© 2026 Svenska Bergteknikföreningen och författarna/Swedish Rock Engineering Association and authors.

DROPPEN FORTSÄTTER URHOLKA STENEN

GUTTA ADHUC CAVAT LAPIDEM

Ola Forssberg – Trafikverket, Bergdagarna 2026

Inledning

För ett år sedan berättade jag om Trafikverkets samlade satsning för att ändra rättspraxis i MMD för tillstånd och reglering av bergtunnlar

Kortfattat handlade det om att:

a. **Vi har haft en praxis som är skadlig, kostnadsdrivande och inte bidrar med miljönytta**
   Där den mest centrala problematiken kretsar kring villkor som på förhand ger begränsningsvärden för hur mycket som får läcka in i en färdig tunnel.

b. **Att Trafikverket insett sin egen skuld i utvecklingen genom hur vi drivit processer historiskt.**
   Det har varit ett växelspel mellan tillsyn, domstolar och verksamhetsutövare som drivit praxis i en nedåtgående spiral

c. **Att vi har ett ansvar att ställa detta till rätta, och skulle ta ett samlat grepp för att ändra detta till något bättre**
   Trafikverket har samordnat sina större projekt och jobbat projektöverskridande och på flera fronter simultant

Under 2025 har ett antal processer pågått och allt nådde sin kulmen i november.

Processen från MMD till MÖD

Genom ansökningar i Tvärförbindelsen Södertörn och Ostlänken, och därefter domar under 2024 och 2025 spetsades frågan till**.**

Vi uppmanades i båda projekten att inkomma med förslag på fasta villkor för olika tunnelsträckor, men tog varje tillfälle i akt att säga att det inte är motiverat, och det inte kan försvaras på teknisk väg. Vi förklarade att vi kan göra prognoser på vad för inläckage som kan bli, men att det finns en väsentlig sannolikhet att det blir mer, men lika gärna kan bli mindre.

I motsats till hur vi agerat tidigare höll vi denna gång hårt emot. Tidigare har vi vid förelägganden från domstol eftersträvat minsta möjliga friktion och utrett och anpassat våra ansökningar på alla sätt efter domstolens funderingar och frågor. Vi spelade nu ett hårdare spel men hade också projekten och Trafikverkets ledning med oss på att ta den här striden.

När det närmade sig dom i MMD förstod vi att vi antagligen skulle få villkor på inläckage ändå, och att domstolen skulle försöka hitta på hur stora dessa skulle vara själv, men vi ville inte hjälpa dem på traven.

Vi var redan i detta skede helt inställda på att detta skulle komma att överklagas.

Dom och överklagan

I augusti 2024 kom domen för Tvärförbindelsen

Domstolen avslog Trafikverkets förslag på Prövotid, De uppvisar förvisso god förståelse för verksamhetsutövarens dilemma men väljer att förlita sig på så kallad ”fast praxis” och en tämligen luddig hänvisning till ”bästa möjliga teknik”.

Domstolen menar att prövotid inte är lämpligt eftersom det i efterhand vid uppkommen påverkan och skada inte går att täta tunnlar (vilket stämmer), och att då endast lösningar i form av infiltration alternativt ersättning och reparation kan komma i fråga (vilket också stämmer). Detta menar domstolen inte rimmar med miljöbalkens hänsynsregler.

Här fanns det verkligen mycket att reda i och vara frågande till ett flertal påståenden och resonemang. Vi överklagade och prövningstillstånd kom redan i december 2024.

Under våren 2025 kom domar på samma sätt för ett antal tunnlar i Ostlänken. Här utökades argumentationen i domskälen. Man menade att det fasta inläckaget var viktigt för att det hade en direkt koppling till påverkansområdet, och argumenterade för att påverkansområdet i praktiken utgjorde en inramning av vattenverksamheten. Dvs att påverkansområdet skulle ses ungefär som ett verksamhetsområde. Man menade dessutom att det strikt avgränsade sakägarna, och att det därför definierade omfattningen av hela tillståndet.

I Ostlänken hade projektet haft muntlig förberedelse inför förhandlingen, och de var nu än mer införstådda i vad Trafikverket ville med sin prövotidskonstruktion. Ändå gick de på ”praxis”, men denna gång sa de öppet att detta förstås kunde överklagas. Det lät nästan som en uppmaning.

Även dessa domar överklagades och prövningstillstånd inkom efterhand under 2025 för flera av tunnlarna.

Förhandlingen i MÖD

Huvudförhandlingen i MÖD för Tvärförbindelse Södertörn gällde överprövning i just de frågor som vi överklagade. Projektet hade sitt tillstånd, och det skulle gå att bygga det på detta, men vi ville ha denna principiella förändring.

Det var ett perfekt sätt att spetsa till och renodla frågeställningen, och det innebar att vi kunde lägga upp en stursk målsättning att få beort denna ”praxis”, utan att det egentligen fanns jättestora risker.

Inför huvudförhandlingen riktade vi in oss på **rimligheten, ändamålsenligheten och möjligheten**, i att sätt fasta villkor för inläckage på förhand. Vi menade

Rimligheten

- Denna typ av villkor är orimliga eftersom det inte går att på förhand avgöra vare sig vad det kommer att kosta att åstadkomma dessa krav (låga inläckage), eller vilka skador det är man motverkar. Således kan vi inte på förhand avgöra vad som är en rimlig insats och villkoren strider därmed mot rimlighetsparagrafen i 2 kap 7§ MB Med prövotid kan rimligheten avvägas efterhand, och en fungerande lösning arbetas fram under projektets gång, genom observationsmetoden, kontroll och åtgärdsprogram.

Ändamålsenligheten

- Villkoren är inte ändamålsenliga eftersom de i de fall de är höga nog inte har någon verkan på hur tunneln utförs, och om de är för låga innebär mycket stora projektrisker som inte kan motiveras av miljöskäl.
- Även om villkoren innehålls kan påverkan uppstå. Emedan ett överskridet villkor inte nödvändigtvis innebär ett problem.
- Särskilt visade vi att inläckage varierar stort inom en bergmassa, dessutom med tid och efter väder. Det är dessutom svårt att mäta inläckage på ett tydligt sätt, och inläckaget påverkas av andra åtgärder som kan behövas, såsom infiltration.

Kort sagt, inläckage till en tunnel är inte en användbar signal att styra hanteringen av omgivningspåverkan.

Mer ändamålsenligt är ett fokus på direkt uppföljning i tunneln och i omgivningen med kontrollprogram och tydliga åtgärdsprogram som motiveras av konstaterade behov.

Möjligheten

Vi ifrågasatte dessutom den juridiska möjligheten att över huvud taget ställa krav på inläckage på detta sätt. Våra anläggningar prövas i planer enligt den så kallade sektorslagstiftningen (11 kap 23 §), där lokalisering och tillåtlighet beslutas. Tunnels läge och huvudsakliga utformning är alltså beslutad genom planen. Domstolen skall ge tillstånd till den ansökta vattenverksamheten, och dess uppgift är egentligen endast att specificera med vilka villkor.

Vi menade därför att miljödomstolen i efterhand inte har rätten att kräva att vi ska bygga en annan anläggning. Vare sig genom hur de ger tillståndet eller indirekt genom de villkor som begränsar genomförandet. Detta kopplade särskilt till den diskussion som förekommit i tidigare projekt, samt i skriftväxling under processerna, som ställde krav på att tät inklädnad (s.k. lining) kan behöva byggas för att klara de villkor man erhållit i en tunnel. Tunneln är projekterad att byggas med borra-spräng och injektering.

- En betonginklädd tunnel (som behöver större utsprängning för att få plats med denna betong), samt som behöver en annan profil för att kunna motstå vattentryck, skulle sannolikt inte får plats inom den lokalisering som är beslutad i planen.
- Dessutom såg vi att en sådan annan tunnel skulle bli ordentligt mycket dyrare, vilket gav en obalans i den tillåtlighetsprövning som görs i planen där man ser om investeringen är värd att genomföra, dvs om samhällsnyttan motsvarar investeringen.

Slutligen menade vi också att begränsningen av inläckaget i sig egentligen är som en begränsning av vilken tunnel som får byggas. Tunneln har i planprövningen blivit godkänd med sin dragning, sin byggmetod och sitt djup menar vi att det är det vi fått tillstånd att bygga enligt 11 kapitlet 23§.

Om Miljödomstolen då i en senare prövning säger att tunneln bara får läcka en viss mängd, så betyder det i praktiken att den tunneln kanske inte längre kan byggas på ett lagligt sätt. Det är i denna situation man hamnat i både Förbifart Stockholm och i Varbergstunneln. Det har krävts ompröving eller till och med nya tillstånd. Detta menade vi är ett fel i processen, eftersom tillstånd att bygga tunneln skulle ges redan från början.

Vi fick rätt i de två första delarna avseende rimligheten och ändamålsenligheten, emedan domstolen i den tredje punkten vidhöll att de visst får ge denna typ av villkor. I det här fallet valde de emellertid att inte göra det. Det är Lite motsägelsefullt, och vi kan väl egentligen inte se något sammanhang där det skulle vara lämpligt. Men eftersom vi får rätt på de första punkterna kommer det väl inte heller bli aktuellt vad vi kan se.

Fast praxis
En annan viktig fråga var den om Fast praxis. Niclas Bockgård lyckades under förhandlingen på ett övertygande sätt vederlägga att på förhand satta inläckagekrav skulle vara fast praxis. Han redovisade en mängd projekt där det inte getts sådana villkor.

Dels kunde han visa att det finns tunnelprojekt med andra typer av villkor, men framför allt att gruvbranschen i regel saknar sådana villkor, och att detsamma gäller skärningar som hydrogeologiskt inte är särskilt annorlunda från tunnlar, men där inläckagekrav i princip aldrig ges.

Domen i MÖD

Domstolen strök de fasta villkoren, och införde istället enligt vårt förslag en prövotid,

Det betyder i praktiken att förhandlingen temporärt avslutas med en 2deldom", och att man tills vidare ska följa prövotidsföreskrifter. När sedan projektet nått en punkt där mer slutgiltiga förutsättningar kan redovisas öppnas målet igen och avgörs slutligt.

- Den nya regleringen innebär krav på fortsatt noggrann uppföljning av tunnelbyggnationen och inläckagen, men med ett tydligt fokus på omgivningspåverkan och helhetsbedömning, och tydlig risk och rimlighetsbedömning genom hela genomförandet.
- Skedesindelningen i tunneln blir viktig, där man tydligt skiljer på tunneldrivningsskede och anläggningsskede. Där tunneldrivningsskedet upphör när anläggning och inredning sker i tunneln.
- Domen gav ett ökat mandat till länsstyrelsen, som får sista ordet avseende tätning och inläckage, och som ska godkänna att tunnelprojektet övergår från tunneldrivningsskedet till anläggningsskedet

Särskilt intressant med detta var att Miljödomstolen i Nacka, likväl som länsstyrelsen, tidigare motsatt sig denna delegering av mandat. Trafikverket hade därför föreslagit en något mer komplex rutin för hanteringen av beslutet om färdigtätad tunnel. Men nu dömde MÖD såhär, och det är nog vettigt.

Sista ordet för tunnelns tätning lades helt enkelt hos länsstyrelsen innan övergång mellan skedena kan ske.

Saker som inte blev avgjorda

Vi tog även upp några andra frågor där vi sökte klargöranden där vi inte fick några klara besked i domen. Det var frågor som vi hade reagerat på i flera av de domar som kommit de senaste åren från Tvärförbindelsen, Ostlänken, Varbergstunneln, Nya tunnelbanan och Förbifart Stockholm.

Dessa frågor kommer vi att fortsätta jobba med. Vi anser att de är centrala för tillämpningen av vattenverksamheter och är mycket intresserade av samarbeten och input från andra verksamhetsutövare som brottas med dessa problem.

Vad är ”Ramen för tillståndet”

vad det egentligen är man får tillstånd till i en prövning

Domstolarna tycks se påverkansområdet som en fysisk avgränsning för tillståndet. Påverkansområdet framställs som ett verksamhetsområde. Detta har varit ett grundargument för de låsta inläckagekraven, eftersom man ansett att det finns ett rakt matematiskt samband mellan inläckaget och påverkansområdet.

Nu råder dock konsensus att en sådan rak matematisk koppling inte finns, och domstolarna har över tid skakat på manschetten, och mot sin egen logik godkänt viss procentuell avvikelse från prognoser mm. Men likväl har detta resonemang varit bärande ibland annat varbergsdomen i MÖD från 2025 och i Ostlänkendomarna i MMD från 2025.

Vi har i vår överklagan vänt oss mot denna uppfattning.

- Det är bortledningen och inte påverkan som är verksamheten
- Bortledningen är hårt knuten till tunneln, dess läge djup och byggmetod, då det är den som utgör själva strukturen för bortledning.
- Defensiv bortledning, dvs bortledning för att anläggningen ska kunna användas, kräver att allt vatten ska få ledas bort, och det är just bortledningen tillståndet ska reglera.

(lukrativ bortledning, tex uttag av vatten som resurs, fungerar annorlunda, där är uttaget målet med verksamheten, och uttaget kan regleras på ett annat sätt)

Vi motsätter oss inställningen att påverkansområdet skulle rama tillståndet. Vi menar arr Påverkansområdet är en prognos bland många i MKB arbetet. Likväl som inläckaget, sättningskänslighet och avsänkningsdjup är prognoser.

Det betyder att påverkan kan bli större än påverkansområdet även om vi inte förväntar oss det. Om det skulle ske och skador skulle uppkomma till följd av detta ska det regleras som oförutsedd skada.

Skador som ej beskrivits i MKB

I MKB prognosticeras vissa skaderisker. I samband med prövningen vill vi få riskerna accepterade, och det kan i förhandlingen uppkomma krav på åtgärder. När tillstånd ges är det med de krav på åtgärder som man åtagits sig samt de villkor som bestämts.

När ett tunnelprojekt pågår med den komplexitet och de osäkerheter det innebär, krävs emellertid också att skador ska kunna balanseras kontra åtgärder i det eneskilda fallet för att möte rimlighetsparagrafen. Det var möjligt i viss omfattning i tidigare typ av tillstånd men med det nu erhållna prövotidsförfarandet blir möjligheten betydligt bättre. Påverkan och

skadeutveckling följs upp i kontrollprogram, och hanteras inom ramen för vad som bedöms vara rimliga och effektiva åtgärder.

Detta betyder att MKB inte är facit utan just en prognos. Det kan bli mindre skador än i MKB, men det kan också uppstå skador som vi inte förutsett (tex för att påverkansorådet blir större, lerorna är känsligare, eller något annat oförutsett sker). På samma gång kan vi genom en rimlighetsbedömning i produktionsskedet se att det inte är rimligt att skydda mot dessa skadorna. I praktiken öppnar detta för att objekt som inte beskrivits i MKB skulle kunna påverkas. Detta är naturligtvis oförutsett … men det är inte oreglerat?

Restrisk

Verksjurist Anna-Pia Johansson kallade dessa kvarstående oförutsedda risker för ”Restrisk” och redogjorde för hur de tas om hand i miljöbalken. För det första sker en hantering av dessa risker i vårt fall inom prövningen, eftersom den hålls på prövotid och därmed är öppen genom utförandet. Vi kan utöka kontroller och åtgärder under projektet, och processen ska slutredovisas i en prövotidsutredning där även oförutsedd påverkan redovisas.

Men miljöbalken ger också utrymme att hantera restrisken efter det att ett slutligt tillstånd har meddelats, med den rättskraft som följer därmed. I dessa fall tillämpas reglerna om oförutsedd skada och andra rättskraftbrytande bestämmelser i 24 kap. MB. Dvs det finns gott om utrymme för att anpassa tillståndet om det behovet föreligger.

- Av 24 kap. 18 § följer att skadelidande har rätt till ersättning för skador till följd av en tillståndsgiven verksamhet som inte förutsågs av mark- och miljödomstolen när tillståndet meddelades. Om det är fråga om betydande skador för någon enskild eller för något allmänt intresse, får det begäras sådana ändringar på verksamhetsutövarens bekostnad av vattenverksamheten eller vattenanläggningen som, utan att medföra skador för tredje man eller väsentliga olägenheter för tillståndshavaren, är ägnade att förebygga eller minska framtida skador.

- Enligt 24 kap. 3 § MB får tillståndsmyndigheten får helt eller delvis återkalla tillstånd och förbjuda fortsatt verksamhet, exempelvis om det till följd av verksamheten eller åtgärden har uppkommit någon olägenhet av väsentlig betydelse som inte förutsågs när verksamheten eller åtgärden tilläts.

- 24 kap. 5 § MB gör det möjligt för tillståndsmyndigheten ompröva tillstånd när det gäller en bestämmelse om tillåten produktionsmängd eller annan liknande bestämmelse om verksamhetens omfattning, samt ändra eller upphäva villkor eller andra bestämmelser eller meddela nya sådana exempelvis om det genom verksamheten uppkommit en olägenhet av någon betydelse som inte förutsågs när verksamheten tilläts. I sådana fall får tillståndsmyndigheten också besluta om andra åtgärder som behövs för att förebygga eller minska olägenheter för framtiden.

Och även i övrigt har länsstyrelsen rätt att utan hinder av rättskraftliga tillstånd förelägga nödvändiga förbud för att undvika ohälsa eller alvarlig skada på miljön.

Motverka eller ersätta/reparera skada

I komplexet av prognoser, riskbedömning och åtgärder behöver även begreppet skada och innebörden av skyddsåtgärd diskuteras.

I rimlighetsavvägningen 2 kap 7§ behöver olika värden ställas mot varandra. Människors hälsa och miljön ska skyddas enligt hänsynsreglerna i 2a kap MB och här kan det var svårt med värderingen mot reda pengar i utförande. I många fall kan kräva långtgående insatser för att förebygga miljöskada eller skada på människors hälsa.

Men även skador på egendom har i nuvarande praxis av miljöbalken kommit att betraktas och regleras som en miljöskada och enligt reglerna för miljöfarlig verksamhet. Trafikverket ser problem med detta. Nedan följer en kort sammanfattning av den utredning som Verksjurist Ulf Edling redogjorde för i MÖD.

1918 år vattenlag hanterade i första hand påverkan från vattenverksamhet genom civilrättslig reglering av påverkan på egendom.

- Tillåtligheten (alltså bedömningen om en verksamhet skulle få genomföras) bedömdes genom att vinsterna (på samhällsekonomisk nivå) med ett företag (tex ett dammbygge) översteg de egendomsförluster (exempelvis dränkta gårdar) med faktor 2:1 så skulle företaget tillåtas.

- När det sedan var fråga om ersättning så gjordes det enligt övriga skadeståndsrättsliga regler som brukar vara tex 125% av värdet. Ersättning sågs som det självklara alternativet (och många gånger är det det mest effektiva även i våra moderna projekt.) Detta levde även vidare i 1983 års vattenlag.

- I denna reglering sågs skadeförebyggande regler endast som ett alternativ till ersättning.

Men när miljöbalken kom till fick en annan reglering överhanden, nämligen den som kopplades till hänsynsreglerna i 2 kap. Miljöskyddslagens sakägarbegrepp kom då att gälla även för vattenverksamhet och därigenom även för risken för skada på egendom.

Förvisso finns en skrivning i förarbetena till 2 kap 3§ som säger att åtgärder för att förebygga skada kan vara av *”reparativt slag”*. I princip alltså att när en egendomsskada är reparerad eller där man betalat för en sådan, så är den nollställd. Men så har paragrafen inte tolkats generellt.

Över tid har det skett en betydelseglidning, där egendomsskada kommit att likställas med *”skada för människors hälsa eller miljön”* och den förordade metoden har därmed blivit att kategoriskt motverka att skada uppstår, också när det gäller egendom. Detta har varit grunden för den starka tendensen att bygga mycket täta tunnlar och infiltrera mycket stora mängder vatten i anläggningarnas driftskede. Många gånger har strategin för sökande blivit att ingenting ska påverkas, även när det handlar om att enorma tunnlar ska byggas under stadsbebyggelse. Det kan vara vettigt i enskilda fall, men i många fall är det ineffektivt och kostnadsdrivande.

Vi menar att de allmänna hänsynsreglerna inte kan tillämpas på detta strikta sätt när en vattenverksamhet riskerar egendomsskador. Miljöbalkens ersättningsregler vid

egendomsskada från en vattenverksamhet ska enligt vår uppfattning tillämpas utifrån de principer som framkommer av de grannlagerättsliga reglerna i 3 kap jordabalken och då framförallt i 3 § som lyder:

Den som avser att utföra eller låta utföra grävning eller liknande arbete på sin fastighet skall vidta varje skyddsåtgärd som kan anses nödvändig för att förebygga skada på angränsande fastigheter. Bestämmelser om ersättning för skador till följd av grävning eller liknande arbete finns i 32 kap. miljöbalken.

Medför skyddsåtgärd uppenbarligen högre kostnad än den skada som åtgärden avser att förebygga, får åtgärden underlåtas. Skadan skall dock ersättas enligt bestämmelserna i 32 kap. miljöbalken.

Vad gjorde vi Annorlunda?

Hur kom det sig att detta lyckades nu. Delvis var det nog så att tiden hade kommit, många i branschen har reagerat på problemen med tidigare typ av villkor. Det har också dykt upp ett antal fall där villkoren visat sig vara dåliga.

Men vi gjorde på samma gång en satsning nu för att få bort dem. Och här finns lärdomar för nästa gång man vill åstadkomma något liknande.

- Vi samordnade våra projekt, och jobbade ämnesövergripande. Drev samma fråga koordinerat i flera projekt.
- Vi lyckades isolera en viktig fråga i överprövningen och kunde helhjärtat fokusera på just den
- Vi hade också under lång tid diskuterat dessa frågor med Länsstyrelsen och de var väl införstådda med problemen och lösningarna när vi väl var i förhandling
- Vi kunde visa omfattande teknisk, ekonomisk, och miljömässig uppföljning från Förbifarten m.fl. projekt.

Men framför allt så bytte vi attityd

Precis som med sina barn, med knepiga relationer hemma eller på jobbet, visar det sig att man kan inte ändra något genom att ändra på någon annan. Man måste se på sig själv, hur kan jag ändra mig?

Vi släppte iden att allt är förutsägbart, att vi har undersökt allt, och att vi kan svara på alla frågor. Det har vari ett orimligt mantra under lång tid, som allt mer blivit ett black om foten och har över tid gett domstolarna bilden av att man kan svara på dessa frågor, och att man behöver svara på dem. Det har dessutom gjort dem besvikna och misstänkasamma när vi inte lyckats fullfölja det vi sagt.

Glöm inte att domstolarna befolkas inte av dumskallar, de dömer dock efter den information de får. Och det är vi som äger berättelsen.

Så vi beskrev nu hur pass komplext det är att bygga tunnlar, med alla de osäkerheter som finns,

- Så här ser osäkerheterna ut, det är osäkerheter i berget inte hos oss
- Vi pratade om sannolikheter, risker, utfall och avvikelser
- Men också hur vi hanterar osäkerheter med metoder, rutiner, standarder

Kort och gott sa vitt att ”det finns inbyggda osäkerheter, men vi vet vad vi gör”.

Vi gav en noggrann beskrivning av sannolikhet, risker och olika verkliga utfall i jämförelse med prognos, på en nivå som kunde förstås av jurister.

Vi kunde i siffror och fullskaleutförande visa både när saker gått bra och inte bra. Och visade hur vi agerat vid olika avvikelser och föreslog ett system för att säkerställa trygg hantering av avvikelser fortsatt.

Vad är nästa steg i vår strategiska överblick för förbättring av praxis och processtaktik

På filosofisk/kulturell nivå:

- Jag vill se ökad problematisering av och fokus på skadebegreppet. Miljödomstolarnas nuvarande syn är inkonsekvent och skev. Om vi kunde få en lite mer ingenjörsmässig syn på skadebegreppet, och då särskilt egendomsskada, kunde det skapa öppning för betydligt mer pragmatiska lösningar i stadsmiljö. Det kunde skulle få stor påverkan på både tillåtlighet och åtgärdsprogram.

- Självklart är även diskussionen om vad tillståndet omfattar spännande och på sikt viktig. Vi menar att påverkansområdet inte är ett verksamhetsområde. Med det finns en utbredd uppfattning i branschen att det är så, och det måste nötas ned.

  Här behöver vi dels genom envishet stå på oss i denna beskrivning av verksamheterna, men vi behöver även sprida dessa tankar i projekten och branschen. När vi ser att till exempel länsstyrelse, domstolar eller myndigheter såsom SGU har den här uppfattningen så behöver vi vara idoga.

På mer handfast nivå:

- Vi behöver bli tydligare och mer ingenjörsmässiga i våra rimlighetsavvägningar. Här kan jag rekommendera att kolla upp vad Chalmers arbetat med de senaste åren.

  Genom att tydligare visa hur vi bedömer rimlighet i olika steg, att binda samman den rimlighet som prövas i planer, med den som därefter prövas som vattenverksamhet enligt 11 kap. Med kostnadsuppskattning av olika alternativ i projektens olika skeden kommer det bli lättare att motivera avgränsning av skyddsåtgärder och pragmatiska lösningar i både plan och tillståndsprocesser. Detta kommer kräva mer samordnad stuprörsfri projektering, mer integration mellan projekterande delar och dem som jobbar med planer och tillstånd.

  Här har vi försökt få till skrivningar i Trafikverkets regelverk för tunnelbygggnation, och vi har lite handböcker och annat på gång. Vag hoppas även kunna påverka Trafikverkets sätt att upphandla framöver för att skapa möjligheter för detta integrerade projekteringsarbete.

- Vi vill också bli bättre på avgränsning. Vill kämpar för att saker ska prövas på rätt plats, och att det inte ska ske dubbelprövning.

  Vi har flera pågående initiativ inom Trafikverket för att utbilda och höja medvetenheten i dessa frågor, särskilt i fokus på vattenverksamheter.