikverket har i första hand yrkat att mark- och miljödomstolen enligt 11 kap. 16 § miljöbalken godkänner utrivning av trumma, anläggande av ny trumma och därmed sammanhängande åtgärder som utförts inom fastigheten XXX vid väg 597, Bjurholms kommun. För det fall mark- och miljödomstolen anser att en lagligförklaring av den tidigare trumman är nödvändig för att kunna pröva ansökan om godkännande av arbeten har Trafikverket yrkat att mark- och miljödomstolen förklarar den tidigare vägtrumman i Mariebäcken vara av laglig beskaffenhet.

I andra hand har Trafikverket yrkat att mark- och miljödomstolen lagligförklarar den gamla stentrumman samt att mark- och miljödomstolen enligt 11 kap. 9 § miljöbalken lämnar tillstånd i efterhand till de utförda arbetena.

Trafikverket har vidare yrkat att mark- och miljödomstolen bestämmer den tid inom vilken anspråk med anledning av oförutsedd skada får framställas till tre år räknat från dagen för lagakraftvunnen dom.

Motparternas inställning och egna yrkanden

Länsstyrelsen i Västerbottens län (länsstyrelsen) har medgett bifall till ansökan om godkännande i efterhand. För det fall domstolen gör en annan bedömning har länsstyrelsen ingen invändning mot att tillstånd meddelas enligt Trafikverkets andrahandsyrkande. Länsstyrelsen har anfört att det är tveksamt om den gamla stentrumman behöver lagligförklaras då den numera är utriven, men om domstolen anser att det behövs har länsstyrelsen ingen erinran mot detta. Länsstyrelsen har yrkat ersättning för sina kostnader i målet med 18 600 kr.

Golfab i Bjurholm AB (Golfklubben) har motsatt sig godkännande i efterhand eller att tillstånd meddelas. För det fall tillstånd meddelas har Golfklubben yrkat att det bör förenas med villkor om anordnande av erosionsskydd uppströms trumman för att undvika framtida skador. Golfklubben har vidare yrkat att tiden för oförutsedd skada bör bestämmas till tio år.

Golfklubben har yrkat att Trafikverket ska förpliktas ersätta dem för hittills uppkommen sakskada (reparationskostnader) med 141 657 kr. Golfklubben har också yrkat ersättning för ren förmögenhetsskada/rörelseskada med 280 748 kr.

Golfklubben har yrkat att ränta ska utgå enligt följande.

1. I första hand enligt 6 § räntelagen på beloppet 137 907 kr från den 5 december 2019 till dess betalning sker, samt enligt 6 § räntelagen på beloppen 3 750 kr och 280 748 kr från den dagen då Trafikverket delgavs detta krav till dess betalning sker.
2. I andra hand enligt 6 § räntelagen på det totala yrkade beloppet från den 23 november 2020 (31 kap. 27 § andra stycket miljöbalken).

3. I sista hand enligt 5 § räntelagen från den 1 mars 2018 (när Trafikverkets arbete hade utförts) och enligt 6 § räntelagen om betalning inte skett en månad från att ersättningen bestämts.

Golfklubben har yrkat ersättning för sina rättegångskostnader i målet med totalt 240 573 kr varav 195 140 kr avser ombudsarvode. 144 675 kr har redan betalats av Trafikverket och det återstår 95 898 kr att betala.

NS och HL har instämt i Golfklubbens inställning till ansökan och har yrkat att Trafikverket ska förpliktas ersätta dem med 27 250 kr vardera för de kostnader de haft för att återställa vägövergången på fastigheterna WWW och 1:11 utifrån de skador som uppkommit efter att Trafikverket installerat den nya vägtrumman.

Bjurholms camping AB har instämt i Golfklubbens inställning till ansökan.

Trafikverkets inställning till motparternas yrkanden

Golfklubben

Trafikverket har motsatt sig att tiden för anmälan om oförutsedd skada bestäms till tio år samt att villkor ska meddelas för anordnande av erosionskydd.

Trafikverket har bestritt Golfklubbens ersättningsanspråk. Trafikverket har vitsordat beloppet 141 657 kr som skäligt i och för sig som ersättning för reparation av skador på mark och vattenledning. Inget belopp har vitsordats som skäligt i och för sig avseende ren förmögenhetsskada/rörelseskada.

Trafikverket har bestritt sättet att beräkna ränta. Om domstolen skulle finna att Trafikverket är ersättningsskyldig vitsordas ränta enligt 5 § räntelagen utifrån bestämmelserna i 31 kap. 26–27 §§ miljöbalken. Ränta enligt 6 § räntelagen utgår först sedan ersättning slutligen har bestämts, en månad efter det att dom meddelats i målet.

Trafikverket har inte haft någon invändning mot Golfklubbens yrkande om ersättning för rättegångskostnader, förutom yrkad bilersättning på 45 kr/mil. Skälig bilersättning uppgår enligt Trafikverket till 30,50 kr/mil.

NS och HL yrkanden

Trafikverket har bestritt NS och HL yrkanden om ersättning. Inga belopp har vitsordats som skäliga i och för sig.

Länsstyrelsen

Trafikverket har medgett länsstyrelsens yrkande om ersättning för rättegångskostnader.

ANSÖKAN

Nedan lämnas en sammanfattande redogörelse för vad Trafikverket har angett i ansökan och i senare kompletteringar samt vid huvudförhandlingen.

Orientering

Det akuta trumbytet har genomförts i Mariebäcken, väg 597, Bjurholms kommun. Åtgärderna utfördes under februari och juni år 2018. I februari genomfördes själva trumbytet och kompletterande/återställande arbeten med bland annat ekologisk anpassning genomfördes under juni.

Befintliga tillstånd m.m. avseende den gamla stentrumman

Den tidigare vägtrumman saknade tillstånd eller beslut till följd av anmälan. Trafikverket har försökt att få fram uppgifter om byggår för stentrumman genom kontakter med landsarkivet och bildsökning i Västerbottensmuseum men inte kunnat få fram några uppgifter. Vägen vid aktuell trumma har funnits under mycket lång tid. Under 1930-talet byggdes många vägar med stentrummor av s.k. AK-arbetare, men senare på 40- och 50-talet ersattes dessa trummor av mer moderna trummor. Mot bakgrund av detta är Trafikverkets uppfattning att stentrumman borde ha byggts på 1930-talet. Stentrumman har förlängts med ett plåtrör men var i övrigt i ursprungligt skick. Trafikverket har dock inte kunnat hitta någon information om när detta skedde.

Rådighet

Trafikverket har enligt 2 kap. 4 § p. 4 lagen (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet, LSV, rådighet över den vattenverksamhet som behövs för allmän väg. Den gamla trumman som rivits ut och den nya trumman ligger inom

vägområdet för allmän väg. Trafikverket nyttjar vägområdet genom vägrätt, som enligt 30 § väglagen (1971:948) innefattar rätt för väghållaren att nyttja mark eller annat utrymme som behövs för en väg, trots den rätt som någon annan kan ha till fastigheten.

Samråd

Samråd för aktuell åtgärd har hållits skriftligt. Samrådstiden omfattade perioden 17 oktober 2019–31 oktober 2019. Samrådet har utgjort ett undersökningssamråd enligt miljöbalkens 6 kap. 24 § i syfte att utreda om verksamheten utgör betydande miljöpåverkan. Trafikverket har kommunicerat med länsstyrelsen och med Bjurholms kommun. Trafikverket har vidare annonserat om åtgärderna i Västerbottens-Kuriren samt lämnat information via e-post samt i brevlådor på fastigheter längs väg 597. Inkomna synpunkter under samrådstiden har sammanställts i en samrådsredogörelse. Länsstyrelsen har beslutat att verksamheten inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Berörda fastigheter och nyttjanderättshavare

De fastigheter som berörs av verksamheten är YYY, XXY, XYY, YXX, alla i Bjurholms kommun. Mariebäcken ingår vidare i Öreälvens fiskevårdsområde och berörd sameby är Vapsten sameby.

Beskrivning av förutsättningar, vidtagna åtgärder m.m.

Den gamla stentrummans funktion/flödeskapacitet och orsak till akut åtgärd

Den gamla stentrumman var rektangulär med en area om ca 1*2 m (2 m²). Översatt till en cirkulär trumma skulle en sådan ha en diameter om 1 600 mm. Den gamla stentrumman var 23 meter lång. Vattendragets bredd 20 meter uppströms och 20 meter nedströms trumläget är ca 1,4 meter.

Den gamla stentrummans flödeskapacitet har bedömts till ca 3,7 och 7,4 m³/s vid lutningar mellan 0,5% och 2 %. Det finns inga uppgifter om den gamla stentrummans lutning men en uppskattning är att den var plant lagd med ca 0,5–1,0% lutning. Det skulle innebära att flödeskapaciteten i stentrumman snarare var ca 3,7 m³/s istället för det övre angivna värdet 7,4 m³/s.

Vägtrumman och vägbanken längs väg 597 vid Mariebäcken har legat som ett riskobjekt sedan 2014 och har kontinuerligt kontrollerats av Trafikverket. Vägbanken har åtgärdats vid ett antal tillfällen. Vid ihållande regn under sensommaren/hösten 2017 hade ytvatten okontrollerat runnit ner under den uppspruckna asfalten samt över vägen. Vägfyllningen hade spolats bort ut över vägsälanten och åstadkommit hål i vägen. Med anledning av detta kontaktade Trafikverket en geotekniker från ÅF (nuvarande AFRY) för att besöka platsen. Vid undersökning av platsen kunde inga uppenbara anledningar till problemet konstateras varvid beslut togs att ytterligare undersökningar av vägbanken skulle genomföras. Tyréns genomförde en fältinventering och okulär besiktning den 27

augusti 2017, och en geoteknisk undersökning med borrhandsvagn skedde under september 2017 för att ta reda på vägbankens uppbyggnad och om ytterligare håligheter och svagheter fanns. Vid platsbesök av geotekniker från ÅF och Tyréns bedömdes trumman vara i bra skick.

Undersökningar visade på att vänster slänt (sett mot norr) hade låg säkerhetsfaktor på grund av bankmaterialets beskaffenhet men även på grund av att vänster bankslänt var väldigt brant. Bankmaterialet var mycket finkornigt (silt) och bedömningen gjordes att ytvatten som letade sig ner i banken omlagrade bankmaterialet och delvis kunde transportera materialet ur banken. Den åtgärd som valdes var att schakta bort de översta metrarna av banken (ca 3 m) och sedan återfylla det med sorterad sprängsten, och på så sätt öka bärigheten och tåligheten vid eventuell fortsatt vatteninträning. I samma veva skulle vänster bankslänt flackas ut för att på så sätt åtgärda stabilitetsbristen. Utfläckningen av slänten medförde att trumman skulle förlängas även på utloppssidan (befintlig trumma hade förlängning på höger sida, inlopp, sedan tidigare). Trafikverket kontaktade länsstyrelsen i februari 2018 och informerade om vilka åtgärder som planerades för att åtgärda slukhålet och säkerställa säkerheten för trafikanter.

Arbetet påbörjades i februari 2018. Vid nivån för planerad schaktbotten upptäcktes håligheter i banken vilket inte markundersökningarna visat och storleken på dessa hål var kring ett par kubikmeter. Vatten hade letat sig ny väg på sidan om trumman och underminerat marken. Geotekniker bedömde att den befintliga stentrummans avbördningskapacitet varit för låg i förhållande till de flöden som förekommer i Mariebäcken och Trafikverket fann att trumman behövde bytas akut för att undvika de skador, vägras och säkerhetsrisker för trafikanter som skulle uppstå om inte bristerna i vägen åtgärdades snarast. Trafikverket kontaktade länsstyrelsen och informerade att den befintliga stentrumman behövde bytas akut och hur detta skulle genomföras. Trafikverket fick information att detta kunde hanteras som ett tillsynsärende, men Trafikverket ville att länsstyrelsen skulle genomföra ett platsbesök innan åtgärden genomfördes. En redovisning om planerade åtgärder skickades in till länsstyrelsen med påminnelse om att man ville att länsstyrelsen skulle göra ett platsbesök. Trafikverket fick till svar att detta inte kunde prioriteras utan att genomförda åtgärder skulle redovisas, och att därefter skulle ett tillsynsärende samt platsbesök genomföras av länsstyrelsen.

Trumman lades under tidspress då det var viktigt att vägen snabbt kunde öppnas igen och för att inte påverka trafiken under för lång tidsperiod. I samband med anläggande av trumman fanns konsult på plats med geoteknisk kompetens. För ekologisk anpassning av trumman, som genomfördes under barmarksperioden, fanns konsult från EKOM med ekologisk kompetens på plats. Arbeten med den ekologiska anpassningen genomfördes så snart det var praktiskt möjligt samt vid lämplig tidpunkt för att säkerställa att åtgärderna anpassades efter lågvattenflöden. Detta för att undvika ytterligare grumling i form av risk för skred och ras vid framförande av arbetsfordon samt säkerställa vandringsbarheten under låga flöden i bäcken. Den 27 juni 2018 genomförde länsstyrelsen ett platsbesök och tillsynsärendet avslutades den 4 september 2018.

Planförhållanden

Området omfattas av den gällande översiktsplanen för Bjurholms kommun från den 3 december 2012. I planen finns inget speciellt omnämnt om området kring Mariebäcken. Området omfattas inte av några detaljplaner och någon konflikt med gällande planer föreligger inte.

Riksintressen och Natura 2000-områden

Mariebäcken ingår i Öreälvens vattensystem. Öreälven med tillhörande biflöden utgör riksintresse för naturvård och friluftsliv enligt 3 kap. 6 § miljöbalken. Aktuell vattenverksamhet ligger dock utanför det område som är utpekad riksintresse.

Mariebäcken omfattas av bestämmelser om Natura 2000-område enligt art- och habitatdirektivet. Åtgärden bedöms inte medföra någon betydande negativ påverkan på miljön inom Natura 2000-området, varvid inget tillstånd enligt Natura 2000-bestämmelserna behövs.

Natur- och vattenmiljö

Mariebäcken är ca 10 km lång och rinner i huvudsak genom skogsmark. Mariebäcken har en meandrande form i delarna som ligger nedströms trumläget och golfbanan. Omgivningarna runt trumläget utgörs av öppen mark (golfbana). Geologin i området utgörs av siltjord.

Bäcken är starkt påverkad av annan verksamhet både uppströms och nedströms trummans läge. Trösklar har byggts för att dämna upp bäckens flöde. Trösklarna är belägna ca 80 meter nedströms trummans läge och både vattendjup och strömningshastighet i trummans nedre delar styrs av tröskeln då den dämmer upp vattennivån ända in i trumman. På grund av trösklarna uppstår rundströmmar i poolen som bidrar till erosion i bäckens kanter och påverkar vägbanken. Bäcken är rätad och rensad från strandvegetation. Bevattningsslangar är nedgrävda efter bäcken och var även dragna genom den gamla stentrumman. Åtgärderna är inte vidtagna av Trafikverket då de ligger utanför det område som Trafikverket har rådighet över.

Det finns inga uppgifter om förekomst av flodpärlmussla i bäcken. Närmaste elfiskelokal är belägen ca 2,5 km nedströms trumläget. Lokalen har elfiskats vid ett tillfälle och artförekomst vid fångst utgjordes av elritsa, harr, lake, och simp (berg/sten). Mariebäcken ingår i Öreälvens fiskevårdsområde. Mariebäcken som biflöde till Öreälven har potential som uppväxtområde både för lax och havsöringsungar.

Enligt underlag från SMHI varierar flödesförhållandena i Mariebäcken mellan 7 m³/s vid HQ100, 3 m³/s vid MQ och 0,001 m³/s vid LQ50. Värdena är dygnsmedelvärden. Momentant under dygnet kan högre flöden förekomma. Därför har HQ100 räknats upp med en faktor för momentanflöde (1,5).

Miljö kvalitetsnormer

Mariebäcken är en vattenförekomst med beslutade miljö kvalitetsnormer.

Kvalitetskravet för ekologisk status är god ekologisk status, vilket uppnås. Kvalitetskraven för kemisk ytvattenstatus (god kemisk ytvattenstatus) uppnås inte på grund av för hög halt av kvicksilver och kvicksilverföreningar samt bromerade difenyletrar.

Rekreation och friluftsliv

Bjurholms golfklubb ligger i anslutning till trumläget, både uppströms och nedströms på båda sidor om Mariebäcken. Där Mariebäcken passerar Bjurholms golfklubb utgör bäcken en del av banans arkitektur i form av vattenhinder.

Mariebäcken ingår i Öreälvens fiskevårdsområde och pekas ut som en lokal att bedriva fiske. Det är främst de delar av bäcken som är närmast Öreälven som pekas ut som fiskeområden. Fiske bedöms inte bedrivas inom den del av Mariebäcken som passerar golfbanan, bl.a. på grund av golfbanans verksamhet. Bäcken är vid trumläget i minsta laget för att erbjuda något eget fiske.

Teknisk beskrivning av ansökt verksamhet

Genomförda arbeten

Den gamla stentrumman revs och rustbädd/tjäle togs bort. Trumbädden anlades av ett ca 50 cm tjockt lager av typen stenkross 0–150 mm. Detta tätades sedan med ett bärlager på 15 cm, därefter 10 cm tjock och 3,60 meter bred isolering och sist ett 15 cm tjockt bärlager innan trumman placerades i trumläget.

Trummans nya vattengång sänktes ca 40 cm i bäckbotten på inloppssidan och med en lutning anpassad till omgivande bäckmiljö, detta för att inte få ett fall på utloppssidan då det råder stora nivåskillnader på befintlig bäck uppströms och nedströms trumman.

In- och utlopp kring trumman erosionsskyddades till 0,5 meter ovan hjässa samt ca 3 meter ut från trumände. Natursten i storlekar 0–300 mm ($d_{50} > 150$) och 300–600 mm användes. Naturmaterial i storlekar 0–300 mm, samt ett antal större block placerades i in- och utlopp i bäck inom arbetsområdet och tätades med mindre stenfraktioner så att en naturlig bäckbotten bildades. Arbetena skedde i samråd med ekologisk sakkunnig person på plats.

Gummiduk typ Epdm lades under erosionsskydd på inloppssidan och drogs upp över högsta medelvatten på sidor om trumman för att säkerställa att vattnet rinner in i trumman. Detta i samråd med beställaren på plats.

Släntlutning 1:2 eftersträvades och för att detta skulle lyckas så centrerades vägmitt med centrum på trumman.

Ett bärlager anlades som skydd närmast runt trumman, sedan återpackades befintliga massor upp till den gamla terrasshöjden som ligger ca 2,70 meter under färdig väg. N3-duk och stenkross i storlekar 0–150 mm upp till överbyggnad väg som tidigare.

Ett erosionskydd anlades på båda sidor slänten, ca 1 meter tjockt av stenkross 0–150 mm.

En torrtrumma med en diameter på 500 mm anlades för passage av medelstora däggdjur. Markeringstenar på in- och utloppssidan placerades ovan högsta högvatten på sidan om nya röret.

Sammanfattningsvis eftersträvades en så naturlig bäckbotten som möjligt, både uppströms, inne i och nedströms trumman. En slamfälla med fiberduk placerades nedströms arbetsområdet, för att minska sedimentationen nedströms arbetsområdet. Bäckens in- och utloppsdelar inom arbetsområdet återställdes genom stenuläggning av varierande fraktioner.

Nya trummans funktion/flödeskapacitet

Den nya trumman utgörs av en 34 meter lång plåttrumma med en diameter om 2 000 mm. Den nya trumman beräknas ha en flödeskapacitet på ca 8 m³/s. Trumman lades i en något högre lutning än den gamla (3,7%) på grund av bäckens lutning på platsen och för att undvika fall i utloppet. Inloppet grävdes ner ca 40 cm jämfört med det gamla trumläget. Trummans botten försågs med sten (i storlek 100–400 mm) för att skapa mer dynamik i vattenflödet, viloplatser för fisk, samt höja vattennivån och bromsa vattenhastigheten i trumman. Då den tidigare trumman inte mättes in finns endast kvalificerade gissningar på dess lutning. Den nya trummans lutning ligger inom felmarginalerna för gissningen på lutningen för den äldre trumman. Åtgärder har vidtagits för att säkerställa att vattenhastigheten inte ska medföra vandringshinder för fisk och andra vattenlevande organismer.

Miljökonsekvenser och skyddsåtgärder

Huvudsaklig miljöpåverkan

För Mariebäckens växt- och djurliv innebär åtgärden en kortvarig påverkan under anläggningsfasen. Vid arbete i strandzon och i vattendragets botten uppstår grumling vilket påverkar vattenkvaliteten och kan medföra negativ påverkan på lekbottnar för fisk samt innebära en störning för bottenfauna och vandrande fisk. Effekten av grumling begränsas med hjälp av skyddsåtgärder och försiktighetsmått genom att begränsa spridningen av sediment till omgivande vattenmiljöer. Påverkan av grumling begränsades även då åtgärden genomfördes under en period med mycket lågt vattenstånd (februari 2018). De kompletterade arbetena utfördes i slutet av juni 2018 då det också var lågt vattenstånd. Tidsperioden är inte heller en period som är störningskänslig med avseende på fisklek.

Bäckens bottenstruktur i anslutning till trumman förändrades till följd av genomförda åtgärder. Detta genom att erosionskydd lades ut uppströms trumman i

syfte att förhindra erosion under högra flöden. Vidare justerades bäckens sträckning inom vägområdet så att bästa möjliga vattenekologi skulle kunna uppstå. Nedströms trumman lades erosionskydd ut i bäckens kanter och botten för att skapa struktur och hållbarhet. Större block placerades i poolen vid trummans utlopp, vilket skapar skydd och ökar dynamiken i vattnet. Bottenstrukturen kommer över tid att likna förhållanden som rådde innan trumbytet allt eftersom naturligt material tillförs med vattendraget och avsätts längs med bäcken.

Genomförda åtgärder bedöms medföra positiva effekter sett till konnektiviteten i Mariebäcken då åtgärden bl.a. medför förbättrade förutsättningar för fiskvandring i bäcken. Detta då åtgärderna utförts på ett sådant sätt att vattenhastigheten genom trumman sänks, dels beroende på att den ökade dimensionen på trumman bidrar till lägre vattenhastighet, och dels genom att naturligt material placerades inuti trumman. Det naturliga materialet bidrar till att sänka vattenhastigheten och skapa större vattendjup inuti trumman. Vidare placerades block inuti trumman (bäckfåran) anpassat för normalvattenföringen. En tydlig vandringsfåra genom trumman skapades i och med åtgärderna. I de övre delarna av detta område placerades lekgrus ut, för att ev. skapa möjligheter för öringlek. Därmed bedöms trumbytet bidra till att skapa bättre förutsättningar för olika bestånd av fisk att kunna nyttja bra habitat för lek, tillväxt, övervintring etc. Åtgärderna förväntas långsiktigt bidra till att stärka områdets bestånd av fisk. Framförallt kan arterna harr och öring komma att gynnas av åtgärderna. Indirekt gynnar starkare bestånd av fisk också andra arter som t.ex. utter.

Förutsättningarna för små och medelstora däggdjur att passera trumlaget tillgodosågs genom anläggandet av en passage med markeringsstenar vid in- och utpassage.

Den nya trumman har en utformning som är anpassad till vattendragets bredd och flöden. Åtgärden innebär inte någon tillförsel av vatten utan den nya trumman medför att genomströmningen i trumman säkerställs och att vatten leds genom trumman istället för att dämmas eller leta sig genom vägkroppen utanför trumlaget.

Under våren 2018 var det extrem vårflod med mycket höga flöden. På grund av de höga flödena uppstod erosionsproblem i Mariebäcken. Erosionsproblem nedströms trumman åtgärdades av Trafikverket under slutet av juni 2018 genom att kompletterande erosionskydd lades ut i bäcken om en sträcka på ca 20 meter. I november 2018 anmälde Bjurholms golfklubb att trumbytet orsakat erosionsproblem både uppströms och nedströms den nya vägtrumman vilket påverkat golfbanan negativt. Golfklubbens bedömning var att erosionsproblemen orsakats av att Trafikverket bytt ut stentrumman mot en cirkulär vägtrumma av större dimension och med kraftigare lutning. De erosionsproblem som uppstår i anslutning till golfbanan bedöms dock bero på platsens förutsättningar och åtgärder som vidtagits av Bjurholms golfklubb både uppströms och nedströms trummans läge. Åtgärderna som utförts av Bjurholms golfklubb är vidtagna utanför arbetsområdet för aktuell vattenverksamhet. De erosionsproblem som uppstod nedströms trummans läge efter den extrema vårfloden 2018 har åtgärdats av Trafikverket och någon ytterligare påverkan efter vårfloden 2019 har inte kunnat påvisas.

Uppfyllelse av miljö kvalitetsnormer och miljömål

Åtgärden bedöms vara positiv sett till den ekologiska kvalitetsfaktorn konnektivitet i uppströms och nedströms riktning i vattendraget. Detta då åtgärden utförts på ett sådant sätt att den möjliggör fiskvandring i Mariebäcken. Den gamla stentrumman har vid höga flöden fungerat som hindrande för vandrande fisk och andra vattenlevande organismer. Eftersom åtgärden som utförts bidrar till att bromsa upp vattenhastigheten genom trumman har detta förbättrat möjligheterna att passera trumman. Åtgärden bedöms på sikt vara positiv för biologiska kvalitetsfaktorn fisk.

Åtgärden bedöms inte påverka övriga biologiska kvalitetsfaktorer och inte heller övriga hydromorfologiska kvalitetsfaktorer eller kvalitetsfaktorer för kemisk ytvattenstatus.

Sammantaget bedöms miljökonsekvenserna till följd av den utförda åtgärden med hänsyn till miljö kvalitetsnormerna för ytvatten, vara obetydlig eller positiv i jämförelse med innan åtgärden genomfördes.

De miljömål som bedöms relevanta för verksamheten är det nationella miljömålet levande sjöar och vattendrag samt det globala hållbarhetsmålet ekosystem och biologisk mångfald. Inget av dessa mål bedöms påverkas negativt av den genomförda åtgärden.

Skyddsåtgärder

Följande skyddsåtgärder och försiktighetsmått vidtogs vid arbetena.

- Arbeten genomfördes under tidsperiod som medför liten ekologisk påverkan på vatten och omgivning.
- Sedimentationsfällor eller slamfällor användes nedströms arbetsområdet.
- Uppställning av arbetsmaskiner och förvaring av kemikalier gjordes inte i närheten av vattenområdet. Uppställningsplats/tankplats var belägen minst 100 meter från bäcken.
- Biologisk nedbrytbar hydraulolja användes i arbetsmaskiner.
- Materialval gjordes med omsorg för att inte bidra till spridning av miljögifter.
- Fyllnadsmassor var fria från föroreningar.
- Arbetsområdet begränsades till att i största möjliga mån inte påverka omgivande miljöer.
- Rensning och konstruktion i vattendrag gjordes vid lågvatten samt varsamt.
- Träd och buskar längs vattendraget sparades för att motverka igenväxning samt bibehålla viktiga strukturer, skuggning och tillförsel av dött växtmaterial som gynnar faunan.
- Stenmaterialet som användes är naturligt och nog stort för att motverka erosion i bäckfåra och trumläget.
- Arbetena utfördes varsamt och med bästa möjliga teknik och kompetens. I samband med anläggande av trumman fanns konsult på plats med geoteknisk kompetens.
- Den nya trumman anlades så att den inte utgör vandringshinder för fisk.

- Konstruktionen ska efter arbetstiden vara hållbar och inte medföra en ökad erosion.
- Ekologisk kompetens fanns med i arbetets alla skeden.
- Bäckens återskapades efter åtgärd.
- Återställning av arbetsområdet genomfördes enligt samråd med länsstyrelsen.
- Årlig kontroll.

De allmänna hänsynsreglerna

Sökanden anser att verksamheten inte motverkar miljöbalkens mål och att dess hänsynregler är uppfyllda och nyttan med vattenverksamheten överstiger kostnaden varför sökanden anser att vattenverksamheten bör tillåtas.

Bevisbörderegeln, 2 kap 1 § miljöbalken

Bevisbörderegeln följs enligt Trafikverkets redogörelse för hur människors hälsa och miljön påverkas av verksamheten.

Kunskapskravet 2 kap 2 § miljöbalken

Trafikverket tillgodoser kunskapskravet genom att ha välutbildad och kompetent personal i den egna organisationen och genom att ställa relevanta kompetenskrav vid upphandling av konsulttjänster och entreprenader. I miljökonsekvensbeskrivningen redogörs för de konsekvenser som bedöms uppkomma på omgivningen till följd av verksamheten. Miljökonsekvensbeskrivningen har tagits fram med erforderlig sakkunskap med hänsyn till verksamhetens förutsättningar och förväntade miljöeffekter.

Försiktighetsprincipen 2 kap 3 § miljöbalken

Trafikverket har vidtagit de försiktighetsmått som behövs för att förebygga, hindra eller motverka att verksamheten medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön. Verksamheten tillämpar principerna om bästa möjliga teknik.

Produktvalsprincipen 2 kap 4 § miljöbalken

Trafikverket styr materialanvändning och utförande vid upphandling av entreprenör. Trafikverket ställer krav på kemiska produkter som innebär att miljömässigt sämre alternativ kontinuerligt fasas ut när bättre alternativ finns på marknaden.

Hushållnings- och kretsloppsprinciperna 2 kap 5 § miljöbalken

Trafikverket ställer krav vid upphandling av entreprenör på att bland annat begränsa energianvändning, begränsa användning av icke förnyelsebara naturresurser samt att avfall som uppkommer i samband med entreprenaden källsorteras.

Lokaliseringsprincipen, 2 kap. 6 § miljöbalken

Trafikverket bedömer att vald plats uppfyller kraven för minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön.

Rimlighetsavvägning, 2 kap. 7 § miljöbalken

Vidtagna försiktighets- och skyddsåtgärder bedöms rimliga sett till kostnaden för utförandet av dessa.

Ersättning till sakägare

Trafikverket anser inte att det ska utgå någon ersättning till sakägare avseende denna vattenverksamhet.

INKOMNA YTTRANDEN

Ansökan har kungjorts. Havs- och vattenmyndigheten, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap och Naturvårdsverket har avstått från att yttra sig i målet. Länsstyrelsen, NS, HL, Bjurholms Camping AB och Golfab i Bjurholm AB har yttrat sig enligt följande.

Länsstyrelsen i Västerbottens län

Trafikverket skickade den 16 februari 2018 in beskrivande text samt bilder till länsstyrelsen att de under planerat underhåll av vägen upptäckt att även vägtrumman var i behov av att bytas. Vägen var då uppgrävd och hade stängts för trafik mellan 12 februari–9 mars 2018. Arbetet med att sammanställa en anmälan om vattenverksamhet och invänta ett beslut innan man sedan utförde trumbytet skulle enligt länsstyrelsens bedömning ha försenat arbetet med uppskattningsvis 8–10 veckor. Detta skulle troligtvis ha inneburit en olägenhet för trafik som skulle behövt omledas under perioden. Att tillfälligt reparera vägen för att kunna släppa förbi trafik, för att sedan återuppta vägarbetet och utföra trumbytet efter att ett beslut erhållits hade kunnat vara ett alternativ. Det hade dock sannolikt inneburit mer omfattande arbetsinsatser och troligtvis även materialkostnader. Länsstyrelsens uppfattning var att åtgärden efter omständigheterna är en sådan som kan falla inom 11 kap. 16 § miljöbalken.

Trafikverket har i tillståndsansökan samt i miljökonsekvensbeskrivningen uppgett att efterföljande kontroll av genomförda åtgärder kommer att ske och att så har skett under 2018 och 2019. Trumman som anlagts är en rundtrumma med en högre lutning än föregående stentrumma vilket kan generera högre vattenhastigheter. En för hög vattenhastighet kan försvåra för vandrande fiskar och andra land- och vattenlevande djur att passera och kan också resultera i erosion. Generellt bör därmed rundtrummor främst anläggas vid passager med mycket låg strömhastighet. Trafikverket har placerat ut material samt anlagt erosionsskydd för att motverka höga vattenhastigheter samt erosionsproblematik. Länsstyrelsen vill dock understryka vikten av efterföljande kontroll för att undersöka att dessa åtgärder

fyller den ekologiska funktion som var tänkt och för att synliggöra eventuella ytterligare åtgärdsbehov.

Trafikverket borde i större utsträckning ha undersökt vilka rådande förhållanden det var på platsen och utifrån detta planerat försiktighetsmått för att motverka skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön. Att avstå från att utreda verksamhetens påverkan förutom i direkt anslutning till in-/utlopp med motiveringen att Trafikverket inte tillfört vatten till vattendraget är inte ett tillräckligt argument.

I detta fall har flödesregimen i Mariebäcken förändrats efter att trumbytet utförts jämfört med föregående förhållanden. Inte till följd av att anläggningsarbetet medfört att det tillkommit mer vatten, utan för att en för vattnet begränsande del har reducerats. Flödesregimen styr till stor del biologin i bäcken genom att forma dess utseende, typ av bottensubstrat och tillhörande fauna samt hur närings- och materialtransport sker i vattendraget. Flödesregimen, och förändringar av denna i vattendrag påverkar därmed biologin på många sätt. Att den äldre vägtrumman byttes ut är positivt ur miljösynpunkt i ett långsiktigt perspektiv då trumman var dämmande och åtminstone partiellt vandringshindrande vid vissa flöden. Vid anläggningsskedet kan dock en kortvarigare miljöpåverkan ske där bl.a. grumling är vanligt förekommande.

För trumman i Mariebäck talar förhållandena på platsen för att det även förelåg en risk för att erosion kunde ske efter att trumbytet utförts till dess att vattendraget anpassat sig till de nya förhållandena. Under denna period kan systemet vara känsligare och påverkas i större utsträckning. Risken för påverkan förstärks även ytterligare vid vårflod då både vattennivåer och hastigheter ökar markant.

Som med annan verksamhet bör försiktighetsmått vidtas om det finns risk för grumling/erosion. Erosionsskydd anlades i anslutning till trumman, i övrigt utfördes en ekologisk anpassning av vattendraget under försommaren med utplacering av material i fåran. Enligt Trafikverkets yttrande var detta dock inget som gjordes för att bromsa flödet, utan för att skapa viloplats för fisk och andra vattenlevande organismer, samt för att möjliggöra passage genom trumman. Även om syftet inte varit att begränsa flödet ger utplacering av större material i en bäckfåra en bromsande effekt vilket minskar vattenhastigheten och ökar vattendjupet. Ett lämpligt försiktighetsmått vid åtgärden hade varit att utplacering av material i fåran skulle ske i så nära anslutning till att trumbytet utförts som möjligt, innan vårflod, inte efter.

NS och HL

NS är ägare till fastigheten WWW och HL är ägare till fastigheten WXX. De har anfört i huvudsak följande.

De ansvarar tillsammans för en privat väg som anlades på 1960-talet för att nå skogs- och åkerareal på andra sidan Mariebäcken. Vägen, som är den enda

väganslutningen till naturreservatet gränsande till Öreälven, går över Mariebäcken nedströms Trafikverkets trumma. Trumman i deras väg var anpassad till den vattenmängd som maximalt släpptes igenom den tidigare vägtrumman under väg 597, dvs. en 160's trumma. På senare år hade en 60's trumma lagts in som extra. Då Trafikverket bytte ut sin trumma mot en betydligt större släpptes större vattenmängder igenom i högre fart och till följd av detta uppstod vid den enorma vårfloden i maj 2018 kraftig erosion av vägbanken kring inloppet i deras trumma varvid tunga tjälblock till slut rasade och tryckte sönder truminloppet. Det var väldigt nära att hela vägbanken spolades bort vid den vårfloden. Eftersom vägbanken var ganska smal och brant blev det större skador. För att reparera skadorna och rädda vägen inför kommande vårfloder ersatte de och förlängde trumman och förstärkte och breddade vägbanken för att stå emot kommande stora vattenmängder. Reparationerna gjordes i juni–juli 2018.

De vill att Trafikverket ersätter dem för de kostnader de haft för att återställa vägövergången utifrån de skador som uppkommit efter att den nya vägtrumman i Mariebäcken installerades, med hälften av kostnaderna (27 250 kr) till dem var.

NS har vidare anfört att han inte har blivit hörd eller fått tillfälle att yttra sig över bytet av vägtrumman i Mariebäcken. Han har inte heller blivit informerad om de konsekvenser och påverkan som bytet kan medföra på hans fastighet nedströms vägtrumman. Hela processen har fortgått utan att Trafikverket kontaktat honom och han har därmed inte fått möjlighet att få insikt i processen som påverkar hans fastighet.

Bjurholms camping

Bjurholms camping ligger på fastigheten YXY och är tomtgranne till berört område. Den grävmaskin som Trafikverket och Svevia använde vid trumbytet körde över Bjurholms campings mark och korsade då vid ett flertal tillfällen ett infiltrationsområde från en trekammarbrunn. De har inte ännu sett några skador på infiltrationens funktion varför de i dagsläget inte har några anspråk, men om det senare skulle visa sig att skador uppkommit vill de hålla möjligheten till ersättning öppen.

Golfab i Bjurholm AB

Golfklubben arrenderar mark på fastigheterna XYY och YXX och har anfört i huvudsak följande.

Synpunkter på ansökan och Trafikverkets yrkanden

Trafikverkets uppgift om att slukhål uppstått i vägbanken under hösten 2017 är ofullständig. Vägbanken har under mycket lång tid drabbats av sättningar och slukhål som endast bristfälligt har reparerats av Trafikverket. Redan år 1985 (innan golfbanan anlades) lagades slukhål på vägens vänstra del, rakt ovanför utloppet i stentrumman där bl.a. stora björkar börjat växa. Trafikverket har med bristande underhåll låtit träd växa vid den gamla stentrumman, vilket har lett till att trädens

rötter förskjutit material och stenblock. Det uppgivna syftet med arbetena framstår därför som optimistiskt eftersom det är svårt att se att problemet gått att åtgärda utan att helt byta ut den gamla stentrumman. Trafikverket borde ha sökt tillstånd innan arbetena påbörjades så att de skador som uppkom på golfbanan hade kunnat förutses och förebyggas.

Golfklubben bestrider att det förelegat en sådan situation som anges i 11 kap. 16 § miljöbalken. I det här fallet är det Trafikverket som har påbörjat en som minst anmälningsskyldig åtgärd i form av grävningsarbeten i bäcken för förlängning av en trumma utan att dessförinnan ordentligt ha utrett förutsättningarna för detta, inklusive en anmälan om vattenverksamhet. Det har inte framkommit att det inte skulle ha varit möjligt att avbryta arbetet med förlängningen, försätta vägen i farbart skick och i rätt ordning låta pröva åtgärden. Det har inte heller förklarats närmare vad som skulle ha skadats om inte Trafikverket hade utfört arbetet. Att Trafikverket i det läget ansåg det enklare och kanske billigare att gå vidare innebär inte att det på det sätt som avses i 11 kap. 16 § miljöbalken var nödvändigt att genast utföra en fullständig utrivning av den gamla trumman utan föregående miljöprövning. Om detta skulle godtas skulle Trafikverket ges möjlighet att genomföra liknande arbeten bara genom att påbörja en mindre åtgärd, själva konstatera större behov och därefter gå vidare med tillståndsskyldiga arbeten. Agerandet är särskilt anmärkningsvärt när Trafikverket varken tar ansvar för att åtgärda skador som uppkommer eller självmant ansöker om godkännande och tillstånd i efterhand.

Sedan Golfklubben anmält skadorna till länsstyrelsen förelades Trafikverket den 5 mars 2019 att inom 8 månader från att beslutet vunnit laga kraft ansöka om tillstånd i efterhand för den vattenverksamhet som bedrivits. Slutdatum var den 9 december 2019. Ansökan har getts in först den 15 maj 2020, sedan länsstyrelsen efter att den första tidsfristen passerat medgett uppskov. När ansökan om godkännande inte gjorts snarast möjligt, utan mer än två år efter att arbetena färdigställdes och efter att Trafikverket tvingats att agera genom länsstyrelsens föreläggande om att söka tillstånd, är förutsättningarna för att pröva frågan enligt 11 kap. 16 § miljöbalken inte uppfyllda. Vidare kan noteras att föreläggandet inte heller uppfylls om Trafikverket endast ansöker och får godkännande i efterhand enligt 11 kap. 16 § miljöbalken.

Miljökonsekvensbeskrivningen har avgränsats till platsen för åtgärdens genomförande, 4 meter uppströms och ca 20 meter nedströms trumman. En så snäv avgränsning är felaktig då erosionsproblem faktiskt uppkommit längre uppströms och givetvis också kan bli aktuella klart längre nedströms än det angivna området. Utredningen har förbättrats genom de kompletteringar som lämnats in till mark- och miljödomstolen. Det som fortfarande brister är utredning om vilka sträckor som behöver erosionsskyddas och hur detta bör ske. Miljökonsekvensbeskrivningens snäva avgränsning innebär att den inte kan godkännas att ligga till grund för prövningen i målet. När välutredda förslag för anläggande av erosionsskydd väl har presenterats föreligger det från Golfklubbens perspektiv inget hinder mot att utredningen är tillräcklig för att pröva målet i sak. Målet kan också prövas om mark- och miljödomstolen skulle bedöma att utförandet av erosionsskydd är relativt okomplicerat och kan föreskrivas utan ytterligare utredning. Då Trafikverket vägrar

att anlägga erosionskydd frivilligt måste domstolen meddela villkor om att detta måste ske. Hur detta villkor närmare ska utformas överlämnas till domstolen att avgöra.

Den sakägarförteckning som Trafikverket har lämnat in är felaktig då Golfklubben inte tagits upp som sakägare och sakägarkretsen nedströms är alltför snäv. Ägarna av WWW och 1:11 har drabbats av skador av genomförd åtgärd. Om ägaren till Bjurholm Mariebäck 2:1 har fått någon information om åtgärderna och tillståndsansökan är okänt. Det överlämnas till domstolen att avgöra vilka eventuella åtgärder som detta föranleder.

Tiden för att anmäla oförutsedd skada bör bestämmas till tio år. Av 24 kap. 18 § tredje stycket miljöbalken följer att tiden ska vara fem år eller den längre tid som domstolen bestämmer. Mot bakgrund av att uppkomsten av erosionsskador beror på vilka vattenflöden som uppstår och när på året de förekommer kan det dröja några år innan förutsättningarna är sådana att skador visar sig. För att med större säkerhet inrymma fler säsons- och årsvariationer bör tiden bestämmas till tio år från att dom meddelas i målet.

Trumbytet och dess konsekvenser

Utförandet av anläggningen är felaktig då den trumma som anlagts har tryckts ihop under vägen och har tappat sin form. Anläggningens robusthet är inte tillräcklig och Trafikverket måste ta fram en lösning som är beständigt hållbar. Om brister i utförandet leder till att trumman kollapsar skulle bäcken dämmas upp och svämma över med de skaderisker och kostnader som det innebär. Då utförandet av anläggningen visat sig osäkert är det inte visat att det finns förutsättningar att bevilja tillstånd enligt ansökan.

Området har erosionskänslig siltjord. Resultatet av åtgärderna är att genomströmningen i trumman har ökat från ca 3,7 m³/s till 8 m³/s. Vattenflödet har således förändrats väsentligt. Nedströms innebär det att den dämpande effekt som den gamla trumman hade och som eftersträvades av bönderna i byn är borta. Det högre vattenflödet ökar risken för erosionsskador både i anslutning till golfbanan och ytterligare nedströms. Även länsstyrelsen har i sitt föreläggande om att söka tillstånd bedömt att det inte går att utesluta att trumbytet har bidragit till en ökad erosion och därmed haft en negativ påverkan på golfklubbens mark. Detta med anledning av att den tidigare trumman varit underdimensionerad vilket stoppat upp vattnet och skapat ett fördröjningsmagasin, vilket i sin tur påverkat vattenflöden och vattenhastigheter. I och med att trumman byttes ut är det sannolikt att flödesförhållandena förändrats vilket kan ha lett till erosion. Av den utredning som Trafikverket tagit fram framgår att den beräknade vattenhastigheten vid sektionerna där skadorna uppkommit blev väsentligt högre med nuvarande trumma jämfört med den tidigare. Den gamla trumman innebar hastigheter omkring 0,25 m/s vid båda sektionerna, medan den nya trumman gav hastigheter på ca 1,35 m/s vid sektion 7 och 0,95 m/s vid sektion 9. Skillnaderna är förstås också betydande i förhållande till HQ50 och HQ100. För flödena vid HQ50 och HQ100 blir vattennivåerna mellan 1,2 och 1,5 m lägre och medelvattenhastigheten mellan 6 och 8,5 gånger högre.

Trafikverket menar att man enbart återställt flödet i bäcken till det naturliga. Genom anläggandet av vägen med den gamla stentrumman inträdde dock nya förhållanden som omgivande ägare och brukare av markerna har förhållit sig till. Genom att plötsligt förändra detta förhållande har Trafikverket orsakat skador och ytterligare skador behöver förebyggas. Trafikverket kan inte dämpa flöden under en lång tid för att plötsligt ”dra ur proppen” utan att ta ansvar för de följdverkningar som detta får.

Den ändring av trumman som Trafikverket gjort föranleder behov av erosionsskydd uppströms trumman, både för att inte egendom ska skadas och av miljöskäl för att undvika grumling då kanterna brister. Hade utredningsresultatet varit känt för Trafikverket och presenterats för mark- och miljödomstolen vid en föregående tillståndsprövning hade detta rimligen lett till krav på erosionsskydd. Detta måste förstås också gälla när tillståndsprövningen sker först i efterhand.

Om Trafikverket hade sökt tillstånd för verksamheten på förhand hade det varit ett givet krav att utreda och säkerställa erosionsskydd på de sträckor som kan drabbas av skador med anledning av förändringen. Det finns ingen anledning att godta lägre krav när tillstånd söks i efterhand och skador kunnat konstateras. Det är därför rimligt att Trafikverket åläggs att undersöka risken för fortsatta erosionsskador såväl en bit uppströms som nedströms den nya trumman för att identifiera eventuella ytterligare sträckor där erosionsskydd behöver anläggas.

Golfklubbens ersättningsanspråk

När det nu är fråga om en tillståndsprövning i efterhand kan inte enbart risken för skador bedömas, utan de faktiska skador som uppstått kan bedömas och ersättas. Trafikverkets skadeståndsansvar följer av 31 kap. 16 § första stycket miljöbalken då Trafikverket vidtagit en åtgärd som skadat annans egendom. För det fall rätten finner att åtgärden inte vidtagits med stöd av tillstånd (eller godkännande i efterhand enligt 11 kap. 16 § miljöbalken) följer ersättningsskyldigheten av bestämmelserna i 32 kap. miljöbalken, då Trafikverkets verksamhet har orsakat skador i sin omgivning. Den rena förmögenhetsskadan är av betydelse.

Skadorna är antingen att hänföra till en ”annan liknande störning” i 32 kap. 3 § första stycket 8 eller skada orsakad av grävning eller liknande arbete enligt 32 kap. 5 § miljöbalken, då Trafikverket dels försummat att vidta sådana skadeförebyggande skyddsåtgärder som följer av 3 kap. 3 § jordabalken, dels brustit i omsorg vid arbetets utförande. Ersättningsskyldigheten enligt såväl 31 som 32 kap. miljöbalken omfattar såväl fysisk skada som ren förmögenhetsskada/rörelseskada.

Uppkomna skador, åtgärder och kostnader

Under vårfloden 2018 (i huvudsak mellan den 22 april och den 10 maj) inträffade två större jordskred ned i Mariebäcken strax uppströms trumman i nära anslutning till Trafikverkets arbetsområde. De stenar som Trafikverket placerat uppströms trumman fanns då inte på plats, utan placerades dit i efterhand. Den flödesdämpande effekt som de möjligen skulle kunna ha fanns därmed inte då.

Skadorna förvärrades ytterligare under vårfloden 2019 innan Golfklubben efter en godkänd anmälan om vattenverksamhet till länsstyrelsen utförde erosionskydd och andra arbeten för att återställa och skydda golfbanan.

Erosion uppstod uppströms mellan arbetsområdet och golfbanans bro, med centrum ca 34 meter uppströms. På grund av en högre vattenhastighet efter att trummans genomsläpplighet ökat har bäckens vatten skurit in i kanten och fört med sig material som lett till att ett område spolats bort.



Strax uppströms golfbanans bro över bäcken med centrum ca 60 meter uppströms den nya trumman uppstod erosionsskador på båda sidor av bäcken, möjligen efter att en virvel uppstått på grund av högre vattenhastighet. Dräneringarna från greenerna mynnar i bäcken, men har legat orörda utan skador i nära 30 års tid, innan Trafikverket förändrade vattenflödet i bäcken.

Skadorna bestod av kollapsade och bortspolade strandkanter på två platser som markeras på fotot ovan. Skadorna blottlade jord som saknar sammanbindande vegetation, vilket förutom den redan inträffade skadan innebar en stor risk för fortsatt erosion norrut mot vägen mellan greenerna och med tiden också nedströms mot Trafikverkets egen anläggning. Skadorna underminerade också marken där en träbro går över bäcken.

Då Trafikverket vägrade att återställa skadorna när de uppkom och det fanns ett uppenbart och angeläget behov av reparation för att återställa markens form och funktion samt förhindra ytterligare erosion som också hade kunnat drabba den allmänna vägen åtgärdade Golfklubben på egen bekostnad skadorna för att nu i efterhand begära ersättning för detta. Om området inte hade åtgärdats var risken uppenbar att en av vägarna på golfbanan hade spolats bort. Erosionen hade också kunnat nå fram och skada den allmänna vägen. Golfklubbens åtgärdande av skadan har därför varit till nytta både för Golfklubben och för Trafikverket.

Den 16 maj 2019 godkände länsstyrelsen efter en anmälan om vattenverksamhet att Golfklubben återställde markområdet och anlade erosionsskydd på områdena. Åtgärderna genomfördes i början av juni av Öråns Gräv & Schakt AB och innebar tillförande av 19 lastbillass sten, 2 lastbillass grus 0–23, 2 lastbillass jord och 5 lastbillass matjord för att både återställa uppkomna skador och att säkerställa att nya erosionsskador inte ska uppkomma. Arbetena innebar att grov sten och fyllnadsmaterial tillfördes de håligheter som uppstått, en ny marknivå byggdes upp och fylldes med jord och därefter matjord för att återfå förutsättningarna för en anlagd golfbana. Området såddes också in med nytt gräs. Vidare reparerades och omleddes den bevattningsledning som gått sönder på grund av raset. På plats upplevde Golfklubbens entreprenör att materialet ”bara försvann” när utfyllnaden pågick och det var inledningsvis också svårt att med grävmaskinen ens känna en botten i bäcken. Utfyllnaden behövde alltså inte enbart ske åt sidorna, utan även bäckens botten behövde byggas upp för att det över huvud taget skulle vara möjligt att återskapa sidorna av bäcken. Det ger ett väsentligt större materialbehov än vad som kan uppmätas på ytan. De två lassen med grus 0–32 behövde läggas på vägen ned till området för att kunna komma på plats med maskiner och lastbilar. Hade vägen inte förberetts med grus hade den blivit helt förstörd innan arbetena ens var färdigställda, vilket även det hade lett till högre kostnader.

I samband med Trafikverkets arbeten skadades även huvudvattenstammen till golfbanans bevattning allvarligt. Under vintern grävdes ledningen av när stentrumman ersattes. Detta var en känd skada och kompenserades delvis av Trafikverket genom att en 200 mm trumma anordnades för genomföring av bevattningsledningen. Det var Golfklubben som sedan skulle koppla ihop vattenledningen. Golfklubben begär inte ersättning för det arbete som åtgick för att återfinna ersättningstrumman. Den skadade kopplingen ingår dock i ersättningskravet då den skadats av de maskiner som Trafikverket använde vid arbetena. Det gick inte att koppla ihop vattenledningen förrän det blivit varmare och tjälen (i vart fall delvis) hade gått ur och det gick att jobba i marken. De beräknade att det skulle vara möjligt i början av maj 2018, men den 10 maj hade de fortfarande inte hittat röret där ledningen skulle dras. Efter trycksättning av ledningen (20–21 maj) uppdagades att tunga maskiner i samband med arbetena hade tryckt sönder en koppling nedströms vägtrumman, som också behövde repareras.

Det upptäcktes också en andra läcka efter Trafikverkets grävarbeten den 25 juni 2018. Den läckan har enligt Golfklubbens uppfattning två möjliga och eventuellt samverkande skadeorsaker. Den första påverkan var att skarven kan ha dragits isär i samband med att ledningen vid vägbanken grävdes av under grävarbetena vintertid. Det innebär en påfrestning även på skarvar av ledningen som ligger några meter bort. Den andra påverkan var när Trafikverket/Svevia återfyllde vägbanken, fyllde över ledningen och gropen vid den nedre skarven och körde över ledning och skarv för utförande av arbetena. Grävmaskinen körde då över den återfyllda gropen där ledning och skarv låg på ungefär en halvmeters djup samt stod och roterade banden vid grävarbetena i bäcken. Beträffande arbete och material avseende till läckan i juni har inte begärts någon särskild ersättning.

Vid läckage måste man reparera och sedan börja om med trycksättning och arbete med trycksättning tar tid. Det går inte att åtgärda provisoriskt. De blev tvungna att gräva och åtgärda ledningen med en ny koppling. Reparation av tryckskadan på vattenledningen nedströms vägen fördröjde igångsättningen av systemet med ca 4–5 dagar.

Bevattningsledningen skadades även genom att den nedre av erosionsskadorna orsakade att marken kring ledningen spolades bort och ledningen gick av. När de skulle reparera vattenledningsskadan som orsakats av erosion fick de förlänga ledningen nästan 100 meter och hitta ett nytt ställe där det ”var friskt” så att de kunde koppla på sig. Det var i maj 2018 när de kunde börja jobba.

Golfklubben har på grund av skadan haft kostnader för att återställa markområdet, reparera och leda om vattenledning och anlägga erosionsskydd. Trafikverket har vållat skadan och är skyldig att ersätta den. Golfklubbens kostnader har beräknats enligt följande.

Åtgärd/Utgift	Kostnad
Reparation av erosionsskada, Öråns Gräv och schakt AB	77 447 kr - 61 447 kr för arbets- och materialkostnad 2019 - 1 600 kr transport av grävmaskin - 14 400 reparation av vattenledning 2018
Material för reparation vid bäcken	12 460 kr, DAHL, materialkostnad reparation vattenledning 2018
Eget arbete vid återställning, 4 personer * 300kr/h * 8 h/dag * 5 dagar	48 000 kr
Ansökningsavgift anmälan om vattenverksamhet	1 350 kr
Eget arbete med anmälan om vattenverksamhet samt efterföljande kommunikering, 8 h à 300 kr	2 400 kr
SUMMA	141 657 kr

Den kostnad som specifikt kan hänföras till just bevattningsledningen, om den av någon anledning skulle särskiljas, är materialkostnad på totalt 12 460 kr och arbetskostnad på 14 400 kr, totalt 26 860 kr exkl. moms.

Det egna arbetet bestod i att först hitta en punkt där ledningen kommer från pumphuset för att sedan starta med att leda om hela ledningen förbi den eroderade zonen, gräva med grävare, koppla och dra den genom vägbanken och hitta igen den på andra sida med hjälp av grävare. Det gick inte att kroka i ledningen på nersidan som Trafikverket utlovat. Sedan ska allt återfyllas och speciella skydd monteras för kopplingarna så att de ej ger vika vid trycksättning. Det egna arbetet pågick 10–13 maj 2018. De var 2–4 personer som arbetade av och till samt rörmokare. I senare yttrande har golfklubben justerat denna uppgift och uppgett att de var fyra personer

som arbetade åtta timmar om dagen i fem dagar samt att de vill ha ersättning med 300 kr/timme.

Skadan på huvudvattenstammen ledde till en försening av idrifttagandet av bevattningsanläggningen med tre veckor. Bevattningssystemet var i full drift först den 25 maj och normalt är den i gång de första dagarna i maj. Återställandet av huvudvattenstammen var ett komplicerat, tidsödande och kostsamt projekt. Vid golfbaneskötsel är välkänt att den sådd som inte kommer igång före midsommar är mer eller mindre förlorad. På grund av att Golfklubben inte kunde bevattna förrän tre veckor senare än de näraliggande golfklubbarna, blev grässets kvalitet under sommaren 2018 väsentligt sämre och när detta blev känt uteblev många av gästerna vilket ledde till inkomstbortfall för golfklubben. Utan bevattningsproblemen hade golfklubben i vart fall haft lika många betalande gäster 2018 som 2019. Det var 639 färre gäster 2018 än 2019 och greenfee-avgiften är 283 kr. Det skulle innebära att bevattningsproblemen medförde en förlust för golfklubben på 180 837 kr.

Under åren 2016–2020 hade golfklubben följande besöksantal

År	Juni	Juli	Augusti	September	Summa/år
2016	30	508	386	363	1287
2017	168	683	629	365	1845
2018	198	454	517	398	1567
2019	250	885	680	391	2206
2020	505	1359	1223	655	3942

År 2015 var golfbanan i dåligt skick och var nära att upphöra. År 2016 påbörjade ett antal medlemmar ett arbete med att restaurera banan vilket sakta gav resultat och spelarna började hitta tillbaka. Den positiva utvecklingen fortsatte år 2017, men fick ett tydligt avbräck på grund av de bevattningsproblem som uppstod år 2018. I juni 2018 kom gästerna, upptäckte vilket skick som banan var i p.g.a. utebliven bevattning och gästantalet minskade därefter under juli och augusti. År 2019, när banan var återställd, kunde den tidigare positiva utvecklingen fortsätta och under sommaren 2020 fick golfklubben ett mycket bra år på grund av en coronaeffekt.

Golfklubben bedömer att det besöksantal på 2 206 bokade gäster som Golfklubben hade år 2019 mycket väl hade varit fallet även under 2018, då det endast blev 1 567 bokade gäster. Sommaren 2018 hade dessutom bättre ”golfväder” än 2019, vilket innebär att golfbanan skäligen kunde haft samma besöksantal om banan hade varit bra och med fint gräs.

Om en beräkning ska genomföras utifrån ett genomsnitt av omkringliggande år ger det följande resultat. Det totala antalet gäster åren 2016, 2017, 2019 och 2020 är 9 080. Dividerat på 4 innebär det 2270 gäster per år, vilket är 64 fler gäster än Golfklubbens redovisade bedömning för år 2019. Om en alternativ beräkningsmetod istället skulle följa den trend som pågick åren 2016 och 2017, med en ökning på 558 gäster mellan åren skulle antalet gäster enligt samma utveckling år 2018 ha varit 2 403 gäster. Att siffran inte är orealistisk framgår av att antalet år 2019, efter katastrofsommaren 2018, var nära denna nivå med 2 206 gäster och år 2020 väsentligt högre med 3 742 gäster. Båda dessa beräkningssätt ger därmed

högre siffror än vad som redovisats. Om trenden 2016–2017 hade fortsatt skulle Golfklubben haft 2 403 gäster istället för 1 567. Golfklubben har vid huvudförhandling i målet därför justerat sitt yrkande i denna del utifrån att beräkningen ska utgå från att 836 gäster uteblivit på grund av den bristande bevattningen. Det innebär att bevattningsproblemen medförde en förlust för golfklubben på 236 588 kr.

Golfklubbens kostnader för lokaler, personal, banskötsel m.m. är fasta och inte kopplade till sådana förändringar i besöksantalet som det här är fråga om. Hela den uteblivna intäkten per gäst blir därmed en nettoförlust.

Det lägre besöksantalet innebar också färre uthyrda golfbilar. Golfklubben beräknar att det lägre besöksantalet inneburit att två färre uthyrningar av golfbilar per dag under juni, juli och augusti månader. Hyran är 240 kr exkl moms och golfbilarna är elbilar med närmast försumbara driftskostnader vid varje uthyrning. Det innebär i denna del en nettoförlust på 44 160 kr (2 uthyrningar per dag * 92 dagar * 240 kr).

Den rena förmögenhetsskada i form av förlorade intäkter som Golfklubben begär ersättning för är därmed 280 748 kr. Även omsättningsförändringar i årsredovisningen bekräftar att en väsentlig ekonomisk skada har uppkommit, men Golfklubben vill påtala att beräkningen av skadan är mera träffsäker när man använder besöksantalet som grund.

Ränta

Ränta för en redan inträffad skada bör i första hand beräknas utifrån ordinära ränteregler, dvs. ränta enligt 6 § räntelagen med start 30 dagar efter att ersättningskravet framställts till Trafikverket, alternativt från den dag det delges genom domstol. Betalningskrav gällande återställningsarbetena skickades till Trafikverket den 5 november 2019. Ränta yrkas därför från 30 dagar därefter på det belopp som anges i yrkandet. Resterande krav gällande ansökningsavgift och arbete med anmälan om vattenverksamhet har inte framställts tidigare, varför ränta yrkas med utgångspunkt från den dag då Trafikverket delgetts kravet.

I andra hand bör räntan beräknas utifrån bestämmelserna för oförutsedd skada, vilket innebär att ränta enligt 6 § räntelagen ska beräknas från när ersättningskravet framställdes i mark- och miljödomstolen (den 23 november 2020).

I sista hand bör ränta enligt 31 kap. 26 och 27 §§ miljöbalken beräknas enligt 5 § räntelagen från den 1 mars 2018 (när Trafikverkets arbete hade utförts) och därefter enligt 6 § räntelagen om betalning inte skett inom en månad från att ersättningen bestämts.

Om dröjsmålsränta för redan uppkomna skador börjar beräknas först efter att målet avgjorts innebär det att Trafikverket gör en otillbörlig vinst på att vidta åtgärder utan föregående tillståndsprövning, jämfört med om tillståndsprövningen skett i laga ordning och skadan därefter uppkommit som en oförutsedd skada.

Samband mellan Trafikverkets arbete och skadorna

Att det finns flera faktorer som kan bidra till att en skada uppkommer är inte märkligt, utan helt naturligt. Att Trafikverket bytt ut trumman till en med långt större kapacitet är dock en utlösande och avgörande faktor till de skador som uppkommit.

I miljökonsekvensbeskrivningen har angetts att erosionsproblemen tros bero på att det var höga flöden under våren 2018. I miljökonsekvensbeskrivningen anges dock att ”Trumbytet har inneburit en förändring i flödesbilden i Mariebäcken vid trumman genom att det vatten som förut dämms upp uppströms trumman nu kan passera obehindrat. Dämningen uppstod dels till följd av att den gamla stentrummans avbördningskapacitet var för låg i förhållande till förekommande flöden i Mariebäcken och dels till följd av att uppdämt vatten letat sig in i vägkroppen istället för genom den gamla stentrumman. I och med åtgärden har dämningssproblemet åtgärdats.” Vidare konstateras: ”Eftersom dämningseffekten uteblir i och med anläggandet av den nya trumman påverkas flödet uppströms trumman en kort bit, på så vis att vägen och den gamla stentrumman inte längre bromsar upp flödet”.

Trafikverket har genom att väsentligt ändra förutsättningarna för vattenföring i trumman genom vägen gjort att mer vatten än tidigare släpps förbi. När mer vatten släpps förbi orsakar det också högre vattenhastigheter i bäcken uppströms vägen. Det kan vara fråga om nära fyra gånger så hög hastighet, vilket har stor betydelse för siltjordar. Den tidigare trumman hade effekten att det maximala vattenflödet nedströms vägen bestämdes av trummans genomsläpplighet och uppströms vägen har vattennivån höjts och flödes hastigheten inom trummans påverkansområde sänkts så snart trumman nått sin maximala kapacitet.

Under de 30 år som golfbanan funnits har det inte förekommit sådan erosion som år 2018. Före golfbanans anläggande var det också åkermark på platsen som såvitt känt inte hade drabbats av skador i denna plötsliga stora omfattning. Utifrån dessa uppgifter borde det stå klart att den nya trumman har en helt annan påverkan på vattenflödet än tidigare. Det finns också ett tydligt tidsmässigt och hydrologiskt samband mellan arbetena och uppkomna skador. Trafikverkets utredning visar att effekten med högre vattenhastigheter uppströms slår igenom på hela den undersökta sträckan ca 200 m uppströms väg 597. Då de skador som Golfklubben begär ersättning för ligger ca 34 respektive 60 m uppströms trumman är orsakssambandet tydligt, liksom behovet av erosionsskydd för att förhindra ytterligare skador.

År 2018 var ett år där det förekom höga vattenflöden, men det var inte ett år med unikt höga vattenflöden som skulle visa att skadorna saknar samband med Trafikverkets arbeten. Det har tidigare, t.ex. år 2009, förekommit motsvarande eller högre vattenflöden än våren 2018, utan att skador uppkommit. Under juli månad 2009 var det så mycket vatten att 2:ans green svämmade över och bron som fanns över bäcken, strax uppströms där skadorna uppstod år 2018, flöt bort. Av SMHI:s mätdata för flöden i Öreälven vid mätpunkt mellan Nordmaling och Gräsmyr framgår att det funnits flera tillfällen då närapå lika höga flöden som 2018 uppmätts, exempelvis åren 2012, 2010, 2009 och 2008, då flödena varit minst 250

m³/s vid mätstationen. Det har vid dessa tidpunkter inte uppstått några erosionsskador liknande dem som uppstod år 2018. Flödena i maj 2018 var visserligen höga, men i maj 2012 var flödet nära 13 procent högre med 201 m³/s och i maj 2008 var flödet bara 4 procent lägre med 171 m³/s. Trots detta uppkom inte några skador förrän Trafikverket bytte trumman.

Golfklubbens ansvar

Vid anläggande av golfbanan togs hänsyn till bäcken och golfbanan utformades så att bäcken inte skulle förändras. Bäckens relativt raka sträckning är densamma idag som år 1961. Bäckens rätades ut någon gång efter laga skiftet 1875, men med tanke på att det med ledning av ekonomiska kartan kan konstateras att den haft samma läge i minst 57 år innan Trafikverket bytte trumman och skadorna uppkom omedelbart därefter är det inte en bidragande faktor. Någon tröskel har inte anlagts i samband med anläggande av golfbanan. Bäckens mycket låga vattenföring på sommaren när bevattning behövs vilket gör det meningslöst med en tröskling. Golfbanans bevattningsbehov tillgodoses genom en anlagd bevattningsdamm.

Golfklubben lade i början på 1990-talet en bevattningsledning i den gamla vägtrumman med godkännande av Trafikverket. Förekomsten av en ledning som varken tillför eller tar bort något vatten kan omöjligt orsaka erosionsskador på vägbanken ovanför. Slangen var oskadad när Trafikverket inledde arbetena.

Ledningen genom vägområdet drogs av Trafikverket som en del av entreprenaden och för att så långt som möjligt återställa ledningen som funnits där sedan 30 år. Det har inte ålegat Golfklubben att ansöka om nytt tillstånd enligt 44 § väglagen.

Vattenledningen uppströms trumman var intakt när skadan uppstod och har legat på samma plats i 30 år utan problem. Ledningen låg flera meter från bäckens kant och det var först efter erosionsskadorna som den kommit i dagen. Det tidsmässigt uppenbara sambandet mellan Trafikverkets arbeten och erosionsskadorna visar att skadorna inte vållats av ledningens läge.

Kommunikationen mellan Golfklubben och Trafikverket

I början av maj 2018 påtalades skadorna för Trafikverket genom arbetsledaren RL och Golfklubben krävde att erosionsskadorna som uppkommit omedelbart skulle lagas. Skadorna lämnades utan åtgärd, närmast med påståendet att Golfklubben fick skylla sig själva för att skadorna uppkommit. De interna kommunikationsvägarna inom Trafikverket och dess entreprenörer har uppenbart felat om Trafikverket menar att myndigheten fick information om skadorna först efter den 28 november 2018.

TRAFIKVERKETS BEMÖTANDE

Angående sakägarförteckningen och information till sakägare

Inför det akuta trumbytet kontaktade Trafikverket länsstyrelsen och Bjurholms kommun. Tid för samråd bedömdes inte finnas då det var risk för att vägbanken

skulle rasa. Information om planerade åtgärder publicerades på Bjurholms kommuns hemsida, informationsbrev lämnades i brevlådor till närboende efter väg 597 och skickades via epost till räddningstjänst, polis, länstrafiken och PostNord. I den lokala tidningen Västerbottenskuriren publicerades en annons om planerade åtgärder.

Trafikverket har beaktat Golfklubben som sakägare. I samrådsredogörelsen framgår att samrådsunderlaget har skickats till Golfklubben den 17 oktober 2019 där de getts möjlighet att inkomma med synpunkter och inkomna synpunkter har bemötts.

Fastigheten XYX är inte sakägare eftersom trumbytet inte påverkar den fastigheten.

Trafikverkets undersökningar och miljökonsekvensbeskrivningen

Tillräckligt omfattande undersökningar av platsen genomfördes innan val av åtgärd beslutades. Trafikverket kunde inte förutse hålligheterna i banken eftersom den geotekniska utredningen inte visade på att något sådant förekom. Trafikverket har vidare inte gjort en för snäv avgränsning i miljökonsekvensbeskrivningen. Avgränsningen har skett utifrån risken för påverkan och skada av Trafikverkets arbeten.

Angående påstådda fel vid utförande av anläggningen

Vid utförande av trumbytet var Trafikverket medvetna om att kringfyllning och packning under väldigt låga temperaturer kunde medföra risk för deformationer på trumman. Det var dock av stor vikt att öppna upp vägen för trafik, säkerställa säkerheten och förhindra vägras, varför arbetet slutfördes trots de låga temperaturerna. Deformationerna följdes upp vid flertal tillfällen under våren och fram till hösten 2018. Deformationer avtar/upphör normalt sett när tjälen går ur backen och en ny spänningssituation uppstår i jorden och det horisontella motståndet från jorden byggs upp. I augusti 2020 bedömdes risken för att ytterligare deformationer eller sättningar skulle ske som osannolik. Deformationerna tyder alltså inte på att trumman är felaktigt utförd, utan är orsakade av att trumman lagts i låga temperaturer.

Arbeten med den ekologiska anpassningen genomfördes så snart det var praktiskt möjligt samt vid lämplig tidpunkt för att säkerställa att åtgärderna anpassades efter lågvattenflöden. Detta för att undvika ytterligare grumling i form av risk för skred och ras vid framförande av arbetsfordon samt säkerställa vandringsbarheten under låga flöden i bäcken. Det material som lagts ut i bäckfåran har troligtvis en mycket begränsad effekt på grumlingen och vattenhastighet vid vårflod eller vid andra höga flöden.

Trummans påverkan på vattenflödet ansvaret för uppkomna erosionsproblem

Trafikverket motsätter sig att villkor ska meddelas för anordnande av erosionskydd uppströms och nedströms trumman för att undvika framtida skador. Det är upp till

varje verksamhetsutövare att kontinuerligt se över och avgöra om ett behov finns att skydda sin anläggning. Vägtrumman är anpassad efter bäckens naturliga förhållanden. I hela området pågår en naturlig process av erosion bland annat på grund av att marken består av silt och finsand samt förändrad markanvändning i området. Trafikverket har inte påverkat vattenflödet i bäcken och mängden vatten beror på faktorer som nederbörd, avrinning, klimatförändringar etc. Trafikverket är av uppfattningen att upphov till de erosionsproblem som uppstått under våren 2018 beror på kraftig nederbörd som påbörjades under hösten 2017 och framåt, höga flöden under våren och stor andel silt i området. Det har inte endast orsakat problem för Golfklubben utan även för andra anläggningar som Trafikverket ansvarar för. Det är väl känt att områden med silt har problem med ras, skred och liknande förlopp.

Enligt 11 kap. 17 § miljöbalken har Trafikverket ett underhållsansvar för vägtrumman och är skyldig att byta ut en trumma som dämmer och som sänker vattenhastigheten. I annat fall kan Trafikverket bli ersättningskyldig för det fall en dämning orsakar skada på omgivningen. Trafikverket har åtgärdat en brist med trumman, att den dämde, och istället anpassat sig efter ändrade förhållanden och anlagt en trumma som inte påverkar det naturliga vattenflödet i Mariebäck. Om Trafikverket inte hade bytt ut vägtrumman hade vägen med största sannolikhet rasat. Eftersom den gamla trumman inte hade tillräcklig kapacitet för att ta hand om vattenflödet i bäcken bytte Trafikverket trumman och därmed anpassades trummans flödeskapacitet efter bäckens flöden. Trafikverket har också anlagt erosionskydd för att skydda väganläggningen från att skadas och rasa.

Vid trumbyten anpassas trummor efter de naturliga förhållanden som råder på platsen och beroende på anpassas de för att klara Q50, Q100 eller Q200. Om Trafikverkets arbeten inte genererar ökade flöden till vattendraget, som till exempel hårdgjorda ytor vars dagvatten leds till vattendrag, utreds inte eventuella behov av erosionskydd uppströms/nedströms annat än i direkt anslutning till in- och utlopp. Trafikverkets arbeten i Mariebäcken har inte inneburit att ytterligare vatten, utökat flöde, letts ner till vattendraget.

Trafikverket har låtit genomföra en hydraulisk utredning av Mariebäcken som syftar till att visa på skillnaderna i vattennivåer och vattenhastigheter uppströms vägtrumman vid olika flöden med tidigare stentrumma, nuvarande trumma och utan trumma och vägbank. Utredningen visar att den tidigare stentrumman hade en dämmande effekt och att den nya trumman är anpassad efter bäckens naturliga flöden. Det är dock osannolikt att den gamla trumman anlades med avsikt att ha en dämmande effekt, utan den bör sannolikt ha dimensionerats avseende lutning och dimension för att möjliggöra genomföring av vatten även vid höga flöden. Den dämmande effekt den uppvisat på senare tid tros härröra från exempelvis förändrad markanvändning och klimatförändringar. Viss dämningseffekt har även den nya trumman vid höga flöden, men inte i den omfattningen att det finns en risk för vägbankens konstruktion. De stenar som lagts ut i trummans botten syftar enbart till att skapa viloplats för fisk och andra vattenlevande organismer, samt för att möjliggöra passage genom trumman. Åtgärden har således inte skett i syfte att begränsa flödet.

Vad gäller vattenhastigheten nedströms trummans utlopp finns där sedan tidigare en ”pool” som har och har haft en flödesutjämnande effekt då den är djupare och bredare än vattendraget i övrigt. Utredningen visar att det vid punkt 1 och punkt 2 inte varit någon skillnad i vattenhastigheten före och efter trumbytet, vilket kan bero på ”poolens” flödesutjämnande effekt. I komplettering till den hydrauliska utredning som genomförts framkommer att i princip samma flöde och därmed samma vattennivåer och vattenhastigheter bedöms ha uppstått *nedströms* gamla stentrumman som nedströms nuvarande trumma vid flöden i storleken av 2018 års högflöde.

Erosionsproblemen längs med Mariebäcken beror framförallt på erosionskänslig siltjord i området. De ras som är aktuella i detta ärende, inklusive slukhål och sättningar som omnämns ha drabbat vägen är alla typiska uttryck för siltens egenskaper. Ras, skred och liknande förlopp i siltjordar är av episodisk karaktär med vilket avses att det i regel inte handlar om kontinuerliga erosionsförlopp utan plötsliga och svårförutsägbara förlopp. De främsta drivande mekanismerna bakom en sådan händelse i siltjord är nederbörd under en längre tid eller tjällossning efter säsonger där det funnits god vattentillgång vid tjälbildningen. Orsaker till de erosionsproblem som uppstått under våren 2018 beror på kraftig nederbörd som påbörjades under hösten 2017 och framåt, höga flöden under våren och stor andel silt i området. Detta hade även till följd att väg 597 fick erosionsproblem och behövde åtgärdas. I SMHI:s dimensioneringsunderlag framgår att flödena i Mariebäckens mynning aldrig varit högre än under 2018 sedan 2004. År 2009 var ett år i närheten av de värden som uppmättes 2018. Att 2018 blev ett år med de högsta flödena kunde inte Trafikverket förutse.

Jordmaterialet silt är välkänt och ökänt för sina instabila egenskaper vilket är väl dokumenterat i den vetenskapliga litteraturen. I miljökonsekvensbeskrivningen finns angivet ytterligare åtgärder som bidragit till erosion i bäcken. Den vattenledning som lagts uppströms vägbanken i bäckens kant har sannolikt orsakat en försvagning i jorden så erosion lättare uppstått. Att vegetation har tagits bort längs med bäcken har också medverkat till erosion. I bäcken förekommer också trösklingar. En pool uppstår nedströms trummans läge och vatten ”står an” mot vägen och vägtrumman på grund av trösklingen.

Trafikverket har tagit fram ett kontrollprogram för att undersöka att utplacerat material och erosionsskydd fyller den ekologiska funktion som var tänkt och för att synliggöra eventuella ytterligare åtgärdsbehov.

Trafikverkets inställning till inkomna ersättningsanspråk

Golfklubben

Trafikverket vitsordar att Golfklubben haft erosionsskador längs med bäcken, men motsätter sig att trumbytet medfört de skador som Golfklubben har framfört. Det finns inte något orsakssamband mellan Trafikverkets arbete och skadorna. Trafikverket fick kännedom om erosionsskadorna när länsstyrelsen begärde ett

yttrande från Trafikverket över inkomna uppgifter från Golfklubben i november 2018. Golfklubben hade inte kontaktat Trafikverket innan dess.

Erosionsskador

Det finns inget orsakssamband mellan erosionsskadorna och Trafikverkets arbete. Erosion kan uppkomma med anledning av olika orsaker i sig eller i kombination. Utifrån SMHI:s dimensioneringsunderlag har flödena sedan 2004 i Mariebäckens mynning aldrig varit högre än under 2018. Däremot var 2009 ett år i närheten med de värden som uppmättes under 2018. Detta tyder på att 2018 var ett år med de högsta flödena, vilket Trafikverket på förhand inte hade kunnat förutse.

Trafikverket har inte möjlighet att ta höjd för att anpassa åtgärder efter vad Golfklubben själva vidtagit som medför risk för erosion i bäcken. Om bäcken inte hade varit påverkad i den omfattning som den var med bl.a. grävda ledningar och avsaknad av växtlighet hade den sannolikt klarat de flöden som uppstod 2018 bättre och den naturliga meandringen hade kunnat fortgå i ett mindre snabbt förlopp. Samtliga nedan nämnda orsaker var aktuella i området i samband med att skadorna uppkom. Sannolikt hade Golfklubbens erosionsproblem uppstått även om trumbytet inte utförts eller om vägen nedströms inte funnits. Det går därför inte att fastställa att trumbytet eller endast trumbytet orsakat erosionsskador i bäcken. Erosionen har påverkats av bland annat följande.

- Kraftig nederbörd som påverkar vattenflöde och flödes hastighet.
- Högre temperaturer på våren ger snabbare/kraftigare snösmältning vilket ger högre flöde och flödes hastighet.
- Förändrad markanvändning i avrinningsområdet (t.ex. skogsavverkning, omvandling av åkermark till gräsytor, hårdgjorda ytor). Avsaknad av vegetation ger snabbare avrinning till bäckar och diken vilket i sin tur påverkar flödet och flödes hastigheten.
- Borttagande av naturligt erosionsskydd såsom ris, sly, träd och annan växtlighet i vattendragets omedelbara närhet ökar flödes hastigheten då de naturliga hindren avlägsnats.
- Silt (flytjord) och finsand gör att vattendrag naturligt eroderar och meandrar över tid.
- Tidigare schaktning i närheten av vattendrag försvagar jorden vilket kan öka risken för erosion.
- Vattenledningar såsom bevattningsledningar och dräneringsutlopp försvagar jorden runt ledningarna och gör den mer känslig för erosion.
- Tjällossning minskar markens hållfasthet vilket gör den extra känslig för erosion.
- Nederbördsrik höst medför vattenmättad mark vilket minskar markens hållfasthet.
- Utökad kapacitet nedströms (t.ex. ökad trumdimension) kan öka vattenhastigheten vid extremflöden vilket kan öka risken för erosion.

Vid trumbytet har Trafikverket anpassat sin väganläggning för att klara de förändringar som skett i omgivningen. Trafikverket lade den tidigare trumman efter de förutsättningar och de flöden som rådde då trumman anlades. Vid den tidpunkten såg omgivningen annorlunda ut än vad den gör idag, t.ex. fanns ingen golfbana och

mindre andel avverkad skog. På den mark som Golfklubben arrenderar har det anlagts bland annat s.k. trösklingar nedströms trumman som sänker vattenhastigheten och höjer vattennivån uppströms trösklingen. Denna påverkan fortplantar sig bakåt och bedöms påverka och ha påverkat flödeskapaciteten i gamla och nya trumman och därigenom ha bidragit till den dämning av vatten uppströms vägen som observerats vissa år. Utifrån dessa förhållanden har Trafikverket anpassat sin väganläggning.

Trafikverket har inte möjlighet att ta höjd för att anpassa åtgärder efter vad Golfklubben själva vidtagit som medför risk för erosion i bäcken. Om bäcken inte hade varit påverkad i den omfattning som den var med bl.a. grävda ledningar och avsaknad av växtlighet hade den sannolikt klarat de flöden som uppstod 2018 bättre och den naturliga meandringen hade kunnat fortgå i ett mindre snabbt förlopp.

Den mängd sten och jord som redovisats för att åtgärda Golfklubbens skador harmoniserar inte med de ytor som har eroderat. T.ex. bedömer Trafikverket att 19 lastbillass sten inte ryms inom de eroderade områdena eftersom det är en mycket stor mängd i förhållande till de områden som eroderat. 2 lastbillass grus 0–32 används till vägar och inte till erosionsskador. Mängden 2 lastbillass jord och 5 lastbillass matjord harmoniserar inte med de ytor som har eroderat.

Skada på vattenledning/koppling

Trafikverket kan inte vitsorda att skada uppkommit på ledningar. Det framgår inte vilken ledningsskada som Golfklubben yrkar ersättning för och inte heller var den skadade kopplingen fanns.

Det stämmer att Trafikverket i mars 2018 kapade vattenledningen som gick igenom den gamla trumman. Trafikverket förberedde för ny ledningsdragning genom att lägga ned ett rör i vägbanken. Trafikverket har emellertid inte lovat Golfklubben rätt till att dra en ny ledning genom Trafikverkets rör. Det är mycket viktigt att ledningar läggs på ett korrekt sätt för att de inte ska hindra Trafikverkets drift och underhåll samt större åtgärder som byte av trummor. Mot bakgrund av detta ställer Trafikverket krav i samband med beslut om tillstånd enligt 44 § väglagen och rätt att nyttja ett vägområde för ledningar. Golfklubben har inte haft eller sökt något nytt tillstånd för aktuell bevattningsledning. Trafikverket valde att lägga ett 200 mm tomrör genom vägbanken eftersom de förstod att Golfklubben ville ha någonstans att lägga vattenledningen och eftersom Golfklubben hade dålig ekonomi stod de för en bit av vattenledningen. Trafikverket har dock inte lovat Golfklubben att dra vattenledningen inom vägområdet utan tillstånd.

Golfklubben har med hänvisning till bilder tagna den 25 juni 2018 anfört att det efter att bandgrävare varit på platsen upptäckt skada på bevattningsledning och koppling. Vid den muntliga förberedelsen har Golfklubben uppgett att de upptäckte skadan när de skulle trycksätta systemet den 20–21 maj 2018. Bevattningen av golfbanan påbörjades den 25 maj 2018. Eftersom Trafikverket inte har haft några maskiner på plats i maj 2018 utan först i slutet av juni 2018 efter att skadan inträffat, kan inte Trafikverket ha orsakat skadan. Däremot framgår av bild 2 att Golfklubben varit på aktuell plats när man letat efter Trafikverkets tomrör i

vägbanken. Det kan således ha varit Golfklubbens maskiner som skadat ledningen. Vattenledningar ska läggas på ett djup så att de inte kan skadas. Ledningar som grävts ned för grunt, ca 1–2 dm under marken, är inte fackmannamässigt utfört. En vattenledning kan endast skadas genom yttre påverkan och inte tryckas sönder av en grävmaskin.

Skador i anledning av försening av bevattning (ren förmögenhetsskada)
Trafikverket vitsordar att utebliven bevattning kan medföra försämrad tillväxt och skick på en golfbana, samt att detta kan påverka en hel säsong. Vidare vitsordar Trafikverket att ett sämre skick på en golfbana kan leda till lägre antal greenfeegäster. Trafikverket ifrågasätter att det tog så lång tid som tre veckor för att få igång bevattningssystemet. Om dessa veckor i maj var så kritiska borde man kunnat göra en provisorisk lagning, exempelvis genom att skarva ledningen som gått av. Trafikverket vitsordar antalet gäster och greenfeeavgift. Däremot anser Trafikverket att en jämförelse inte enbart ska ske med ett år, 2019. Jämförelse ska istället ske utifrån ett genomsnitt för flera år. Trafikverket vitsordar vidare att hyran för en golfbil är 240 kr.

Eget arbete

Golfklubben har begärt en totalsumma för eget arbete som avser skadan uppströms där bäcken eroderat, byte av ledning genom trumman och arbete för att hitta tomröret nedströms trumman. När det gäller arbetet med att byta ut ledningen som Golfklubben lagt genom trumman har Golfklubben utfört arbete inom det område som Trafikverket förfogar över genom vägrätt utan att ha skaffat sig någon nyttjanderätt att vara i området. Golfklubbens arbeten i vägområdet vid trumman kan ha medfört att materialet i vägkroppen blandats och inte längre är uppbyggd enligt Trafikverkets krav, vilket kan innebära risk för ras och skred samt deformationer i trumman. Vidare saknar Golfklubben tillstånd och rätt att nyttja trumman för sin ledning. Tillstånd ska i sådana fall alltid sökas enligt 44 § väglagen och något sådant tillstånd finns inte. Om Golfklubben hade sökt tillstånd och Trafikverket beviljat tillstånd hade Trafikverket kunnat visa var tomröret fanns nedströms trumman. Golfklubben har valt att lägga en ledning, utan tillstånd och utan nyttjanderätt, genom Trafikverkets trumma. Mot bakgrund av att det finns straffsanktioner kopplade till brytande av förbud enligt 43 och 44 §§ väglagen avser Trafikverket att åka till platsen för att bedöma om Golfklubben skadat vägkroppen.

Även om tillstånd hade lämnats åtar sig inte Trafikverket att ersätta kostnader för flytt av ledningar och följdkostnader eftersom en ledningsägare måste räkna med att en ledning som läggs inom ett vägområde kan behöva flyttas av olika skäl.

Trafikverket noterar att uppgifterna gällande ersättningskravet för eget arbete är motstridiga. Golfklubben anger att det egna arbetet pågick 10–13 maj 2018, vilket är fyra dagar, för att senare uppge att arbetet pågick i fem dagar. Det var 2–4 personer som arbetade av och till samt rörmokare. För att senare uppge att det var 4 personer som arbetade 8 timmar om dagen.

Vid huvudförhandling i målet har Trafikverket vitsordat yrkat belopp för eget arbete som skäligt i sig.

Ränta

Trafikverket bestrider sättet att beräkna ränta och om domstolen skulle finnas att Trafikverket är ersättningsskyldig vitsordas ränta enligt 5 § räntelagen. Ränta enligt 6 § räntelagen utgår först sedan ersättning slutligen har bestämts, en månad efter det att dom meddelats i målet. Trafikverket fick kännedom om de erosions-skador som Golfklubben påtalat när länsstyrelsen begärde ett yttrande från Trafikverket över inkomna uppgifter från Golfklubben (begäran daterad 2018-11-28). Golfklubben hade inte kontaktat Trafikverket innan dess.

NS och HL

Trafikverket kan inte vitsorda de skador som NS och HL framfört då Trafikverket inte tagit del av några bilder som visar på omfattningen av skadorna och uppgifter om när de inträffat. Det kan dock vitsordas att arbete har skett vid vägen.

Trafikverket är skyldig att underhålla trummor och byta ut de trummor som har otillräcklig dimensionering, för att förhindra dämning och att vattenförhållandena ändras. Eftersom den gamla trumman inte hade tillräcklig dimensionering för att ta hand om vattenflödet i bäcken var Trafikverket tvungen att byta ut trumman. Trafikverket har inte påverkat vattenflödet i bäcken och mängden vatten i bäcken beror på faktorer som nederbörd, avrinning, klimatförändringar etc. Den gamla stentrumman bedöms inte ha dämpat flöden mer än ytterst marginellt, dvs. samma flöde och därmed samma vattennivåer och vattenhastigheter bedöms ha uppstått i vattendraget nedströms gamla stentrumman som nedströms nuvarande trumma vid flöden i storleken av 2018 års högflöde.

Mot bakgrund av detta anser inte Trafikverket att det ska utgå någon ersättning. Vidare hänvisas till vad som ovan anförts angående Golfklubbens ersättningsyrkande.

Bjurholms camping

Arbetena med anläggning av vägtrumman skedde under vintertid, och vid denna tidpunkt var det mycket kallt och marken var fast. Bjurholms Camping AB får återkomma till Trafikverket om man har ersättningsanspråk och det kan konstateras att Trafikverkets anlitade entreprenör orsakat skador för Bjurholms Camping AB.

BEVISNING

Golfklubben har som bevisning åberopat fakturor, bilder från översvämning år 2009, sakkunnigutlåtande från TS och PM från AFRY den 27 juni 2021. Golfklubben har som muntlig bevisning åberopat partsförhör med klubbens styrelseordförande HH och styrelseledamot/banchef LH. NS och HL har åberopat fakturor och fotografier.

HH

Han har bott i byn i hela sitt liv och i april 1988 valdes han som ordförande för Golfklubben.

Till början av 80-talet var vägen över Mariebäcken en grusväg med de åkommor – hål och gropar – som är vanliga för sådana vägar. Den brukade åtgärdas med väghyvel med jämna mellanrum. Vägen lades om i början på 80-talet och den blev jämnare och finare. År 1985, 3–4 år efter att vägen asfalterades, var det hål i vägen, mest på norra sidan, både i anslutning till trumman och en bit ifrån. Sedan dess har det följt fler skador på vägen, potthål och även djupare hål och vägen har börjat veckas. Någonstans har vatten tagit sig ner i siltjorden och det har inte varit bra.

Innan golfbanan fanns blev det om vårarna som en damm uppströms vägbanken. Han som ägde marken tyckte att uppdämningen var bra. När golfbanan anlades var banarkitekten noga med att inte röra något i onödan och att bäckens konturer inte skulle ändras. Bevattningsledningen genom den gamla trumman drogs efter att banchefen tagit kontakt med vägmästaren i Bjurholm, WL, som godkände dragningen. Ledningen låg längst ner på botten av trumman med fästanordning och stenar. Den var svart och synlig om man tittade in i trumman.

År 2018 kom han körande och fick veta att vägen skulle åtgärdas och trumman förlängas. Han besökte arbetet lite då och då. En dag kom han dit och stentrumman var friställd. Man kontrollerade vad stentrumman stod på och det kom ordentligt med vatten. Då verkade det som att man direkt tog beslutet att trumman skulle rivas, rakt uppochner. Stentrumman såg dock ut som vanligt.

LH

Han är styrelseledamot i Golfklubben och sedan 2015 är han banchef. Golfbanan är erkänt vacker och speciell och det var synd att den gamla stentrumman försvann eftersom den var som ett smycke i banan.

Vattenledningen som gick genom den gamla trumman var väl synlig vid inspektion och förankrad med någon sten med fästen.

I november 2017 deltog han i möte angående förlängning av trumman och han fick då information om att vattenledningen skulle behöva kapas. Arbeta med förlängning av trumman skulle starta i januari–februari 2018. Det var inte tal om att arbetet skulle påverka bäcken. När arbetet påbörjades var han mycket i området och han fotograferade hur arbetet fortskred. Den 11 februari fotograferade han stentrummans utlopp och den 18 februari gick han i stentrumman och överdelen av vägen hade då schaktats av. Som det verkar hade Trafikverket två dagar innan bedömt att stentrumman behövde bytas, vilket han har svårt att förstå utifrån hur det såg ut på platsen. Då var det ingen som sa något om att trumman skulle bytas. Han fick veta via HH att trumman hade tagits bort då det bedömts att den inte var funktionell.

Han hade förstått att vattenledningen skulle grävas av i samband med arbetena. När arbetet hade startats frågade han FA från Svevia hur de skulle göra sen för att trä tillbaka vattenledningen genom trumman och få igång bevattningen. FA svarade att de inte fick lägga någon ledning genom trumman och att det inte kunde garanteras att det skulle gå att ordna med bevattning till den nedre delen av golfbanan. Han sa då att han var tvungen att ringa till kommunen eller länsstyrelsen och berätta att de måste lägga ner golfbanan. FA sa då att det skulle de inte göra, utan sa att de skulle lägga in ett rör för att kunna dra ledningen genom, men det verkade som om FA inte ville att det skulle komma fram till någon. Han svarade då att det inte skulle hållas hemligt. FA godkände att de skulle stå för 30 meter vattenledning genom vägen och röret som ledningen skulle gå genom. Det behövdes dock mer ledning och kopplingar för att ordna med bevattningen.

Trafikverket informerade inte Golfklubben om att de behövde ansöka om tillstånd för ledningen. Trafikverket lade dit ett rör och markerade ut utloppet för att de skulle kunna hitta ledningen. Det var en överenskommelse. Golfklubben önskade att Trafikverket skulle ersätta dem för den ledning som behövde bytas ut. Han vet inte hur Golfklubben skulle ställa sig till att framföra ett ersättningsanspråk om Trafikverket i framtiden skulle behöva kapa vattenledningen.

I slutet av april-början av maj 2018 kom en rejäl vårflood. Det lossnade bitar av golfbanan och det var mest kritiskt kring bron. Erosionen kom inåt mot vattenledningen som legat ca 2–5 meter från bäckkanten. Så småningom dök vattenledningen upp, blev hängande och till slut brast den. Trafikverket såg skadorna och han bad RL att Trafikverket skulle laga bäcken, men RL sa att det var Golfklubbens egna ansvar på grund av hur ledningarna hade dragits. Han sa då att ledningarna hade funnits i 30 år och att det inte var troligt att de hade startat någon erosion.

När det blivit klart att Trafikverket inte tog på sig något ansvar så tillskrev Golfklubben länsstyrelsen. Det ledde till skriftväxling och företrädare för Trafikverket förkastade Golfklubbens faktura och anförde att erosionen berodde på åtgärder som Golfklubben hade vidtagit.

Golfklubben drog om vattenledningen 2018 och efter att ha ansökt om tillstånd hos länsstyrelsen så lagade Golfklubben erosionsskadorna år 2019. Arbetet 2018 bestod av grävning m.m. för att laga vattenledningen. Det var han, NS, HH och en rörmokare som utförde arbetet. De var tvungna att utreda och planera vilka ledningar och kopplingar som behövdes. Det var panik då banan var tvungen att komma igång. De lade ner mycket arbete och det ersättningsanspråk de framställt som avser eget arbete i denna del är ingen överdrift – de jobbade nog väsentligt mer. De letade efter röret där de skulle dra ledningen i en-två dagar och det var tungt att jobba med stenar. Svevia hade märkt ut var röret hade dragits, men de kunde inte hitta det, så de ringde till Öråns Gräv som fick komma dit med skopa. Röret var inbäddat långt in i vägbanken. Trafikverket lät sedan lägga igen det hål som de grävt i vägbanken.

De brukar börja att bevattna golfbanan i maj när snön försvunnit och sådd har skett efter en vertikalskärning av greenen. Det går sakta att få igång den växtlighet som inte kommit igång före midsommar och det går inte att så en golfbana utan bevattning.

År 2018 regnade det inte en dag från maj till slutet på juli och utan bevattning skulle det inte ha gått bra. De hade knappt spelbara greener till midsommar 2018 och kvaliteten var riktigt usel. Detta påverkade Golfklubben eftersom banan inte motsvarade besökarnas förväntningar och det blev en nedgång i besöksantalet. År 2019 hade de igång banan och besöksantalet ökade. Det blev ytterligare ökning i besöksantalet åren 2020 och 2021 vilket de tror berodde på pandemin. År 2022 har de känslan av att det skett ytterligare ökning av besökare till golfbanan. Besöksantalet beräknas utifrån antal medlemskap och greenfee-gäster. Man kan också titta på golffronderna som bokas i golfens IT-system. Färre besökare år 2018 ledde också till färre uthyrda golfbilar. Restaurangen och campingen fick färre besökare.

När Golfklubben skulle åtgärda erosionsskadorna anlidade de Öråns Gräv. De kontaktade också länsstyrelsen för att få nödvändiga tillstånd. Både han och han som skötte grävningen blev förvånade över hur mycket material som gick åt. Det försvann lass efter lass i hålet innan det gick att börja bygga upp en botten. Det hade antagligen gått mindre material om det kunnat åtgärdas på en gång.

DOMSKÄL

Mark- och miljödomstolen har den 30 augusti 2022 hållit huvudförhandling och syn i målet.

Formella förutsättningar

Trafikverket har enligt 2 kap. 1 och 4 §§ LSV den rådighet som krävts för att utföra den aktuella åtgärden.

Golfklubben har invänt att utredningen i målet inte är tillräcklig och omfattningen av det samråd som föregått ansökan har ifrågasatts. Domstolen kan konstatera att länsstyrelsen beslutat att åtgärderna inte bedöms medföra betydande miljöpåverkan och att det således är tillräckligt att Trafikverket, enligt 6 kap. 47 § miljöbalken, i en så kallad liten miljökonsekvensbeskrivning lämnar de upplysningar som behövs för en bedömning av de väsentliga miljöeffekter som åtgärden kan förväntas ge. Något godkännande av en liten miljökonsekvensbeskrivning sker inte, men domstolen har ändå att bedöma om utredningen utgör tillräckligt beslutsunderlag i målet.

Domstolen anser att utredningen i målet, med den kompletterande hydrauliska utredning som lämnats in under målets handläggning, är tillräcklig. Sökanden har beskrivit att man under undersökningssamrådet kommunicerat med länsstyrelsen och med Bjurholms kommun samt att man annonserat om åtgärderna i Västerbottens-Kuriren och lämnat information via e-post samt i brevlådor på fastigheter längs väg 597. Domstolen bedömer utifrån denna beskrivning att det inte kan anses ha förelegat sådana brister i samrådet att ansökan ska avvisas. Domstolen konstaterar även att Trafikverket ansökt om godkännande i efterhand, alternativt tillstånd i efterhand, varför Trafikverket ska anses ha uppfyllt länsstyrelsens föreläggande om att ansöka om tillstånd för åtgärden.

Lagligförklaring

Om en vattenanläggning har tillkommit utan tillstånd enligt vattenlagen (1983:291) eller motsvarande äldre lagstiftning eller om tillståndsfrågan beträffande en sådan anläggning är oklar, får den som äger anläggningen eller avser att utnyttja den för vattenverksamhet enligt 17 § lagen (1998:811) om införande av miljöbalken, MP, begära prövning av anläggningens laglighet hos mark- och miljödomstolen. Om det begärs tillstånd att ändra en sådan vattenanläggning *ska* ansökan samtidigt göras om prövning av anläggningens laglighet. Länsstyrelsen har anfört att det är tveksamt om den gamla stentrumman behöver lagligförklaras då den numera är utrivnen, men om domstolen anser att det behövs har länsstyrelsen inte haft någon erinran mot detta.

Mark- och miljödomstolen kan konstatera att det enligt nämnda bestämmelse i 17 § MP är ett krav att ansökan om laglighet görs vid ansökan om att *ändra* en vattenanläggning som tillkommit utan tillstånd. Trafikverkets ansökan omfattar utrivning av trumma, anläggande av ny trumma och därmed sammanhängande åtgärder, vilket enligt domstolens mening inte utgör en sådan ändring av den gamla stentrumman som påkallar en lagligförklaring vid en ren tillståndsprövning. Det föreligger därför inte skäl att lagligförklara den äldre trumman vid prövning enligt Trafikverkets andrahandsyrkande. Vad gäller Trafikverkets förstahandsyrkande avser det emellertid godkännande av redan utförda tillståndspliktiga ändrings- eller

lagningsarbeten enligt 11 kap. 16 § miljöbalken. Mark- och miljööverdomstolen har i sitt avgörande MÖD 2021:23 anförts att det inte är uteslutet att åtgärder som omfattar utrivning av en anläggning och anläggande av en ny sådan omfattas av begreppet ”ändrings- och lagningsarbeten” i 11 kap. 16 § miljöbalken. Mot denna bakgrund finner mark- och miljödomstolen att, även om det är fråga om utrivning och anläggande, det för godkännande av aktuella åtgärder enligt 11 kap. 16 § miljöbalken också krävs att en prövning görs av om den äldre stentrumman kan lagligförklaras enligt 17 § MP.

Frågan om lagligheten ska enligt 18 § MP bedömas enligt de bestämmelser som gällde vid anläggningens tillkomst. Såväl Trafikverket som Golfklubben har angett att stentrumman uppfördes någon gång på 1930-talet. Enligt mark- och miljödomstolen saknas skäl att ifrågasätta denna uppgift. Ansökan om laglighetsprövning ska därför bedömas enligt vattenlagen (1918:523), ÄVL.

Stentrumman utgör byggande i vatten (2 kap. 1 § ÄVL). Det har inte framställts någon invändning mot anläggningens laglighet under handläggningen av målet och det har inte heller framkommit omständigheter som medför att dess laglighet kan ifrågasättas utifrån bestämmelserna i 2 kap. 2, 3 eller 12 §§ ÄVL. Med hänsyn härtill anser mark- och miljödomstolen att det finns förutsättningar att bifalla ansökan om lagligförklaring för det fall ansökan om godkännande enligt 11 kap. 16 § miljöbalken bifalls.

Är förutsättningarna för prövning enligt 11 kap. 16 § MB uppfyllda?

Rättsliga utgångspunkter

Om inget annat följer av bestämmelserna i 11 kap. miljöbalken krävs enligt 11 kap. 9 § miljöbalken tillstånd för att bedriva vattenverksamhet såsom uppförande, ändring, lagning eller utrivning av en anläggning i ett vattenområde. Regeringen får, enligt 11 kap. 9 a § miljöbalken, meddela föreskrifter om att det för vissa vattenverksamheter istället för tillstånd ska krävas att vattenverksamheterna har anmälts. Tillstånd eller anmälan behövs inte om det är uppenbart att varken

allmänna eller enskilda intressen skadas genom vattenverksamhetens inverkan på vattenförhållandena (11 kap. 12 § miljöbalken).

Enligt 11 kap. 16 § miljöbalken får arbeten utföras utan föregående tillstånd om det till följd av en skada eller för att förebygga en skada är nödvändigt att tillståndspliktiga ändrings- eller lagningsarbeten utförs genast. Ansökan om godkännande av arbetena ska dock göras snarast möjligt. Bedömningen av om det är nödvändigt att arbeten utförs genast måste göras utifrån förhållandena i det enskilda fallet. Det kan inte ensamt vara avgörande hur lång tid som gått från det att skada eller risk för skada konstaterats till dess att den åtgärdats. Domstolen måste också beakta andra förhållanden, som när på året de aktuella åtgärderna lämpligen bör utföras och om åtgärdernas utförande kan invänta en avslutad tillståndsprövning (se Mark- och miljööverdomstolens avgöranden i mål M 4777-17 och MÖD 2021:23).

Utgångspunkten är att 11 kap. 16 § första stycket miljöbalken är en undantagsregel och att den ska tillämpas restriktivt. Mer omfattande arbeten än vad som motiveras av den uppkomna situationen kan inte godtas under bestämmelsen. Som nämnts ovan är det inte uteslutet att bestämmelsen kan tillämpas på exempelvis utrivning eller uppförande av en ny vattenanläggning, om dessa ingår som moment i ett reparationsarbete, föranlett av ett behov av att vidmakthålla en vattenanläggnings funktion. Härvid måste beaktas såväl verksamhetsutövarens intresse av att på ett ändamålsenligt sätt i framtiden kunna använda anläggningen på ett funktionellt sätt, som intresset av att motstående intressen inte förlorar möjligheten att i förväg påverka åtgärdernas utformning.

Mark- och miljödomstolens bedömning

Utifrån vad som framkommit under handläggningen i målet samt vid huvudförhandlingen synes parterna vara överens om att den äldre trumman i och för sig varit hel och kunnat leda vatten genom vägbanken. Det är vidare ostridigt att det under lång tid förekommit problem med bl.a. slukhål i vägen. Under arbeten med att åtgärda slukhål i februari 2018 bedömde Trafikverket att den befintliga

stentrummans avbördningskapacitet varit för låg i förhållande till de flöden som förekommer i Mariebäcken och Trafikverket fann att trumman behövde bytas akut eftersom det förelåg risk för skador, vägras och säkerhetsrisker för trafikanter om inte bristerna i vägen åtgärdades snarast.

Länsstyrelsen har godtagit att förhållandena varit sådana att ansökan kan prövas som godkännande enligt 11 kap. 16 § miljöbalken medan Golfklubben har bestridit att det föreligger förutsättningar för en sådan prövning. Golfklubben har i huvudsak invänt *att* problemen inte kan ha kommit som en överraskning för Trafikverket, *att* åtgärderna kunnat avvaktas och borde ha skett efter en tillståndsprövning, och *att* ansökan inte har gjorts snarast möjligt i enlighet med vad som föreskrivs i lagen.

Mark- och miljödomstolen bedömer att det på grund av den äldre trummans begränsade avbördningskapacitet och de skador i vägbanken som uppstått som en följd av detta funnits anledning för Trafikverket att byta ut denna för att förhindra fortsatta skador, vägras och säkerhetsrisker för trafikanter. Vad Golfklubben anfört avseende för Trafikverket redan tidigare kända problem med vägbanken är inte sådana omständigheter som i sig utesluter ett godkännande i efterhand (jfr rättsfallet MÖD 2021:23). Den äldre trummans brister konstaterades under februari månad vid pågående vägarbete. Även om förhållandena på grund av kyla inte var optimala för byte av trumman anser domstolen att det varit motiverat att utföra åtgärderna i samband med att annat vägarbete utfördes. Med hänsyn till den risk för skada som en vårflod skulle kunna innebära för vägbanken med den tidigare trumman kvar finner domstolen vidare att åtgärdernas utförande inte kunnat invänta en avslutad tillståndsprövning och att trumbytet därför behövde genomföras akut.

Ansökan om godkännande i efterhand ska, som Golfklubben har poängterat, göras snarast möjligt. Ansökan har i detta fall inkommit till domstolen drygt två år efter att arbetena utfördes och efter att länsstyrelsen förelagt Trafikverket om att ansöka om tillstånd för åtgärden. Att ansökan ska göras snarast möjligt innebär att denna ska ges in till mark- och miljödomstolen så snart detta objektivt sett är möjligt, dvs. när omfattningen av den vidtagna åtgärden kan redovisas på det sätt som krävs i ett

ansökningsmål. Hur lång tid som kan krävas kan inte anges generellt, utan det beror på omständigheterna i det enskilda fallet (se Bengtsson m.fl. Miljöbalken, En kommentar [1 juni 2022, JUNO] kommentaren till 11 kap. 16 §).

I detta fall har det således förflutit två år mellan genomförd åtgärd och ansökan om godkännande i efterhand. En viss tidsutdräkt är enligt domstolen rimlig mot bakgrund av att åtgärden efter tillsyn av länsstyrelsen inledningsvis synes ha bedömts falla in under bestämmelsen i 11 kap. 12 § miljöbalken. Ansökan om godkännande (alternativt tillstånd i efterhand) lämnades in till domstolen närmare sex månader efter det att tiden för länsstyrelsens föreläggande om att ansöka om tillstånd gått ut, vilket är en förhållandevis lång tid. Länsstyrelsen hade dock meddelat uppskov med att lämna in ansökan. Den tid som förflutit mellan åtgärdens utförande och inlämnande av ansökan om tillstånd innebär inte i sig att ansökan om godkännande i efterhand inte kan godtas. Det framgår t.ex. av rättsfallet MÖD 2008:21 att Mark- och miljööverdomstolen bedömt att länsstyrelsen kunnat utfärda ett föreläggande om att ansöka om godkännande i efterhand när en sådan ansökan inte hade lämnats in snarast möjligt. Mark- och miljödomstolens bedömning är mot den bakgrunden att det i detta fall finns förutsättningar att pröva Trafikverkets åtgärder som ett godkännande i efterhand enligt 11 kap. 16 § miljöbalken.

Tillåtlighet och godkännande

Mark- och miljödomstolen bedömer att den sökta verksamheten är förenlig med de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken och hushållningsbestämmelserna i 3 och 4 kap. samma balk. Härvid kan noteras att det av utredningen i målet har framkommit att trumbytet medfört en viss förändring av vattenhastigheten i Mariebäcken, främst uppströms vägtrumman. Denna förändring kan, i enlighet med vad Trafikverket självt har anfört, leda till ökad erosion i området. Denna konsekvens utgör enligt mark- och miljödomstolen inte skäl att ifrågasätta verksamhetens tillåtlighet, utan det blir snarare en fråga som får hanteras genom föreskrivande av skyddsåtgärder och försiktighetsmått. Det saknas anledning att anta att verksamheten kommer att medföra att någon miljökvalitetsnorm inte kommer att kunna följas. Det föreligger inte heller i övrigt något hinder mot den

ansökta verksamheten från tillåtlighetssynpunkt. De genomförda åtgärderna ska därför godkännas.

Villkor

Alla som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd ska utföra de skyddsåtgärder, iaktta de begränsningar och vidta de försiktighetsmått i övrigt som behövs för att förebygga, hindra eller motverka att verksamheten eller åtgärden medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön. Av 22 kap. 25 § första stycket p. 13 miljöbalken framgår att en dom som innebär att tillstånd ges till en verksamhet i förekommande fall ska innehålla bestämmelser om bl.a. de villkor som behövs för att förhindra annan skada på eller olägenhet för omgivningen. Tillståndshavaren ska ha rättsliga och faktiska förutsättningar att klara av de krav som villkoret innebär (jfr rättsfallet NJA 2004 s 421).

Åtgärden är redan utförd vilket också medför att behovet av att föreskriva villkor för utförandet av verksamheten är begränsat. Länsstyrelsen har anfört att åtgärden ur miljösynpunkt är positiv i ett långsiktigt perspektiv samt att förhållandena på platsen talar för att det vid trumbytet förelåg en risk för att erosion kunde ske till dess att vattendraget anpassat sig till de nya förhållandena. Under denna period kan systemet vara känsligare och påverkas i större utsträckning. Golfklubben har yrkat att mark- och miljödomstolen ska föreskriva villkor om anordnande av erosionsskydd för att undvika framtida skador. Trafikverket har motsatt sig att ett sådant villkor föreskrivs och har anfört att myndigheten nu har anpassat vägtrumman efter bäckens naturliga förhållanden och att det är upp till varje verksamhetsutövare att kontinuerligt se över och avgöra om ett behov finns att skydda sin anläggning.

Som ovan anförts har i målet framkommit att trumbytet medfört en viss förändring av vattenhastigheten i Mariebäcken vilket i sin tur kan leda till en ökad risk för erosion. Domstolen kan konstatera att även om den aktuella åtgärden medför ett mer naturligt flöde i Mariebäcken så har trumbytet inneburit en förändring i de förhållanden som rått i vattnet under i vart fall 80 år och som omkringliggande

fastighetsägare anpassat sig till. Därför finns enligt mark- och miljödomstolen skäl att överväga om villkor avseende anläggande av erosionskydd ska föreskrivas.

Som Trafikverket har anfört påverkas flöde och erosion även av annat såsom nederbörd, avrinning och klimatförändringar. Av den hydrauliska utredningen framkommer att trumbytet har medfört en förändring i vattenhastigheten längs en sträcka om i vart fall 200 meter uppströms trumläget samtidigt som i princip samma flöde, vattennivåer och vattenhastigheter bedöms skulle ha uppstått nedströms den gamla trumman som nedströms nuvarande trumma vid flöden i storleken av 2018 års högflöde. Trafikverket har presenterat ett kontrollprogram för trumbytet. Där framgår att kontrollen ska genomföras under tre år med start i juni 2020 och omfatta visuell besiktning och fotografering av förutbestämda positioner av personal med kompetens att bedöma eventuella förändringar i området utifrån de skyddsåtgärder och försiktighetsmått som finns angivna i ansökan. Bl.a. omfattas

- visuell kontroll av erosionsskador uppströms och nedströms samt vid trummans in- och utlopp,
- foton från trummans in- och utlopp, samt
- översiktsbilder över arbetsområdet inklusive 50 meter uppströms och nedströms.

Enligt mark- och miljödomstolens bedömning saknas i målet tillräcklig utredning för att domstolen ska kunna ta ställning till om det finns skäl att föreskriva villkor om att Trafikverket ska anordna ytterligare erosionskydd. I det kontrollprogram som Trafikverket lämnat in i målet framgår att Trafikverket ska kontrollera eventuella erosionsskador och redovisa detta till tillsynsmyndigheten. Under förutsättning att detta sker i tillräcklig omfattning och under tillräckligt lång tid bedömer domstolen att frågan om huruvida ytterligare skyddsåtgärder bör föreskrivas i anledning av erodering kan överlåtas till tillsynsmyndigheten. Domstolen noterar härvid att för det fall det blir aktuellt att vidta skyddsåtgärder på annans mark får länsstyrelsen enligt 28 kap. 4 § miljöbalken besluta att tillträde får ske för utförande av sådana åtgärder.

Mot denna bakgrund anser domstolen att det som villkor ska föreskrivas att Trafikverket inom en månad efter det att denna dom vunnit laga kraft ska ge in ett reviderat kontrollprogram till tillsynsmyndigheten. Kontrollprogrammet ska omfatta kontroll av erodering och vilket behov det finns av att anlägga erosionsskydd längs Mariebäcken till följd av trumbytet inom en sträcka 200 meter uppströms och 50 meter nedströms trumman genom väg 597 till följd av Trafikverkets åtgärder. Kontrollen ska genomföras under fem år från lagkraftvunnen dom. En delegation ges till tillsynsmyndigheten att vid behov besluta om de närmare villkor som behövs i fråga om erosionsskydd.

Ersättning för skada

Rättsliga utgångspunkter

Den som med stöd av tillstånd enligt 11 kap. miljöbalken vidtar en åtgärd som skadar annans egendom ska enligt 31 kap. 16 § miljöbalken betala ersättning för vad som skadas om inte annat är föreskrivet. Ersättning ska betalas för skador som kvarstår sedan förebyggande eller avhjälpande åtgärder har utförts av tillståndshavaren. Ersättningsskyldigheten förutsätter att tillstånd har meddelats. Med tillstånd avses även godkännande av brådiskande arbeten enligt 11 kap. 16 § miljöbalken (se prop. 1997/98:45 s. 329 del 2).

Ersättning förutsätter att ekonomisk skada uppkommit och ersättning kan utgå i form av löseskilling, intrångsersättning och annan ersättning (31 kap. 2 § miljöbalken, jfr 4 kap. 1 § expropriationslagen). Den skada som Golfklubben, NS och HL har yrkat ersättning för i målet omfattas av begreppet annan skada i 4 kap. 1 § expropriationslagen. Sådan skada kan t.ex. bestå i att någon orsakas utgift eller går miste om en inkomst.

Frågor om ersättning för skada på grund av vattenverksamhet är dispositiva och domstolen är bunden av parternas yrkanden och inställning samt de omständigheter som parterna åberopar. I fråga om en skada kan anses visad och skadans värde gäller ingen bevislättnad. På samma sätt som i skadeståndsrättsliga mål är det den skadelidande som ska bevisa att en skada inträffat samt skadans storlek. I de fall full

bevisning inte alls eller endast med svårighet kan föras om skadans storlek kan domstolen med tillämpning av 35 kap. 5 § rättegångsbalken uppskatta skadan till ett skäligt belopp. Vad gäller fråga om orsakssamband föreligger en viss bevislättnad för den skadelidande i mål om ersättning för skada på grund av vattenverksamhet. Den skadelidande har i dessa mål att göra övervägande sannolikt att påstådda skador, vid en jämförelse med andra möjliga skadeorsaker, har orsakats av vattenverksamheten. Det krävs alltså att den skadelidandes förklaring framstår som troligare än den som getts från motsidan (se rättsfallet MÖD 2007:49).

Sakskada omfattar inom skadeståndsrätten ersättning för sakens värde eller reparationskostnad och värdeminskning, annan kostnad till följd av skadan samt inkomstförlust eller intrång i näringsverksamhet (se 5 kap. 7 § skadeståndslagen). Med ren förmögenhetsskada ska förstås sådan skada som uppkommer utan samband med att någon lider person- eller sakskada.

Golfklubbens anspråk

Golfklubben har anfört att trumbytet medförde erosionsskador på golfbanan som behövde repareras, skada på Golfklubbens vattenledning samt uteblivna intäkter för Golfklubben under sommaren 2018.

Erosionsskada (skada på mark)

Trafikverket har vitsordat att Golfklubben drabbades av erosionsskador under våren 2018, men har anfört att skadorna saknar orsakssamband med de åtgärder som genomförts av Trafikverket. Trafikverket har anfört att erosionen påverkats av bl.a. nederbörd, högre temperaturer, förändrad markanvändning, siltjord och anlagda vattenledningar. Golfklubben har som stöd för sitt påstående att det är trumbytet som orsakat aktuella skador åberopat fotografier, sakkunnigutlåtande från TS, PM från AFRY den 27 juni 2021 samt förhör med LH. Golfklubben har vidare presenterat mätdata från SMHI över flöden i Öreälven.

Som Trafikverket har anfört kan erosion orsakas av flera olika faktorer över tid. En omständighet som kan bidra till ökad erosion är en ökad vattenhastighet i

vattendraget. Mark- och miljödomstolen konstaterar att golfbanan anlades under 1980-talet och förhållandena på banan synes ha varit i huvudsak desamma under en längre tid. Av utredningen i målet framkommer att det under maj 2018 var höga flöden i Öreälven. Detta vid såväl Mariebäckens mynning samt nedströms i Öreälven. Liknande flödesnivåer nedströms Mariebäckens mynning i Öreälven förekom åren 2008, 2009, 2010 och 2012. Detta ledde år 2009 till översvämning av golfbanan uppströms trumman, men det har inte tidigare förekommit erosion i den omfattning som skedde efter trumbytet. Mot bakgrund av AFRY:s hydrauliska utredning är det enligt mark- och miljödomstolen visat att trumbytet medfört en ökad vattenhastighet i Mariebäcken uppströms trumman.

I målet har inte framkommit att det i närtid till erosionsskadorna år 2018 förekommit någon förändrad markanvändning eller annat som kunnat bidra till att erosionsskador uppkommit, annat än höga flöden i Mariebäcken och bytet av vägtrumman. Med hänsyn till att Golfklubben klarat sig utan erosionsskador vid liknande flöden tidigare år anser mark- och miljödomstolen att Golfklubben gjort övervägande sannolikt att de markskador som uppkommit på grund av erosion orsakats av den förändrade vattenhastigheten som föranletts av Trafikverkets byte av vägtrumma och att det således föreligger orsakssamband mellan erosionsskadorna och Trafikverkets trumbyte.

För reparation av markskada anlätade Golfklubben Öråns Gräv och Schakt AB. Markskadorna reparerades under år 2019 efter anmälan om vattenverksamhet till länsstyrelsen. Ersättning för sakskada omfattar såväl reparationskostnad som annan kostnad till följd av skadan. Domstolen anser att Trafikverket orsakat erosionsskadan och Trafikverket ska därför utge ersättning för de reparationer som genomfördes år 2019 och för kostnaden för anmälan om vattenverksamhet. Yrkade belopp vitsordades av Trafikverket vid huvudförhandlingen varför de ska förpliktas att betala ersättning till Golfklubben med 66 797 kr (61 447+1 600+1 350+2 400 kr).

Skada på vattenledning

Golfklubben har yrkat ersättning för skada på vattenledning med totalt 74 860 kr varav 14 400 kr avser ersättning för reparationsarbete utfört av Öråns Gräv och schakt, 12 460 kr avser materialkostnader och 48 000 kr avser eget arbete vid återställning.

Trafikverket har motsatt sig att utge yrkad ersättning men har vitsordat de yrkade beloppen som skäligen i och för sig. Trafikverket har vidgått att myndigheten vid utförande av åtgärden kapade den vattenledning som Golfklubben dragit genom den gamla trumman. Trafikverket har inte vitsordat att någon annan skada uppkommit på vattenledningar och har poängterat att Golfklubben inte har eller har haft tillstånd enligt väglagen till att dra sin vattenledning genom vägtrumman.

Golfklubben har anfört att ersättningsyrkandet avser arbete och material som är hänförligt till arbetena i maj 2018. En nedre delsträcka av vattenledningen skadades genom att ledningen grävdes av i samband med arbetena och en övre delsträcka skadades genom de erosionsskador som bytet av trumman orsakat. I den totala skadebilden ingår också läckor i bevattningsledningen. Golfklubben har slutligen anfört att klubben har de tillstånd och avtal som krävs för att dra vattenledning genom vägtrumman.

Domstolen finner inledningsvis att det genom förhör med LH och ingivna bilder i målet är visat att det uppkom skada på golfbanans vattenledning uppströms vägtrumman till följd av de erosionsskador som uppstod på golfbanan i samband med vårfloden 2018. Denna skada bedömer domstolen har ett orsakssamband med Trafikverkets trumbyte i enlighet med vad som framgår ovan vad gäller Trafikverkets ansvar för markskador. Domstolen anser att Trafikverket orsakat erosionsskadan och att Trafikverket därför ska utge ersättning för reparationer av skador på vattenledningen uppströms trumman som haft samband med erosionsskadan.

I målet är ostridigt att Trafikverket kapat Golfklubbens vattenledning i samband med åtgärden och Golfklubben har begärt ersättning för arbete och material för att reparera skadan till följd av att vattenledningen kapats. Av 44 § väglagen följer att en vattenledning inte får dras inom ett vägområde utan väghållningsmyndighetens tillstånd. Trafikverket har anfört att Golfklubben inte har något tillstånd till ledningsdragning inom vägområdet medan Golfklubben menar att man fått sådant tillstånd muntligen av VL som var vägmästare i Bjurholm då golfbanan anlades.

Utifrån förhör med HH anser mark- och miljödomstolen att det är visat att vägmästare VL muntligen lämnat sitt godkännande till Golfklubbens ledningsdragning genom den gamla vägtrumman. Vid denna tidpunkt gällde också att tillstånd krävdes för ledningsdragen inom vägområde enligt 44 § väglagen i dess lydelse före den 1 juli 2016. Den muntliga bekräftelsen kan enligt mark- och miljödomstolen inte likställas med ett tillstånd enligt 44 § väglagen. Av förhör med LH har vidare framkommit att det vid hans kontakter med Trafikverkets entreprenör måste ha framstått som osäkert att Golfklubben hade rätt att dra vattenledning inom vägområdet. Bl.a. ville denne inte att det skulle komma fram att ett ”ledningsrör” skulle dras genom vägen. Eftersom det krävts tillstånd för att dra vattenledning genom vägtrumman och sådant tillstånd inte funnits anser domstolen att Golfklubben inte är berättigad till ersättning för skada till följd av att Trafikverket kapat vattenledningen vid byte av trumman (jfr rättsfallet NJA 1978 s. 745). Att Trafikverket låtit dra ett ledningsrör genom vägbanken för att en ledning skulle kunna dras där och att Trafikverket bekostat del av vattenledningen förändrar inte denna bedömning. Rätten att enligt 44 § väglagen genomföra skyndsam reparation av ledning som dragits genom vägområde omfattar enligt domstolens bedömning inte ledningar som saknar tillstånd.

Beträffande Golfklubbens eget arbete år 2018 har Golfklubben yrkat ersättning för arbete utfört av fyra personer under fem dagar, åtta timmar per dag med 300 kr/timme. Mark- och miljödomstolen anser att detta arbete är en sådan reparationskostnad som ska ersättas av Trafikverket under förutsättning att

Trafikverket bedömts ersättningsskyldiga för skadan. Trafikverket har vid huvudförhandling i målet vitsordat beloppet som skäligt i och för sig.

Mark- och miljödomstolen bedömer således att Trafikverket ska utge ersättning för reparationer av skador på vattenledningen uppströms trumman som haft samband med erosionsskadan, men inte för skada på vattenledningen som berott på att Trafikverket kapat Golfklubbens vattenledning vid åtgärderna. I målet framgår inte hur de ersättningsbelopp som yrkats beträffande reparation av vattenledning fördelar sig mellan skada till följd av erosion och skada till följd av den kapade vattenledningen. Detta gäller för såväl det egna arbetet, arbete utfört av Öråns Schakt och Gräv AB samt materialkostnader. Mot denna bakgrund uppskattar mark- och miljödomstolen den skada som uppkommit på vattenledningen till följd av erosion till skäliga 38 000 kr. Trafikverket ska förpliktas att utge detta belopp till Golfklubben.

Rörelseskada (benämnd ren förmögenhetsskada)

Golfklubben har yrkat ersättning för vad de inledningsvis benämnt som ren förmögenhetsskada. Vid huvudförhandling i målet förtydligade Golfklubben att denna skada har ett samband med den skada som Trafikverket orsakat på vattenledningen och att den alltså ska ses som en följdskada av detta (inkomstförlust).

I denna del har Golfklubben gjort gällande att skada på bevattningsledningen lett till en försening av idrifttagande av bevattningsanläggningen vilket i sin tur lett till sämre kvalitet på gräset och att besöksantalet under år 2018 blivit sämre med inkomstförlust för Golfklubben som följd. Mark- och miljödomstolen kan inledningsvis konstatera att Trafikverket har vitsordat att Golfklubben hade färre besökare år 2018 än åren 2017, 2019 och 2020. Mark- och miljödomstolen bedömer vidare att Golfklubben har visat att klubbens nettoomsättning var lägre år 2018 än år 2019. Domstolen noterar vidare att det av ingivna årsredovisningar också framgår att nettoomsättningen år 2018 var högre än nettoomsättningen år 2017. Fråga är om

en inkomstförlust till följd av det lägre antalet besökare år 2018 kan anses bero på skador orsakade av Trafikverket.

Förutom skada på vattenledning på grund av erosion och kapad vattenledning har Golfklubben i denna del också tagit upp en skada på vattenledningen som uppdagades vid trycksättning av vattenledningen vilken Golfklubben bedömer kan ha uppstått då Trafikverket varit på plats och kört med arbetsmaskiner över vattenledningen ("tryckskadan").

Som framgår ovan har Trafikverket bedömts ansvariga för skador på vattenledningen till följd av erosion, men inte till följd av den kapade ledningen. Vad gäller tryckskadan kan domstolen konstatera att såväl Trafikverket som Golfklubben genomfört arbeten på platsen innan skadan uppdagades. Bl.a. framgår av fotografier inlämnade av Golfklubben att klubben varit på plats med grävmaskin den 13 maj 2018. Tryckskadan uppdagades vid trycksättning den 20–21 maj 2018. Domstolen bedömer mot denna bakgrund att Golfklubben beträffande tryckskadan inte har gjort övervägande sannolikt att den orsakats av Trafikverket.

Då Trafikverket inte har bedömts ansvara för skador bestående i den kapade vattenledningen eller tryckskador på vattenledningen nedströms vägtrumman ska Trafikverket inte heller anses ansvarig för till dem sammanhängande följdskador. I fråga om rörelseförlust går det enligt mark- och miljödomstolen inte att avgöra om och i vilken mån förlusten kan hänföras till den skada på vattenledningen som orsakats av erosion. Golfklubben kan därmed inte anses ha gjort övervägande sannolikt att rörelseförlusten orsakats av Trafikverket. Yrkandet om ersättning i denna del ska därför avslås.

Sammanfattning, ersättning till Golfklubben

Mark- och miljödomstolen har funnit att Trafikverket orsakat erosionsskada och därför ska utge ersättning med 66 797 kr till Golfklubben för de reparationer av marken som genomfördes år 2019 och för kostnaden för anmälan om vattenverksamhet. Trafikverket ska vidare ersätta Golfklubben för skadad

vattenledning i den mån skadan berott på erosion. Trafikverket har inte bedömts ersättningsskyldig för skador på vattenledning som berott på att ledningen kapats i samband med Trafikverkets åtgärder. För reparation av skador på vattenledningen har domstolen bedömt att Trafikverket ska ersätta Golfklubben med skäliga 38 000 kr. Domstolen har slutligen funnit att det inte gått att avgöra om och i vilken mån en inkomstförlust för Golfklubben kan hänföras till den skada på vattenledningen som orsakats av erosion och att Golfklubben därför inte har gjort övervägande sannolikt att en rörelseförlust orsakats av Trafikverket.

Trafikverket ska alltså sammanlagt utge ersättning till Golfklubben med 104 797 kr.

Ränta

Golfklubben har yrkat att ränta i första hand ska beräknas utifrån ordinära ränteregler, enligt 6 § räntelagen, 30 dagar efter att ersättningskravet framställdes till Trafikverket, alternativt från dagen som domstolen delgav Trafikverket anspråket. I andra hand har ränta yrkats utifrån bestämmelserna för oförutsedd skada, det vill säga enligt 6 § räntelagen från när ersättningskravet framställdes i mark- och miljödomstolen. I sista hand har Golfklubben yrkat att ränta ska bestämmas enligt 31 kap 26–27 §§ miljöbalken. Trafikverket har vitsordat ränta enligt Golfklubbens sistahandsyrkande.

Av 1 § räntelagen följer att lagen är tillämplig på penningfordran inom förmögenhetsrättens område samt att lagen gäller i den mån inte annat är avtalat, utfäst eller särskilt föreskrivet. I 31 kap. 27 § miljöbalken finns sådana bestämmelser om ränta som medför att räntelagen inte ska tillämpas i fall som omfattas av den bestämmelsen.

Av 31 kap. 26 § miljöbalken följer att ersättning som bestäms i samband med godkännandet av en vattenverksamhet som redan har utförts ska betalas och anmälan enligt 6 kap. 4 § expropriationslagen göras inom en månad från det ersättningen bestämdes slutligt. I 31 kap. 27 § miljöbalken framgår att på ersättning som bestäms i samband med godkännandet av en vattenverksamhet som redan utförts enligt 31 kap. 26 § första stycket beräknas ränta enligt 5 § räntelagen från

den dag marken tillträdde, vattenverksamheten påbörjades eller åtgärden utfördes, om inte annat följer av andra stycket. Av andra stycket följer att för ersättning som avser oförutsedd skada tas det ut ränta enligt 6 § räntelagen från den dag ersättningsanspråket framställdes vid mark- och miljödomstolen.

Enligt mark- och miljödomstolens bedömning tar nämnda ränteregler i 31 kap. 27 § första stycket miljöbalken inte sikte på situationer som i det aktuella fallet, det vill säga då det vid godkännande av en vattenverksamhet i efterhand ska bestämmas ersättning för *en redan inträffad skada*. I målet är inte heller fråga om talan om ersättning för oförutsedd skada. Eftersom det inte finns någon regel i miljöbalken som omfattar fråga om ränta i aktuell situation ska enligt domstolen räntelagens regler tillämpas.

Enligt 4 § tredje stycket räntelagen ska, beträffande fordran avseende skadestånd eller annan liknande ersättning, ränta betalas på förfallet belopp från den dag som infaller trettio dagar efter det att borgenären har framställt krav på ersättning och lagt fram utredning som med hänsyn till omständigheterna skäligen kan begäras av honom. Utredningen behöver inte vara lika omfattande som det i en skadeståndsprocess förutsätts för bifall till talan. I den mån motparten inte kan ta ställning till kravet utan kännedom om sådana omständigheter som är uteslutande tillgängliga för den skadelidande har denne emellertid inte fullgjort vad som ankommer på honom förrän han lagt fram uppgifter om dessa omständigheter (se prop. 1975:102 s 125 f). Oavsett vad som föreskrivs i tredje stycket ska enligt fjärde stycket ränta betalas på förfallen fordran senast från dagen för delgivning av stämning i mål om utgivande av betalning. I fall som avses i 4 § ska ränta beräknas enligt 6 § räntelagen.

I målet har presenterats en faktura från Golfklubben adresserad till Trafikverket och daterad den 29 oktober 2019. Fakturan var ett medskick i ett brev daterat den 5 november 2019 som lämnades till Trafikverket i samband med samrådsförfarande. Trafikverket har anfört att de fakturor som Trafikverket tidigare fått del av inte stämmer överens med de krav som framställts i domstolen och att det först är i domstolen som Golfklubben utvecklat sina krav.

Mark- och miljödomstolen bedömer att den utredning som Golfklubben lagt fram i samband med sitt krav i oktober–november 2019 inte varit tillräcklig för att ränta ska utgå från den dag som infaller 30 dagar från kravet. Ränta på ersättningen ska därför utgå enligt 6 § räntelagen från den dag som Trafikverket fått del av anspråket i målet, vilket var den 23 november 2020.

NS och HL anspråk

Trafikverket har bestritt NS och HL ersättningsanspråk. Mark- och miljödomstolen anser att det utifrån åberopade fotografier är visat att det har utförts arbete vid den aktuella vägen. Mot Trafikverkets bestridande kan det dock inte anses bevisat med tillräcklig styrka att skada uppkommit på sätt som NS och HL påstått. Domstolen kan vidare konstatera att det av den hydrauliska utredningen framgår att samma flöde och därmed samma vattennivåer och vattenhastigheter bedöms ha uppstått i vattendraget nedströms gamla stentrumman som nedströms nuvarande trumma vid flöden i storleken av 2018 års högflöde. Det kan därför inte heller anses ha gjorts övervägande sannolikt att eventuella erosionsskador nedströms trumman orsakats av Trafikverkets trumbyte. NS och HL yrkanden om ersättning ska därför avslås.

Oförutsedd skada

Enligt 24 kap. 18 § tredje stycket miljöbalken ska anspråk på grund av oförutsedda skador framställas till mark- och miljödomstolen inom fem år eller den längre tid, högst tjugo år, som bestäms i samband med tillståndet. Tiden ska enligt bestämmelsen räknas från utgången av den av domstolen bestämda arbetstiden. I det aktuella målet är arbetena redan utförda varför någon arbetstid inte behöver förordnas. Domstolen anser därför att tiden för att anmäla oförutsedd skada ska löpa från dagen för lagakraftvunnen dom.

Trafikverket har mot bakgrund av den tid som passerat sedan åtgärderna genomfördes yrkat att tiden för att framställa anspråk på grund av oförutsedd skada

ska bestämmas till tre år medan Golfklubben har yrkat att tiden ska bestämmas till tio år. Domstolen kan konstatera att det förflutit drygt fyra år sedan de aktuella åtgärderna genomfördes, vilket talar för att en kortare tid bör bestämmas. Samtidigt är förhållandena och flödena i ett vattendrag inte konstanta utan varierar mellan olika år vilket domstolen anser utgör skäl för att bestämma en längre tid för anmälan av oförutsedd skada. Vid en samlad bedömning finner domstolen att det är lämpligt att föreskriva tiden för anmälan av oförutsedd skada till fem år från dagen för lagkraftvunnen dom.

Bjurholms Camping AB:s möjlighet att begära ersättning för skada som ännu inte upptäckts får hanteras inom ramen för oförutsedd skada inom den tid som anges ovan.

Prövningsavgift

Mark- och miljödomstolen finner inte skäl att ändra vad som genom beslut den 17 juni 2020 har bestämts om prövningsavgift i målet.

Rättegångskostnader

Länsstyrelsens yrkande om ersättning för rättegångskostnader är medgett och ska bifallas.

Vad gäller Golfklubbens yrkande om rättegångskostnader har Trafikverket inte haft några invändningar angående nedlagd tid och begärt belopp, förutom yrkad bilersättning på 45 kr/mil. Trafikverket har anfört att ersättningen ska beräknas utifrån 30,50 kr/mil eftersom det utgör en skälig nivå, vilket också överensstämmer med den ersättning som utgår enligt Domstolsverkets föreskrifter.

Golfklubben har anfört att Domstolsverkets föreskrifter gäller ersättningar som betalas av allmänna medel och att ersättningen i mål som det nu aktuella är en avtalsfråga mellan parterna och när kostnaden ifrågasätts är det en allmän skälighetsbedömning från domstolens sida. Golfklubben anför vidare att en kostnad

på 45 kr/mil ligger i underkant av de faktiska milkostnaderna för en normal mellanklassbil enligt de kalkyler som är tillgängliga och att det stämmer väl överens med kostnaden för de bilar som faktiskt använts vid respektive tillfälle. Nivån innebär en ren kostnadstäckning för en normal milkostnad och det är inget som genererar någon vinst. Om transporter istället hade lösts genom hyrbil där bilhyran och drivmedelskostnader debiterats hade det inneburit väsentligt högre kostnader för såväl transporten som för tidsspillan.

Mark- och miljödomstolen konstaterar att resekostnad för resa med egen bil kan variera utifrån bränslepris, den aktuella bilens förbrukning m.m. Då ersättning till rättsliga biträden ska betalas av allmänna medel tillämpar domstolarna en schablonersättning som tagits fram av Domstolsverket om 30,50 kr/mil för resa med egen bil, vilket enligt mark- och miljödomstolen ligger inom normalspannet för sådana kostnader. Domstolen har att bedöma skälig kostnad för Magnus Norbergs resor med egen bil och det har enligt domstolen inte framkommit skäl att bestämma kostnaden till ett högre belopp än 30,50 kr/mil.

Trafikverket har alltså att betala ersättning för Golfklubbens rättegångskostnader med totalt 239 950 kr i målet. Trafikverket har till Golfklubben redan betalat 144 675 kr för rättegångskostnader och ska således förpliktas att till Golfklubben betala ännu inte erlagda 95 275 kr. Av det totala ersättningsbeloppet om 239 950 kr avser 195 140 kr ombudsarvode.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga (MMD-01)

Överklagande senast den 21 november 2022.

Emma Granberg

Erik Olauson

I domstolens avgörande har deltagit rådmannen Emma Granberg, ordförande, och tekniska rådet Erik Olauson samt de särskilda ledamöterna Lennart Mattsson och Tore Forsberg.



Hur man överklagar

Dom i mark- och miljödomstol som första instans

MMD-01

Vill du att domen ska ändras i någon del kan du överklaga. Här får du veta hur det går till.

Överklaga skriftligt inom 3 veckor

Ditt överklagande ska ha kommit in till domstolen inom 3 veckor från domens datum. Sista datum för överklagande finns på sista sidan i domen.

Överklaga efter att motparten överklagat

Om ena parten har överklagat i rätt tid, har den andra parten också rätt att överklaga även om tiden har gått ut. Det kallas att anslutningsöverklaga.

En part kan anslutningsöverklaga inom en extra vecka från det att överklagandetiden har gått ut. Ett anslutningsöverklagande måste alltså komma in inom 4 veckor från domens datum.

Ett anslutningsöverklagande upphör att gälla om det första överklagandet dras tillbaka eller av något annat skäl inte går vidare.

Så här gör du

1. Skriv mark- och miljödomstolens namn och målnummer.
2. Förklara varför du tycker att domen ska ändras. Tala om vilken ändring du vill ha och varför du tycker att Mark- och miljööverdomstolen ska ta upp ditt överklagande (läs mer om prövningstillstånd längre ner).
3. Tala om vilka bevis du vill hänvisa till. Förklara vad du vill visa med varje bevis. Skicka med skriftliga bevis som inte redan finns i målet.
4. Lämna namn samt aktuella och fullständiga uppgifter om var domstolen kan nå dig: postadresser, e-postadresser och telefonnummer.
Om du har ett ombud, lämna också ombudets kontaktuppgifter.
5. Skriv under överklagandet själv eller låt ditt ombud göra det.
6. Skicka eller lämna in överklagandet till mark- och miljödomstolen. Du hittar adressen i domen.

Vad händer sedan?

Mark- och miljödomstolen kontrollerar att överklagandet kommit in i rätt tid. Har det kommit in för sent avvisar domstolen överklagandet. Det innebär att domen gäller.

Om överklagandet kommit in i tid, skickar mark- och miljödomstolen överklagandet och alla handlingar i målet vidare till Mark- och miljööverdomstolen.

Har du tidigare fått brev genom förenklad delgivning, kan även Mark- och miljööverdomstolen skicka brev på detta sätt.

Prövningstillstånd i Mark- och miljööverdomstolen

När överklagandet kommer in till Mark- och miljööverdomstolen tar domstolen först ställning till om målet ska tas upp till prövning.

Mark- och miljööverdomstolen ger prövningstillstånd i fyra olika fall.

- Domstolen bedömer att det finns anledning att tvivla på att mark- och miljödomstolen dömt rätt.
- Domstolen anser att det inte går att bedöma om mark- och miljödomstolen har dömt rätt utan att ta upp målet.
- Domstolen behöver ta upp målet för att ge andra domstolar vägledning i rättstillämpningen.
- Domstolen bedömer att det finns synnerliga skäl att ta upp målet av någon annan anledning.

Om du *inte* får prövningstillstånd gäller den överklagade domen. Därför är det viktigt att i överklagandet ta med allt du vill föra fram.

Vill du veta mer?

Ta kontakt med mark- och miljödomstolen om du har frågor. Adress och telefonnummer finns på första sidan i domen.

Mer information finns på www.domstol.se.