

Ärendenummer
TRV 2023/104602

Vänligen använd detta diarienummer vid kontakter
med Trafikverket

Dokumentdatum
2023-12-20

Mottagare
Växjö tingsrätt
Mark- och miljödomstolen

ANSÖKAN OM TILLSTÅND FÖR VATTENVERKSAMHET

Sökande Staten genom Trafikverket, 202100–6297
781 89 Borlänge

Ombud Verksjurist Elin Nilsson
010-124 31 40
elin.b.nilsson@trafikverket.se

För kommunikering i målet ombeds domstolen använda den särskilt
tillskapade ärendebrevlådan
ostlanken.gotakanal@trafikverket.se

Angående fakturering, se avsnitt 14.7
”Fakturering”

Saken Ansökan om tillstånd för arbete i vattenområde, grundvattenbortledning m.m. i
samband med anläggandet av järnväg inom projekt Ostlänken i delområde Göta
kanal på delsträckan Klinga-Bäckeby i Norrköpings kommun, Östergötlands län

Innehåll

1 YRKANDEN M.M.	5
1.1 VERKSTÄLLIGHET.....	5
1.2 ÖVRIGT.....	5
2 ORIENTERING OM PROJEKTET	6
2.1 OSTLÄNKEN	6
2.2 DELSTRÄCKA KLINGA–BÄCKEBY	7
2.3 JÄRNVÄGSANLÄGGNINGEN INOM DELOMRÅDE GÖTA KANAL.....	9
3 OM ANSÖKAN – STRUKTUR OCH AVGRÄNSNINGAR	11
3.1 EN ANSÖKAN PER DELOMRÅDE.....	11
3.2 MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNINGENS AVGRÄNSNING	11
3.3 DEN TEKNISKA BESKRIVNINGEN	12
3.4 ANSÖKANS AVGRÄNSNING GENTEMOT ANNAN LAGSTIFTNING	13
4 PRÖVNINGEN I FÖRHÅLLANDE TILL LAGEN OM BYGGANDE AV JÄRNVÄG	14
4.1 INLEDNING.....	14
4.2 JÄRNVÄGSPLAN ENLIGT LAGEN OM BYGGANDE AV JÄRNVÄG.....	14
4.3 JÄRNVÄGSPLANENS BETYDELSE FÖR PRÖVNINGEN AV VATTENVERKSAMHET I DETTA FALL	15
5 PRÖVNINGEN I FÖRHÅLLANDE TILL MILJÖBALKEN	17
5.1 INLEDNING.....	17
5.2 ALLMÄNNA HÄNSYNSREGLER 2 KAP. MILJÖBALKEN	17
5.3 RIKSINTRESSEN OCH HUSHÅLLNINGSREGLER 3–4 KAP. MILJÖBALKEN	17
5.4 MILJÖKVALITETSNORMER 5 KAP. MILJÖBALKEN.....	18
5.5 SKYDDADE OMRÅDEN ENLIGT 7 KAP. MILJÖBALKEN	18
5.6 BESTÄMMELSER OM SKYDD FÖR BIOLOGISK MÅNGFALD 8 KAP. MILJÖBALKEN	18
5.7 MILJÖFARLIG VERKSAMHET OCH HÄLSOSKYDD 9 KAP. MILJÖBALKEN	19
5.7.1 Inledning.....	19
5.7.2 Hantering av massor	19
5.7.3 Transporter.....	20
5.7.4 Buller och vibrationer	20
5.7.5 Utsläpp av vatten	21
5.8 FÖRORENAD MARK 10 KAP. MILJÖBALKEN	21
5.9 VATTENVERKSAMHET 11 KAP. MILJÖBALKEN	22
5.10 KEMISKA PRODUKTER M.M. 14 KAP. MILJÖBALKEN.....	22
5.11 AVFALL 15 KAP. MILJÖBALKEN	23
6 PRÖVNINGEN I FÖRHÅLLANDE TILL ANNAN LAGSTIFTNING M.M.	24
6.1 KULTURMILJÖLAGEN.....	24
6.2 PLAN- OCH BYGGLAGEN.....	24
6.3 BEFINTLIGA TILLSTÅND FÖR VATTENVERKSAMHET	24
7 MARK- OCH VATTENFÖRUTSÄTTNINGAR	25
7.1 TOPOGRAFI OCH MARKANVÄNDNING	25
7.2 GEOLOGI OCH GRUNDEVATTEN.....	25
7.3 YTVATTEN	25

8 I MÅLET AKTUELLA VATTENVERKSAMHETER	27
8.1 INLEDNING.....	27
8.2 VATTENVERKSAMHETER INOM DELOMRÅDET	27
8.3 PÅVERKAN OCH EFFEKTER	28
8.4 SKYDDSÅTGÄRDER.....	28
9 MILJÖKONSEKVENSER	29
10 FÖRSLAG TILL VILLKOR	30
10.1 ALLMÄNT VILLKOR.....	30
10.2 SÄRSKILDA VILLKOR	30
10.3 KONTROLLPROGRAM	30
11 UTGÅNGSPUNKTER FÖR VILLKORSREGLERING	31
11.1 INLEDNING.....	31
11.2 MOTIVERING AV FÖRESLAGNA VILLKOR.....	31
11.2.1 <i>Det allmänna villkoret</i>	31
11.2.2 <i>Grumlingskydd</i>	32
11.2.3 <i>Villkor om kontrollprogram</i>	32
11.3 OMRÅDEN SOM INTE FÖRANLEDER VILLKORSFÖRSLAG	32
11.3.1 <i>Inledning</i>	32
11.3.2 <i>Grundvattenbortledning</i>	32
11.3.3 <i>Buller och vibrationer</i>	32
11.3.4 <i>Åtagande om vandringshinder</i>	33
12 SÄRSKILT KRING PRÖVNINGEN	34
12.1 VATTENRÄTTSLIG RÅDIGHET	34
12.2 SAMRÅD	34
12.3 BEDÖMNING AV SAKÄGARKRETSEN	34
12.4 ERSÄTTNING FÖR INTRÅNG OCH SKADA.....	35
12.5 ARBETSTID.....	35
12.6 TID FÖR OFÖRUTSEDD SKADA.....	35
12.7 PRÖVNINGSAVGIFT	35
13 UPPFÖLJNING OCH KONTROLL	36
13.1 TRAFIKVERKETS UPPFÖLJNING AV VATTENVERKSAMHETEN	36
13.1.1 <i>Grundvatten</i>	36
13.1.2 <i>Ytvatten</i>	36
13.2 ÖVRIG UPPFÖLJNING	37
13.2.1 <i>Utsläpp till vatten</i>	37
13.2.2 <i>Byggbuller</i>	37
13.2.3 <i>Trafikverkets generella miljökrav</i>	37
14 ÖVRIGT	38
14.1 SKÅL FÖR VERKSTÄLLIGHET	38
14.2 TIDPLAN.....	38
14.3 KUNGÖRELSE	38
14.4 HUVUDFÖRHANDLING.....	39
14.5 HÖJDSYSTEM OCH KOORDINATER	39
14.6 SKRIFTVÄXLING.....	39

14.7 FAKTURERING.....	39
14.8 AKTFÖRVARARE.....	39
BILAGOR.....	40

1 Yrkanden m.m.

Trafikverket yrkar att mark- och miljödomstolen lämnar Trafikverket tillstånd enligt 11 kap. 9 § miljöbalken för att:

1. i byggskedet leda bort grundvatten från schakt i samband med anläggande av brostöd för bro över Göta kanal
2. utföra arbeten i form av grävning inom Göta kanals vattenområde för att anlägga dagvattenutlopp
3. utföra erforderliga arbeten i diken, inklusive omledning samt tillfällig nedläggning av trumma

1.1 Verkställighet

Trafikverket yrkar vidare att mark- och miljödomstolen förordnar enligt 22 kap. 28 § miljöbalken att tillståndet får tas i anspråk utan hinder av att domen inte vunnit laga kraft.

1.2 Övrigt

Trafikverket hemställer i övrigt att mark- och miljödomstolen

- bestämmer arbetstiden för de i tillståndet angivna vattenverksamheterna till tio år räknat från det att tillståndet tagits i anspråk.
- bestämmer tiden för anmälan av anspråk på ersättning till följd av oförutsedd skada till fem år räknat från arbetstidens utgång.

2 Orientering om projektet

2.1 Ostlänken

Regeringen fattade i juni 2022 beslut om en ny nationell plan för transportinfrastruktur 2022–2033. I den nationella planen ingår Ostlänken. Ostlänken har byggstart 2024 och beräknas vara klar 2034, med driftsättning 2035. Sedan 2017 pågår förberedande arbeten, såsom Kardonbanan, en ny godsbangård i Norrköping, Nyköpings resecentrum och montering av en höghastighetsväxel i Härad.

Ostlänken blir en 16 mil lång dubbelspårig ny järnväg mellan Järna och Linköping. Ostlänken går genom tre län: Stockholm, Södermanland och Östergötland. Fem nya resecentrum ska byggas i Vagnhärad, Skavsta, Nyköping, Norrköping och Linköping. Vid Skavsta och Nyköping byggs en bibana som ansluter Skavsta flygplats och centrala Nyköping med den nya stambanan.

Ostlänken är Sveriges största infrastruktuursatsning i modern tid och en nödvändig förstärkning av järnvägens kapacitet. Ökad tillgänglighet, kortare restider och punktligare tåg bidrar till större arbetsmarknadsregioner, smidigare arbetspendling och till regional utveckling.



Figur 1. Ostlänkens planerade sträckning och resecentrum

2.2 Delsträcka Klinga–Bäckeby

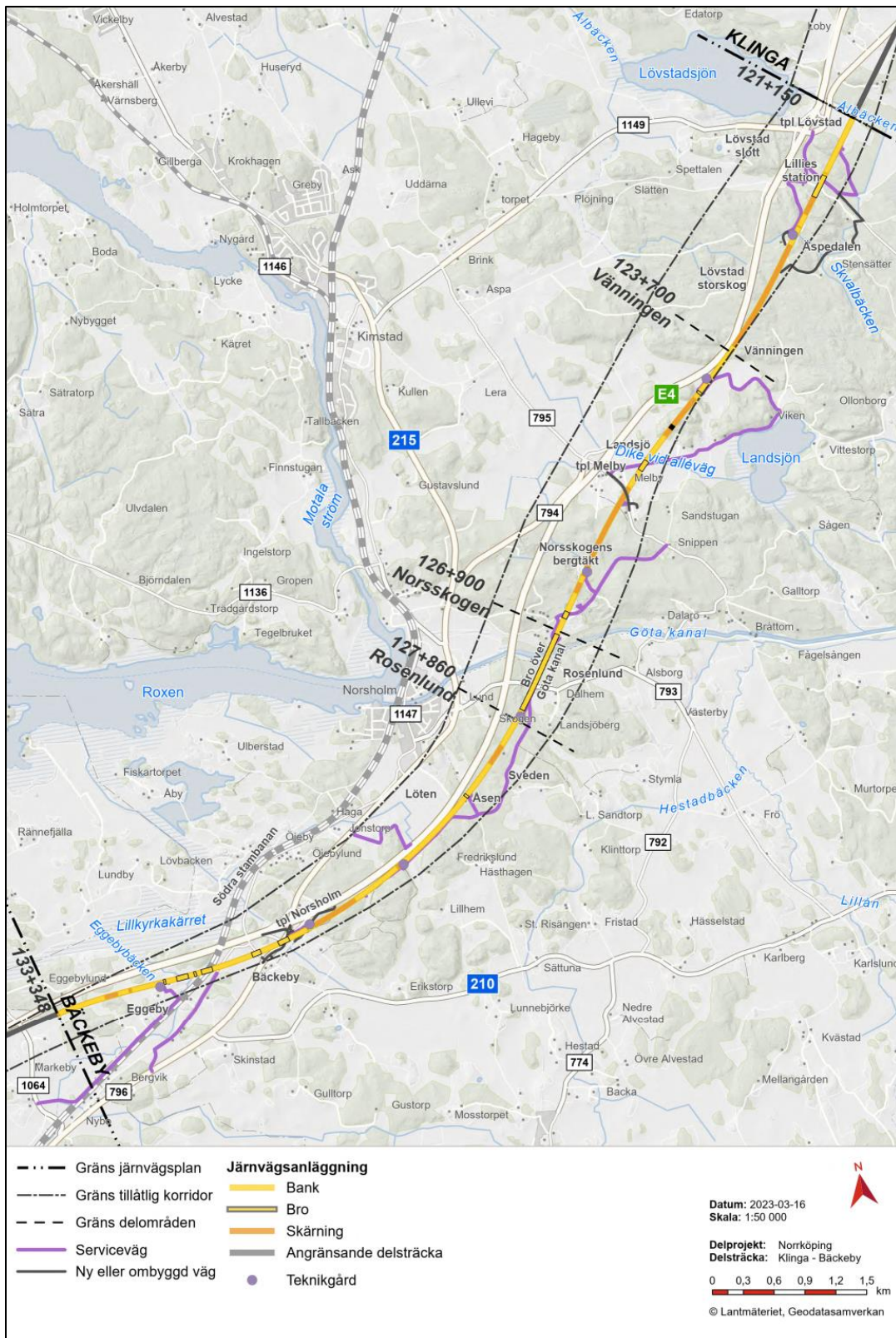
Den aktuella delsträckan av Ostlänken börjar i norr i höjd med Klinga och sträcker sig till Bäckeby. Sträckan är totalt cirka 12 kilometer lång och ligger i Norrköpings kommun.

Delsträckan börjar i norr vid i höjd med trafikplats Lövstad och slutar vid kommungränsen mellan Norrköping och Linköping. Delsträckan ligger i en relativt kuperad terräng, i ett skogslandskap samt i jordbruksmark. Järnvägen placeras därmed omväxlande på bank, i skärning och på bro.

Delsträckan har delats in i fyra stycken delområden, se figur 2. Delområdena följer den planerade järnvägens längdmätning från norr till söder, där km 121+150 är delsträckans nordligaste punkt, och km 133+348 är delsträckans sydligaste punkt.

1. Klinga-Vänningen (km 121+150 – km 123+700)
2. Vänningen-Norsskogen (km 123+700 – km 126+900)
3. Göta kanal (km 126+900 – km 127+860)
4. Rosenlund-Bäckeby (km 127+860 - km 133+348)

I samband med anläggande av järnvägen kommer ett antal vattenverksamheter behöva genomföras. De vattenverksamheter som kommer utföras inom delsträckan Klinga – Bäckeby är mestadels av mycket begränsad omfattning. Majoriteten av vattenverksamheterna inom delsträckan bedöms inte vara tillståndspliktiga. Trafikverket har dock, inom den aktuella delsträckan, valt att ansöka om frivilligt tillstånd för samtliga vattenverksamheter som behöver genomföras i samband med anläggningen.



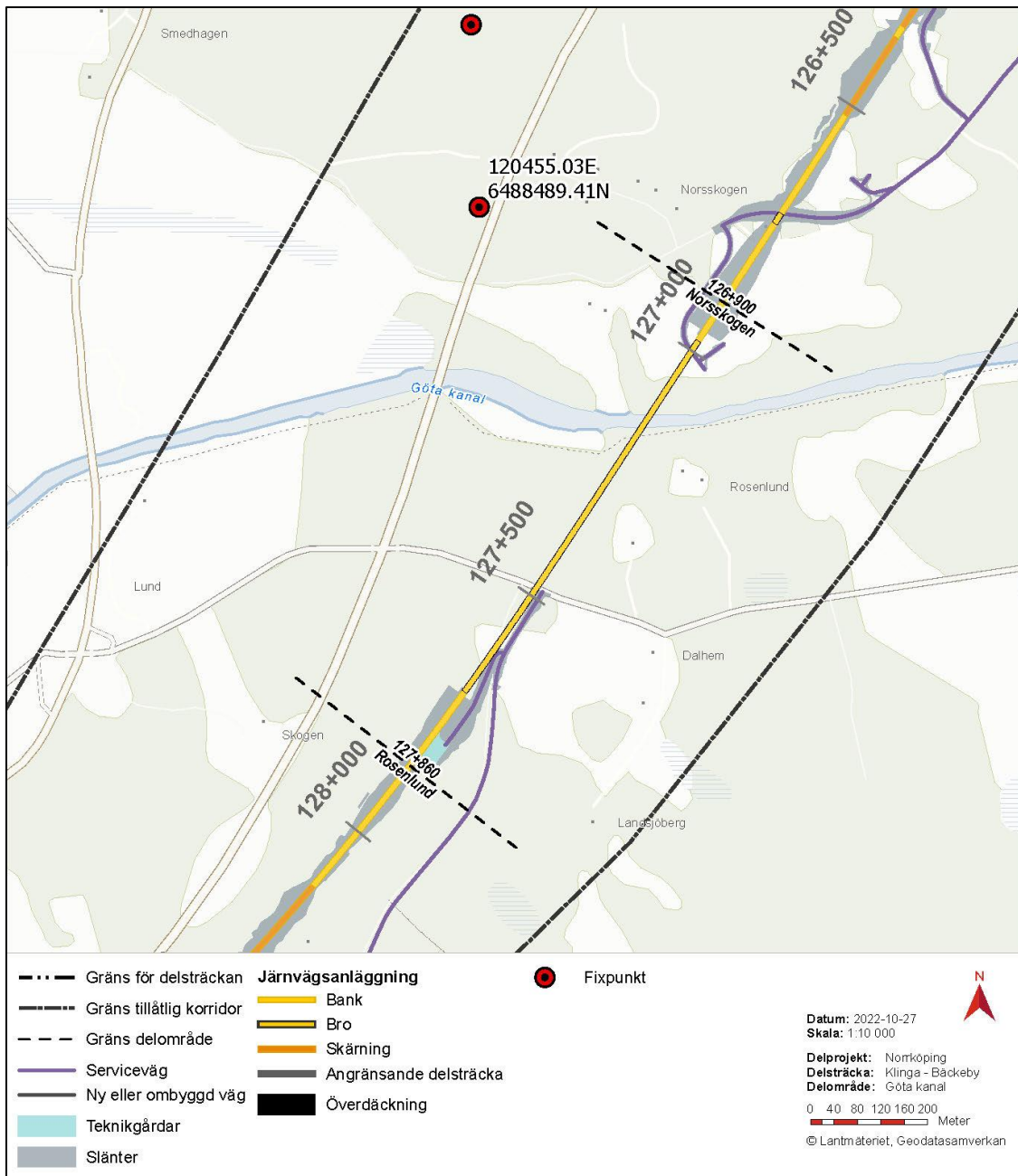
TMALL 0422 Brev 4.0

Figur 2. Översikt över delsträckan Klinga–Bäckeby och indelningen i delområden.

2.3 Järnvägsanläggningen inom delområde Göta kanal

Denna ansökan avser vattenverksamheter inom delområde Göta kanal, som ligger inom järnvägsplanens längdmätning km 126+900 till km 127+860, se figur 3. Inom delområdet ger anläggandet av järnvägen enbart upphov till 5 vattenverksamheter, som alla är av mycket begränsad omfattning.

Inom delområdet löper järnvägen parallellt med och sydost om E4. De första cirka 70 meterna går järnvägen på bank, mestadels över åkermark, med en bankhöjd på upp till 13 meter. Järnvägen övergår sedan till att gå på bro vid km 126+972 som passerar över Göta kanal och väg 793. Järnvägsbron blir cirka 723 meter lång. Järnvägen övergår sedan återigen till bank vid km 127+695 och går på bank över skogsmark de sista 160 meterna av delområdet.



Figur 3. Översikt Ostlänken inom delområde Göta kanal

3 Om ansökan – struktur och avgränsningar

3.1 En ansökan per delområde

På samma sätt som Ostlänken är ett alltför omfattande byggprojekt för att kunna hanteras inom en enda järnvägsplan har en uppdelning behövt göras också med avseende på de många vattenverksamheter som blir nödvändiga i projektet. Vägledande för denna uppdelning av vattenverksamheter i olika ansökningar har varit att varje ansökan utifrån ett hydrologiskt påverkansperspektiv ska vara lämplig att pröva autonomt från övriga ansökningar.

Bedömningen utgår från avrinningsområden och grundvattenmagasin samt framför allt hur påverkan från olika vattenverksamheter kan samverka med varandra. När det gäller gränsträckningen mellan de olika järnvägsplanerna inom Ostlänken har även denna skett utifrån de hydrologiska gränserna, varför ansökningarna med fördel följer plangränserna.

Delsträckan inom järnvägsplanen Klinga-Bäckeby genererar sammanlagt fyra ansökningar om tillstånd för vattenverksamheter, en ansökan per delområde. Denna ansökan avser vattenverksamheter som behövs för att bygga Ostlänken genom delområde Göta kanal.

För de fyra delområdena inom delsträckan har en gemensam miljökonsekvensbeskrivning med tillhörande bilagor upprättats. Övriga handlingar är specifika för ansökan/delområdet, se figur 4.

Delområde Klinga - Vänningen	Delområde Vänningen-Norsskogen	Delområde Göta kanal	Delområde Rosentund - Bäckeby
Ansökan	Ansökan	Ansökan	Ansökan
Bilaga A: Översiktskarta	Bilaga A: Översiktskarta	Bilaga A: Översiktskarta	Bilaga A: Översiktskarta
Bilaga B: Sammanställning vattenverksamheter B.1: Foton	Bilaga B: Sammanställning vattenverksamheter B.1: Foton	Bilaga B: Sammanställning vattenverksamheter B.1: Foton	Bilaga B: Sammanställning vattenverksamheter B.1: Foton
Bilaga C: Teknisk beskrivning C.1: Plan- och profilkartor C.2: Ritningar	Bilaga C: Teknisk beskrivning C.1: Plan- och profilkartor C.2: Ritningar	Bilaga C: Teknisk beskrivning C.1: Plan- och profilkartor C.2: Ritningar	Bilaga C: Teknisk beskrivning C.1: Plan- och profilkartor C.2: Ritningar
Bilaga D: MKB för vattenverksamhet D.1: PM Bedömningsgrunder D.2: PM Yt- och grundvatten D.2.1: Riskexponerade objekt D.2.2: PM Beräkningar D.3 Samrådsredogörelse för vattenverksamhet			
Bilaga E: Fastighetsägar- och sakägarförteckning	Bilaga E: Fastighetsägar- och sakägarförteckning	Bilaga E: Fastighetsägar- och sakägarförteckning	Bilaga E: Fastighetsägar- och sakägarförteckning

Figur 4. Schematisk bild över vilka underlag som är specifika för varje ansökan respektive gemensamma för samtliga ansökningar inom hela delsträckan.

3.2 Miljökonsekvensbeskrivningens avgränsning

När det gäller miljökonsekvensbeskrivningen (bilaga D) är den gemensam för samtliga ansökningar som görs avseende Ostlänken på delsträckan Klinga-Bäckeby. Detta för att miljökonsekvensbeskrivningen ska ge möjlighet till helhet och överblick över alla vattenverksamheter inom ett större område. Samtidigt kan det på detta sätt tydliggöras att det är en miljömässigt relevant och korrekt uppdelning av vattenverksamheter som har gjorts i de olika ansökningarna.

Miljökonsekvensbeskrivningen innehåller både kapitel som är gemensamma för hela sträckan Klinga–Bäckeby och kapitel kopplade till respektive delområdes ansökan och verksamhet. Ur ett juridiskt perspektiv innebär ett godkännande av miljökonsekvensbeskrivningen i en prövning endast att den bedöms vara tillräcklig att läggas till grund för den aktuella ansökan. Ett godkännande av miljökonsekvensbeskrivningen i ett mål säger således inte något om hur den bedöms i förhållande till övriga ansökningar.

Samma systematik har tillämpats i PM yt- och grundvatten, som utgör en viktig del av miljöbedömningsprocessen och därför ligger som en underbilaga till miljökonsekvensbeskrivningen (bilaga D2). Även här finns alltså beskrivningar som är gemensamma för hela delsträckan och beskrivningar som hänför sig till respektive delområde.

PM yt- och grundvatten har upprättats för att beskriva vattenverksamheternas påverkan och effekter specifikt på de hydrologiska/hydrogeologiska förhållandena längs delsträckan. Här beskrivs beräkningar och bedömningar som ligger till grund för effektbedömningar samt även beskrivning av de riskexponerade objekten. Syftet är att förutsättningar, fördjupningar och utredningar ska gå att läsa här för att avlasta miljökonsekvensbeskrivningen och göra denna mer kortfattad och tillgänglig.

3.3 Den tekniska beskrivningen

Den tekniska beskrivningen redovisar det tekniska utförandet av planerade vattenverksamheter samt de anläggningsdelar som medför eller påverkar utförandet av vattenverksamheter. Här redovisas även det tekniska utförandet av skadeförebyggande åtgärder och skyddsåtgärder som planeras för att begränsa vattenverksamheternas omgivningspåverkan. Den tekniska beskrivningen innehåller även en beskrivning av hur läns hållningsvatten kontrolleras, vid behov renas och hur det avleds till recipient.

Den tekniska beskrivningen redovisar även förutsättningarna för berg, geologi, hydrogeologi och hydrologi längs sträckan.

De inledande avsnitten, 2–6, är i huvudsak generella och gemensamma för samtliga tekniska beskrivningar för Ostlänkens ansökningar. I avsnitt 7 beskrivs utförandet av de planerade vattenverksamheterna i delområde Göta kanal.

Underlag till den tekniska beskrivningen är huvudsakligen hämtat från systemhandlingsprojekteringen. Syftet med en systemhandling är att redovisa en genomförbar lösning som är optimerad utifrån teknik, ekonomi, miljö och produktion. Slutligt utförande eller val av byggmetoder görs i en bygghandlingsprojektering, av Trafikverket upphandlad teknisk konsult eller entreprenör, beroende på om entreprenadformen är en totalentreprenad eller en utförandeentreprenad.

De metoder som presenteras i den tekniska beskrivningen är de som bedöms utgöra bästa möjliga teknik för förhållanden på den aktuella platsen och anläggningstypen. Detaljprojektering kan dock senare visa att det föreligger mer ändamålsenliga och effektiva byggmetoder för vissa platser. För att det ska vara aktuellt att överväga andra byggmetoder ska miljöpåverkan vara motsvarande eller mindre än vad som beskrivs i den tekniska beskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen och därmed rymmas inom ramen för det allmänna villkoret.

Beskrivningen av var de olika vattenverksamheterna och anläggningsdelarna är lokaliserade utgår ifrån områdes- eller vägnamn, namn på vattendrag etcetera, men till stor del även av spåranslagningens längdmätning (kilometer+meter, exempelvis km 0+700). Längdmätningen för Ostlänken börjar vid Gerstaberget i Södertälje med km 0+000, ökar söderut och refererar till järnvägen. Varje avgränsad vattenverksamhet har getts ett

löpnummer som startar på aktuell km-angivelse enligt längdmätningen. Exempel på namnsättning är Y2-001 för vattenverksamhet i ytvattenområde eller G2-001 för vattenverksamhet som innebär grundvattenbortledning eller infiltration.

Beskrivningarna i avsnitt 8 i denna ansökan omfattar en kortfattad teknisk beskrivning jämte påverkan och effekter för respektive plats.

I den tekniska beskrivningen finns karta och tabell över aktuella fixpunkter.

3.4 Ansökans avgränsning gentemot annan lagstiftning

Ett byggprojekt av den här storleken kommer naturligtvis att medföra risk för störningar under byggnadstiden i form av bl.a. buller och vibrationer, föroreningar och annan påverkan på miljö och landskap. Störningar till följd av själva byggverksamheten och som inte uppstår som en följd av vattenverksamhet, omfattas inte av prövningen om tillstånd till vattenverksamhet.

Byggande och drift av järnväg är inte tillståndspliktig miljöfarlig verksamhet enligt förordning (1998:899) och miljöbalken anger då att det är verksamhetsutövaren själv som bär ansvaret att genom egenkontroll garantera att de allmänna hänsynskraven uppfylls. Trafikverket har i ett projekt som Ostlänken omfattande interna processer för miljösäkring i dessa delar. Hur prövningen i vattenmålet förhåller sig till miljöbalken och annan relevant lagstiftning beskrivs närmare i de följande avsnitten 4–6.

4 Prövningen i förhållande till lagen om byggande av järnväg

4.1 Inledning

I början av planläggningen tar Trafikverket fram underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Länsstyrelsen beslutar efter granskningssamråd om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. År 2001–2003 togs en förstudie fram för Ostlänken. Länsstyrelsen i Södermanlands län beslutade i oktober 2002, i samråd med Länsstyrelsen i Stockholms respektive Östergötlands län, att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Nästa steg i planlägningsprocessen är att utarbeta lokaliseringalternativ. För Ostlänken togs en järnvägsutredning fram åren 2004–2010 där tre korridorer utreddes. 2015 lämnade Trafikverket in ett förordat förslag till utredningskorridor till regeringen för tillåtlighetsprövning. Den 7 juni 2018 meddelade regeringen sitt beslut om tillåtlighet vilket innebär att Ostlänkens lokalisering är prövad enligt 17 kap. miljöbalken. Beslutet innebär att Trafikverket kunde gå vidare med utformning av planförslag.

Förslaget till järnvägsplan ställdes ut för granskning under juni 2022.

Järnvägsplanen för Ostlänken delsträcka Klinga-Bäckeby lämnades in till Trafikverkets centrala funktion Juridik och Planprövning för fastställelse den 11 april 2023. Beslut om fastställelse väntas preliminärt fattas under första kvartalet 2024.

4.2 Järnvägsplan enligt lagen om byggande av järnväg

En lagakraftvunnen järnvägsplan ger Trafikverket rätt att ta mark i anspråk för järnvägsändamålet¹. Planen är en förutsättning för att det ska vara tillåtet att bygga järnvägen. Lagen om byggande av järnväg ska tillämpas parallellt med miljöbalken. Av 1 kap. 3 § lagen om byggande av järnväg följer att vid planläggning av järnväg ska 2–4 kap. och 5 kap. 3–5 §§ miljöbalken tillämpas.

Enligt lagen om byggande av järnväg ska fråga om byggande av järnväg prövas av Trafikverket efter samråd med länsstyrelsen². Fastställelse av en järnvägsplan sker hos Trafikverkets centrala funktion Juridik och Planprövning. Trafikverkets beslut om fastställelse av plan kan överklagas till regeringen.³ För vissa större projekt prövas tillåtligheten först enligt 17 kap. MB av regeringen. Då bestäms även anläggningens lokalisering i stora drag, ofta i form av att det i beslutet anges en ”korridor” inom vilken anläggningen ska lokaliseras.

Vid planläggning, byggande och underhåll av järnväg ska hänsyn tas till både enskilda intressen och allmänna intressen såsom miljöskydd, naturvård och kulturmiljö. En estetisk utformning ska eftersträvas⁴. När en järnväg byggs ska den ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med järnvägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Hänsyn ska tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden⁵.

¹ 4 kap. 1 § lag (1995:1649) om byggande av järnväg

² 2 kap. 15 § samma lag

³ 5 kap. 1 § samma lag

⁴ 1 kap. 3 § andra stycket samma lag.

⁵ 1 kap. 4 § första stycket samma lag

En järnvägsplan ska innehålla en karta över det område som planen omfattar. Kartan ska visa järnvägens sträckning och huvudsakliga utformning samt den mark eller det utrymme och de särskilda rättigheter som behöver tas i anspråk för järnvägen och för att bygga den. Planen ska även innehålla uppgifter om de skyddsåtgärder och försiktighetsmått som ska vidtas för att förebygga störningar och andra olägenheter från trafiken eller anläggningen. Även de verksamheter eller åtgärder som enligt bestämmelser i miljöbalken i kraft av planen är undantagna från förbud eller skyldigheter kring samråd ska redovisas⁶.

Tillsammans med planen ska också ett underlag finnas som redovisar motiven till vald lokalisering och utformning av järnvägen. Det ska också ingå en samrådsredogörelse och, om järnvägsvägsprojekt bedömts medföra en betydande miljöpåverkan, även en miljökonsekvensbeskrivning. Det ska också i övrigt finnas uppgifter om verksamhetens förutsebara påverkan på människors hälsa och på miljön samt även de övriga uppgifter som behövs för att genomföra projektet.⁷

Om en miljökonsekvensbeskrivning upprättats ska den uppfylla kraven i 6 kap. 35 och 37 §§ miljöbalken och de föreskrifter som har meddelats i anslutning till dessa bestämmelser. Miljökonsekvensbeskrivningen ska godkännas av berörda länsstyrelser innan den kungörs.⁸

I detta fall godkändes järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning av Länsstyrelsen i Östergötlands län under 2022. Allt underlagsmaterial för den järnvägsplan som nu är aktuell för Klinga-Bäckeby finns tillgängligt på denna länk <https://bransch.trafikverket.se/ostlanken-dokument> rubrik Norrköping/Aktuella handlingar: Järnvägsplan.

4.3 Järnvägsplanens betydelse för prövningen av vattenverksamhet i detta fall

Eftersom tillåtligheten för de anläggningsdelar som nu föranleder att tillstånd söks för vattenverksamhet prövas i järnvägsplanen för Klinga-Bäckeby, följer det direkt av 11 kap. 23 § miljöbalken att tillstånd ska lämnas till sådan vattenverksamhet som behövs för järnvägen. Anläggningens tillåtlighet är för övrigt också prövad hos regeringen enligt 17 kap. miljöbalken. Järnvägsprojektet har därvid bedömts vara förenligt med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, hushållningsbestämmelser och bestämmelser om miljö kvalitetsnormer samt även i övrigt bedömts innebära en lämplig användning av mark- och vattenområden och innebära en lämplig avvägning mellan allmänna och enskilda intressen. I den efterföljande tillståndsprövningen för vattenverksamhet är domstolen bunden av den bedömning som gjorts, dvs. att verksamheten är tillåten i den beslutade lokaliseringen. Prövningen i vattenmålet omfattar därmed främst det närmare utförandet, frågor om skyddsåtgärder och vilka villkor som behövs.

Bestämmelsen i 11 kap. 23 § miljöbalken vilar på den förutsättningen att den tillåtlighetsbedömning av vattenverksamheten, som annars skulle ha utförts av domstolen, på ett betryggande sätt nu skett hos Trafikverket (jfr MÖD 2013:8 med där gjord hänvisning till uttalanden av Lagrådet).

En järnvägsplan måste dock enligt samma rättspraxis ha fastställts innan domstolen kan medge det vattenrättsliga tillståndet. Hur framdriften för prövningarna av järnvägsplanen

⁶ 2 kap. 9 första och andra stycket samma lag. Undantagen från förbuden för biotopskyddsområden och strandskydd i 7 kap. 11 a § respektive 7 kap 16 § miljöbalken och undantaget från obligatoriskt samråd enligt 12 kap. 6 a § samma balk.

⁷ 2 kap. 9 tredje stycket samma lag.

⁸ 2 kap. 10 § samma lag.

respektive mark- och miljödomstolens handläggning av denna tillståndsansökan ska förhålla sig till varandra framgår under avsnitt 14.2 ”Tidplan”.

5 Prövningen i förhållande till miljöbalken

5.1 Inledning

Den ovan refererade regeln i 11 kap. 23 § miljöbalken innebär alltså att tillstånd ska meddelas till sådan vattenverksamhet som behövs för att genomföra planen⁹. Domstolens uppgift i prövningen av vattenverksamheten blir därmed främst att bestämma vilka villkor som ska gälla för denna vattenverksamhet. Tillämpningen av miljöbalken måste i denna prövning alltid ske i beaktande av den parallella miljöprövning som har skett i järnvägsplanen. Dessutom behöver beaktas att de inslag i verksamheten som utgör vattenverksamhet ofta är ”inbäddade” i den byggande verksamheten i stort, där Trafikverket har ett ansvar att enligt reglerna om egenkontroll i 26 kap. miljöbalken kontrollera sin verksamhet utifrån hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken. Detta kan i vissa fall göra att behovet av att fastställa villkor för en viss vattenverksamhet minskar.

Nedan följer en genomgång av hur vattenverksamheten i detta fall förhåller sig till de för byggverksamheten relevanta kapitlen i miljöbalken. I denna genomgång har Trafikverket medvetet valt ett mycket brett beskrivarperspektiv kring denna tillståndsprövnings förhållande till miljöbalken. Många av de frågor som belyses nedan är inte föremål för prövning i målet, då de rör järnvägsanläggningens totala omgivningspåverkan snarare än påverkan från vattenverksamheten. Det breda beskrivarperspektivet har som syfte att sätta den tillståndspliktiga vattenverksamheten i sitt sammanhang.

5.2 Allmänna hänsynsregler 2 kap. miljöbalken

De allmänna hänsynsreglerna har först tillämpats vid regeringens tillåtlighetsprövning och tillämpas därefter även vid den tillåtlighetsprövning som sker inom ramen för fastställelse av järnvägsplanens av tillåtlighet¹⁰. En fastställd järnvägsplan innebär således att den totala omgivningspåverkan från både byggnationen och driften av den nya järnvägen i sin helhet är accepterad enligt dessa hänsynsregler.

Men en tillståndsansökan ska naturligtvis ändå innehålla de uppgifter som behövs för att bedöma hur de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. följs. Hänsynsreglerna kan få förnyad relevans framför allt vid den villkorsprövning som ska ske i detta mål. Detta framförallt i dynamiken mellan 3 § (försiktighetsprincipen) och 7 § (proportionalitetsprincipen). Risken för skador eller olägenheter för människors hälsa eller miljön måste här alltid bedömas i förhållande till nyttan av skyddsåtgärder och andra försiktighetsmått jämfört med kostnaderna för sådana åtgärder. Kraven i 2–5 § och 6 § första stycket i det aktuella kapitlet gäller dock bara i den utsträckning det inte kan anses orimligt att uppfylla dem.

5.3 Riksintressen och hushållningsregler 3–4 kap. miljöbalken

Påverkan från den nya järnvägsanläggningen på riksintressen m.m. utifrån en tillämpning av 3-4 kap miljöbalken, hanteras i sin helhet inom ramen för fastställelse av järnvägsplanen. Skyldigheten att beakta dessa kapitlen i miljöbalken vid planläggning av järnväg framgår direkt av lagen (1995:1649) om byggande av järnväg (1 kap. 3 §) och har sin förklaring i att denna prövning inte kan göras separat från lokaliseringsprövningen.

⁹ Av rättspraxis (MÖD 2006:44) framgår att ett beslut om tillåtlighet generellt är bindande för efterkommande tillståndsprövningar även i andra frågor än vattenverksamhet. Detta förhållande framgår också av vissa uttalanden i förarbeten (Jfr prop. 1997/98:45 del 1 s. 436 och 443 samt prop. 2011/12:118 s. 99).

¹⁰ 1 kap. 3 a § lagen om byggande av järnväg.

Inom delområdet Göta kanal passerar järnvägsanläggningen på bro över Göta kanal, som utgör riksintresse för friluftsliv och kulturmiljövård. Vattenverksamheterna bedöms inte påverka riksintresset negativt.

5.4 Miljökvalitetsnormer 5 kap. miljöbalken

Ostlänkens byggbarhet i förhållande till gällande miljökvalitetsnormer har bedömts inom ramen för fastställelse av järnvägsplanen. Anläggningens lokalisering och utformning har anpassats för att undvika eller begränsa påverkan på de vattenförekomster som finns längs sträckan. De skyddsåtgärder som är av relevans för vattenförekomsterna togs fram och redovisades i miljökonsekvensbeskrivningen för järnvägsplanen.

Den enda vattenförekomst som berörs inom delområdet är Göta kanal. Som ovan nämnt passerar järnvägen Göta kanal på bro. Verksamheten kommer att utformas på ett sätt så att relevanta kvalitetsfaktorer och vattenkvaliteten i Göta kanal inte påverkas negativt. Vattenverksamheterna står därmed inte på något sätt i konflikt med försämrings- eller äventyrandeförbudet i 5 kap. 4 § miljöbalken.

För en mer utförlig beskrivning av hur vattenverksamheterna förhåller sig till miljökvalitetsnormer för vatten, se kap 12 i MKB, bilaga D.

5.5 Skyddade områden enligt 7 kap. miljöbalken

Strandskyddets och biotopskyddets intressen har beaktats inom ramen för planprocessen. Vid fastställd järnvägsplan gäller inte miljöbalkens förbud inom sådana områden (jfr 7 kap. 11 a § resp. 16 § 2 och 3 MB).

I övrigt berörs inga skyddade områden av vattenverksamheterna.

5.6 Bestämmelser om skydd för biologisk mångfald 8 kap. miljöbalken

Reglerna i artskyddsförordningen är en precisering av de allmänna hänsynsreglerna i miljöbalkens andra kapitel. Tillåtlighetsprövningen, som i detta fall sker inom ramen för järnvägsplanprocessen, innefattar prövning mot de allmänna hänsynsreglerna och inkluderar således en bedömning av åtgärdernas förenlighet med artskyddsförordningen. I förekommande fall kan även frågan om artskyddsdispens samprövas inom denna process.

I detta fall har artskyddet för landlevande arter hanterats i järnvägsplanens process och redovisas i Miljökonsekvensbeskrivning för järnvägsplan Klinga-Bäckeby, avsnitt 7.1.3.

Vissa artskyddsfrågor har dock koppling till vattenverksamhet genom att det är vattenverksamheten som riskerar att påverka skyddade arter.

Strax söder om Göta kanal har en våtmark som kan fungera som reproduktionslokal för groddjur som är skyddade enligt 6 § artskyddsförordningen (2007:845) identifierats. Då vattenverksamheterna i diken uppströms våtmarken riskerar att orsaka grumling av våtmarken behöver åtgärder vidtas för att begränsa grumlingen för att undvika risk för grumling under groddjurens reproduktionsperiod. Grumlingsbegränsande åtgärder kommer därför vidtas vid arbeten i dessa diken under reproduktionstiden, se avsnitt 8.4 samt förslag till villkor i avsnitt 10.2.

5.7 Miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd 9 kap. miljöbalken

5.7.1 Inledning

Byggande och drift av järnväg är inte tillståndspliktig miljöfarlig verksamhet. Miljökonsekvenser från driften av den nya järnvägen bedöms i miljökonsekvensbeskrivningen för järnvägsplanen och planen reglerar också de skyddsåtgärder och försiktighetsmått som ska vidtas för att förebygga störningar och andra olägenheter från trafiken eller anläggningen¹¹.

I miljökonsekvensbeskrivningen för järnvägsplanen har också byggskedet beskrivits. Eftersom byggande och drift av järnväg inte är tillståndspliktig miljöfarlig verksamhet är det verksamhetsutövaren själv som, i enlighet med kraven på egenkontroll i 26 kap. miljöbalken, ska kontrollera sin verksamhet och garantera att de allmänna hänsynskraven uppfylls. Trafikverket har i ett projekt som Ostlänken omfattande interna processer för miljösäkring i olika skeden av ett projekt.

Nedan beskrivs hur Trafikverket arbetar med sådan påverkan som kan förekomma till följd av själva byggprojektet men som i vissa fall också kan härröra från vattenverksamheten. Framför allt handlar det då om hantering av massor, transporter och olägenheter i form av buller, vibrationer och utsläpp av länshållningsvatten.

5.7.2 Hantering av massor

Vad gäller masshantering finns det regler framför allt i miljöprövningsförordningen och förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd som kan komma att aktualiseras inom ramen för byggprojektet Ostlänken. Enligt villkor 8 i regeringens tillåtlighetsbeslut ska en masshanteringsplan redovisas till länsstyrelsen och berörda kommuner innan påbörjande av byggnads- och anläggningsarbeten.

Trafikverket har tagit fram en övergripande strategisk masshanteringsplan för Ostlänken i syfte att säkra en hög grad av användning massor inom projektet samt säkerställa att omhändertagandet av massorna sker på ett miljöriktigt sätt, för att förebygga avfall och begränsa klimatpåverkan. Den övergripande strategiska masshanteringsplanen har samrått med berörda kommuner och länsstyrelser.

En masshanteringsplan för arbeten inom det nu aktuella delområdet samt masshanteringsanalyser kommer att tas fram och redovisas till länsstyrelsen senast tre månader innan projektstart och uppdateras varefter projektet framskrider.

Planen kommer bl.a. redovisa hur provtagning av massor kommer att utföras och hur massorna sedan hanteras inom arbetsområdet eller transporteras ut från området. Det kan då uppkomma verksamheter eller åtgärder som är anmälningspliktiga till exempel anmälan om schakt i förorenade områden och anmälan för krossverksamhet. Dessa anmälningar kommer, allt efter det att behov uppkommer, göras av Trafikverket eller av den upphandlade entreprenören i samband med byggskedet. Dessa prövningar omfattas inte av denna tillståndsansökan.

Utsprängda bergmassor kommer i huvudsak att återanvändas som råmaterial och krossas ned till material för uppbyggnad av järnvägsanläggningen. Kvalitetskrav på bergmaterialet styr återanvändningen, kan bergmassorna inte återanvändas för bankroppen, för anläggning av vägar eller för tillverkning av betong, avyttras massorna till extern part i regionen.

¹¹ 2 kap. 9 § lagen om byggande av järnväg.

5.7.3 Transporter

I byggskedet kommer transporter av massor att ske i huvudsak inom och utmed markområdet för den nya järnvägen på tillfälliga byggvägar men även på befintliga allmänna och enskilda vägar.

I byggskedet kommer transporter till och från arbetsområdet att ske på arbetsvägar och vidare ut till befintligt vägnät. I arbetet med järnvägsplanen har strävan varit att nyttja de servicevägar som krävs för anläggningen som arbetsvägar. I flera fall innebär detta att både breddnings- och förstärkningsåtgärder kommer vara nödvändiga för de mindre vägarna i det befintliga vägnätet. I järnvägsplanen finns även utrymme för att anlägga arbetsvägar längs med järnvägsområdet på stor del av sträckan. Där det inte är lämpligt, till exempel med hänsyn till natur- eller kulturvärden, har den möjligheten begränsats.

Omfattning av byggvägar och upplagsytor redovisas i Miljökonsekvensbeskrivning för järnvägsplan Klinga–Bäckeby, figur 22, sid 27.

5.7.4 Buller och vibrationer

Under byggtiden kommer det till följd av anläggningsarbeten för Ostlänken att uppkomma luftburet buller, stomljud och vibrationer från bland annat schaktarbeten, pålning, bergbörning, sprängning och spontning. I vilka fall detta kan anses utgöra risk för olägenhet för omgivningen beror på närheten till bostäder och annan byggnation eller känslig miljö. För att minska störningar under byggperioden arbetar Trafikverket med olika åtgärder enligt en så kallad åtgärdstrappa (se exempel i Miljökonsekvensbeskrivning Ostlänken – Järnvägsplan delen Klinga –Bäckeby, Figur 140, sida 157).

Inom hela projekt Ostlänken gäller att alla risker avseende buller hanteras lika, oavsett om de har samband med vattenverksamhet eller inte. Det innebär att Trafikverket åtagit sig att inom projektet innehålla Naturvårdsverkets allmänna råd för buller från byggplatser, NFS 2004:15 och i de fall detta inte har bedömts vara möjligt, även med vidtagna skyddsåtgärder, erbjuds de berörda tillfälligt boende. Om det uppstår buller som riskerar att utgöra olägenheter för människors hälsa eller miljön hanteras detta buller inom ramen för egenkontroll och den ordinarie tillsyn som gäller för byggprojektet.

När det gäller buller i byggskedet som har samband med vattenverksamhet behöver denna aspekt förstås ändå belysas inom tillståndsprövningen. I praktiken handlar det då om buller från arbeten i vattenområde. Inom det aktuella delområdet förekommer inga sådana bullrande moment från arbeten i vattenområde.

På platser där ordinarie anläggningsmoment orsakar buller och sammanfaller med en vattenverksamhet är det relevant att belysa bullersituationen från de ordinarie anläggningsmomenten även i tillståndshandlingarna. Detta är en anpassning till den praxis från Mark- och miljööverdomstolen som slår fast att det är möjligt att i tillstånd till vattenverksamhet reglera också "annat buller", dvs. sådant buller som inte härrör från den tillståndspliktiga verksamheten. I dom i mål om tillstånd till grundvattenbortledning från järnvägstunneln Citybanan angav Mark- och miljööverdomstolen att reglering i villkor av sådant annat buller visserligen är formellt möjligt men att en bedömning behöver göras av huruvida det är lämpligt och om det finns behov av att göra det (MÖD 2010:9). Trafikverket tillhandahåller nedan de beskrivningar som möjliggör en sådan bedömning i detta fall.

Inom delområdet kommer järnvägen anläggas på bro över en dalgång vid Göta kanal. Vid anläggande av brostöd för bron kommer spontning och schaktning utgöra bullrande verksamhet. Från platserna där brostöd anläggs kommer även grundvatten att ledas bort tillfälligt.

De bullrande momenten kopplade till anläggandet av brostöden innebär risk för bullerstörning överskridande gällande riktvärden för ett antal bostadsfastigheter i närheten av Göta kanal, se figur 20 i bilaga D, Miljökonsekvensbeskrivning för vattenverksamhet. Sammanlagd beräknad tidsåtgång för markarbeten vid bron uppskattas till 1,5 år, men spontning och schaktning som är de mest bullrande arbetena beräknas pågå under några månader.

Vid tillfällen när riktvärdena riskerar att överskridas kommer det bli aktuellt med temporära skyddsåtgärder. Dessa begränsar då påverkan från byggbuller och medför att konsekvenserna för boendemiljöerna bedöms bli små till måttliga.

Vad gäller vibrationer så görs en riskinventering av byggnader inom en sträcka om 150 meter från planerad järnvägsanläggning. Inventeringen omfattar grundförhållanden, grundläggningssätt, konstruktion samt ingående byggnadsmaterial. Inventering och syneförrättning utförs enligt Svensk Standard i god tid innan byggstart.

5.7.5 Utsläpp av vatten

Länshållningsvatten har ofta ett högt partikelinnehåll (sediment) och kan innehålla oljeföreningar från maskiner, kväve från sprängning eller vara påverkat av naturliga vittringsprodukter från bergmineral. pH-värdet kan också vara förhöjt till följd av kontakt med cement och betong. Utsläpp av länshållningsvatten kan därmed utgöra miljöfarlig verksamhet och kontrolleras inom ramen för Trafikverkets egenkontroll samt är föremål för ordinarie tillsyn.

Utsläpp av länshållningsvatten kan i vissa fall ha sådan direkt koppling till vattenverksamhet att utsläppet åtminstone delvis kan ses som hänförligt till vattenverksamheten. Det är framför allt när den vattenverksamhet som provas utgörs av bortledning av grundvatten, och detta grundvatten har blandats med ytvatten och annat vatten och som pumpas bort för att släppas ut utanför arbetsområdet. Utsläppet av länshållningsvattnet är då en fråga som kan behöva beaktas också i prövningen av vattenverksamheten.

Vatten från schakter kommer att omfattas av kontroll avseende kvalitet och vid behov renas genom olje- och sedimentavskiljning och eventuell pH-neutralisering. Se avsnitt 8.1 i bilaga C Teknisk beskrivning för vidare beskrivning av hantering av länshållningsvatten.

5.8 Förorenad mark 10 kap. miljöbalken

När det gäller 10 kap. miljöbalken kan konstateras att detta avser ansvar för miljöskada. Vid byggnationen av Ostlänken har Trafikverket ett ansvar att inte orsaka eller bidra till spridning av förorenande ämnen. Skulle en miljöskada inträffa eller föroreningar spridas till följd av Trafikverkets åtgärder finns reglerna i 10 kap. miljöbalken som bland annat föreskriver en skyldighet att underrätta tillsynsmyndigheten och reglerar ansvaret för att avvärja fara och vidta avhjälpandeåtgärder.

Trafikverket har inventerat befintliga föroreningar längs den blivande järnvägen. I aktuellt delområde har inget förorenat område identifierats.

Om en förorening upptäcks i samband med arbeten i byggskedet kommer Trafikverket att vidta åtgärder enligt de miljösäkringsrutiner som finns för att undvika miljöskada eller bidra till spridning av förorening. Trafikverket underrättar och samråder med tillsynsmyndigheten om vilket avhjälpande som krävs och anmäler verksamheten enligt § 28 Förordning (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd där så fordras.

5.9 Vattenverksamhet 11 kap. miljöbalken

Underlagen till denna ansökan inkluderar beskrivningar av samtliga vattenverksamheter som är planerade inom järnvägsplanen Klinga – Bäckeby. Detta gäller oavsett om de faller under undantagsregeln i 11 kap. 12 § miljöbalken, skulle kunna hanteras som en anmälan eller om de kräver tillståndsprövning. Inom hela delsträckan Klinga – Bäckeby, och därmed även inom delområde Göta kanal, ansöker Trafikverket om tillstånd till samtliga vattenverksamheter. Frivilligt tillstånd söks därmed för vattenverksamheter som skulle kunna hanteras som en anmälan eller om de skulle kunna anses falla under undantagsregeln i 11 kap. 12 § miljöbalken.

5.10 Kemiska produkter m.m. 14 kap. miljöbalken

Det regelverk som gäller för hantering av kemikalier är omfattande och kommer på olika sätt att styra projektets kemikaliehantering. Det finns bestämmelser i förordning (2008:245) om kemiska produkter och biotekniska organismer, i EG-förordning (1272/2008/EG) om klassificering, märkning och förpackning av ämnen och blandningar (CLP-förordningen) och EG-förordning (1907/2006/EG) om registrering, utvärdering, godkännande och begränsning av kemikalier (REACH-förordningen) som styr vilka produkter som får användas, hur de ska vara märkta, viss hantering, import av kemiska produkter m.m.

Dessa regler har även en stark koppling till arbetsmiljöregler då produktmärkningen enligt kemikalielagstiftningen måste iakttas på arbetsplatserna enligt arbetsmiljöreglerna t.ex. Arbetsmiljöverkets föreskrifter om kemiska arbetsmiljörisker (AFS 2014:43). Detta i sig medför även begränsningar av påverkan på den yttre miljön och andra människors hälsa.

Trafikverket har även här att följa sina egna interna regelverk ”TDOK 2010:310 - Krav och kriterier kemiska produkter” och ”TDOK 2012:22 - Farliga ämnen material och varor”.

Entreprenörens hantering av kemiska produkter regleras i första hand kontraktuellt genom att Trafikverkets TDOK 2012:93 ”Generella miljökrav vid entreprenadupphandling” som utgör en del av förfrågnings- och avtalsunderlaget i samband med kommande upphandlingar. Denna TDOK omfattar även byggmaterial.

All kemikaliehantering ska då givetvis ske utifrån en tillämpning av de allmänna hänsynsreglerna och i enlighet med all den lagstiftning som refereras ovan. Entreprenörens lagring och hantering av bränslen, oljor och andra kemikalier samt avfall ska utföras på ett sådant sätt att risken för utsläpp till mark och vatten minimeras. En negativ påverkan på omgivningen får här inte uppkomma. I det sistnämnda TDOK:et preciseras även andra krav på fordon, arbetsmaskiner och drivmedel.

Entreprenören ombesörjer att anmäla anmälningspliktiga drivmedelstankar till aktuella tillsynsmyndigheter samt uppfylla krav på besiktningar etc. på etableringsområdet. Drivmedelstankar skall uppfylla kraven i NFS 2003:24 ”Naturvårdsverkets föreskrifter om skydd mot mark- och vattenförorening vid lagring av brandfarliga vätskor”.

Trafikverket krävställer även att entreprenören endast får använda oljor och smörjmedel som uppfyller kriterierna för kraven enligt ”Ren smörja”, Svanenmärkning eller motsvarande miljömärkning alternativt miljöolja specificerade i gällande utgåva av Svensk Standard SS155434.

Entreprenören skall ha riskberedskap vid eventuella utsläpp till mark och vatten, t.ex. med absorptionsmedel, uppsamlingsplats och oljelänsar. Absorberande medel förvaras lätt tillgängligt på arbetsplatsen. Oljeakutväska ska finnas i samtliga arbetsfordon.

Med hänsyn till de ovannämnda regleringarna i lag eller annan författning samt de kontraktuella begränsningar m.m. som också framkommer ovan saknas det, enligt Trafikverkets uppfattning, ett behov av ytterligare regleringar av dessa frågor kring kemikaliehantering inom ramen för detta tillstånd.

5.11 Avfall 15 kap. miljöbalken

Projektet kommer bland annat att regleras genom avfallsförordningen. Detta regelverk innehåller bestämmelser om hur avfall av olika slag ska hanteras, såsom brännbart avfall, organiskt avfall och farligt avfall. Vidare finns det krav som gäller när avfall ska transporteras t.ex. tillståndsplikt för transport av avfall, skyldigheter att föra anteckningar om sådana transporter, skyldighet att ha transportdokument vid dessa transporter, skyldighet att kontrollera tillstånd hos transportör och mottagare m.m.

Vidare finns det skyldigheter att klassificera uppkomna avfall. Eventuellt avfall kommer att sorteras med avseende på materialslag och hanteras beroende på sammansättning och föroreningsgrad. Sorteringen kan ske på plats eller efter transport ut från området till godkänd behandlingsanläggning, återvinningsanläggning eller deponi. Avfall hanteras enligt lagar, regler och lokala föreskrifter. Registrering i Naturvårdsverkets register för farligt avfall kommer att utföras i enlighet med Avfallsförordning (2020:614) 6 kap. 11 §.

6 Prövningen i förhållande till annan lagstiftning m.m.

6.1 Kulturmiljölagen

Ett flertal fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar berörs direkt av den kommande järnvägsanläggningen. Detta är en konsekvens av järnvägsanläggningens lokalisering och beskrivs i järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning. Dessa lämningar kommer tas bort inom ramen för kommande arkeologiska undersökningar.

Till följd av grundvattenbortledning kan det även uppkomma påverkan på lämningar utanför järnvägsplanens avgränsning. Effekten av en lägre grund- eller ytvattennivå än tidigare årsvariationer kan innebära påbörjande av eller accelererande nedbrytning av lämningar som tidigare legat under vatten. Det kan exempelvis gälla kulturlager, fynd och föremål som består av organiskt material såsom ben, trä, läder, fröer och pollen, men även metall som kan oxidera om det utsätts för syre.

I delområdet har inga kulturvärden identifierats inom utredningsområdet som riskerar att skadas av en grundvatten- eller ytvattenpåverkan.

6.2 Plan- och bygglagen

Av 1 kap. 5 § lagen om byggande av järnväg framgår att byggandet av en järnväg inte får ske i strid mot en detaljplan. Av 2 kap. 6 § tredje stycket miljöbalken följer dessutom att ett tillstånd eller en dispens enligt balken inte heller får ges i strid med en detaljplan.

Bestämmelserna vilar på principen att det är kommunens planläggning som ska vara avgörande för hur mark och vatten får användas inom den egna kommunen.

Inom delområde Göta kanal lokaliseras järnvägsanläggningen utanför detaljplanelagt område. Något formellt hinder mot att bygga järnvägsanläggningen eller meddela tillstånd enligt miljöbalken föreligger därför inte.

6.3 Befintliga tillstånd för vattenverksamhet

En inventering av yt- och grundvattenberoende vattenanläggningar och befintlig vattenverksamhet inom utredningsområdet har genomförts och redovisas i Bilaga D2 PM Yt- och grundvatten Klinga–Bäckeby.

Göta kanal byggdes med stöd av kungligt privilegiebrev som Göta kanalbolaget erhöll den 11 april 1810 (*Privilegium för Götha Canal Bolag*). Privilegiebrevet har bedömts ha tillkommit i enlighet med då gällande normgivningsprinciper och får anses utgöra en av Riksens Ständer tillstyrkt och av Kungl Maj:t beslutad lagstiftning rörande rikets allmänna hushållning enligt 89 § i 1809 års regeringsform (jfr. NJA 2000 s 57).

Inom det aktuella delområdet finns i övrigt inga tillståndsgivna vattenverksamheter.

7 Mark- och vattenförutsättningar

7.1 Topografi och markanvändning

Järnvägslinjen går på bank och bro över dalgången i vilken Göta kanal ligger i. Dalgången stupar kraftigt ner mot Göta kanal på norra sidan från cirka +60 och ner till cirka +33 vid kanalen. På södra sidan om kanalen är terrängen flackare och stiger mot slutet av delområdet upp till cirka +57. Markanvändningen består främst av naturmark (skog och öppna ytor) samt av Göta kanal och dess öppna ytor.

7.2 Geologi och grundvatten

Delområdet Göta kanal sträcker sig över en dalgång i vilken Göta kanal är belägen. De yttligaste jordarterna varierar kraftigt längs med sträckan. Från svallmaterial i början av delområdet till lera, morän och berg i dagen i resterande del. Vid km 127+350 passeras ett område med torv enligt SGU:s jordartskarta.

Sonderingar vid järnvägslinjen inom detta område visar på lera från markytan och ner till den underliggande moränen och troligen är torvområdet belägen väster om järnvägslinjen. Torvområdet anges ej vara ett våtmarksområde i Lantmäteriets topografiska karta.

Grundvattennivån varierar i delområdet. I början av delområdet vid km 126+900 är den belägen relativt djupt under markytan och närmare kanalen är den belägen nära markytan. Generellt sett strömmar grundvatten vid dalgången mot och troligen även ut i kanalen.

På södra sidan av kanalen och fram till cirka km 127+860 är grundvattenytan okänd men ligger troligen nära markytan vid de områden där lera förekommer i dagen. Även här bedöms strömningsriktningen generellt sett följa topografin och vara riktad mot kanalen. Kanalens hydrauliska kontakt med de olika grundvattenmagasinen (övre och undre magasin) är okänd men grundvattennivåer i det undre magasinet intill Göta kanal har ungefär samma nivå som ytvattennivån i Göta kanal

7.3 Ytvatten

Längs med sträckan, km 126+900 till km 127+860, passeras Göta kanal och två våtmarksområden norr och söder om kanalen. Göta kanal ligger inom Söderköpingsåns avrinningsområde och ytvattnet avrinner österut mot sjön Asplången. Delar av området längs järnvägen avvattnas direkt till Göta kanal medan norra delarna av området avrinner till dykarledningar under kanalen, och leds i ett separat system mot sjön Asplången.

Göta kanal (N23-0047) bedöms ha NVI-klass 3, främst kopplat till strandzonens naturliknande kvalitéer. Vattnet är lergrumlat, bredden cirka 40 meter och djupet drygt 3 meter. Här växer bladvass och andra övervattensväxter i en smal zon. Längs stränderna finns en lövdominerad trädbård mot omgivande mark, vilket består av skog, odlingsmark och igenväxningsmarker. Lövbården ger goda förutsättningar för ett rikt fågelliv samt skydd och födoresurser för fisk. Flera observationer av fisk gjordes vid inventeringen. Troligtvis nyttjar asp kanalen för passage mellan Asplången och Roxen, men omfattningen är okänd (Sweco, 2016).

Göta kanal utgör ett konstgjort vatten som utgör en preliminär vattenförekomst. Dess ekologiska potential bedöms till måttlig och uppnår ej god kemisk status.

Göta kanal har en kontrollerad vattennivå genom dess slussar. Medelvattennivån ligger på +33,25 m vid läget för bron. Kanalen är totalt sett 190,5 km lång med en nivåskillnad på cirka 92 meter som hanteras av 58 slussar.

8 I målet aktuella vattenverksamheter

8.1 Inledning

Den här ansökan avser vattenverksamheter inom delområdet Göta kanal som är en del av järnvägsplanen för delsträckan Klinga–Bäckeby.

I delområdet söks tillstånd för totalt 5 vattenverksamheter. Platserna för de olika vattenverksamheterna framgår av bilaga A Översiktskarta och nedan finns en beskrivning av vattenverksamheterna och en sammanställning av dessa i tabellform.

Varje vattenverksamhet benämns med ett unikt ID bestående av en inledande bokstav där Y = ytvatten och G = grundvatten, följt av ett km-tal från banans längdmätning och ett löpnummer för vilken vattenverksamhet i ordningen det är på det aktuella km-talet.

En fördjupad beskrivning av anläggningen och vattenverksamheterna finns i Bilaga C Teknisk Beskrivning och en fördjupad beskrivning av påverkan och miljöeffekter från vattenverksamheterna återfinns i bilaga D.2 PM Yt- och Grundvatten. Miljökonsekvenser redovisas översiktligt i avsnitt 9 och mer utförligt i miljökonsekvensbeskrivningen, bilaga D.

8.2 Vattenverksamheter inom delområdet

Inom delområdet Göta kanal byggs en hög landskapsbro över kanalen och intilliggande mark. Byggnationen omfattar vattenverksamhet eftersom anläggandet av brostöd kräver schaktning under grundvattennivå, varvid tillfällig bortledning av grundvatten blir aktuell under byggskedet vid 12 av de 15 brostöden (**G127-001**).

Därutöver kommer vattenverksamhet i form av arbeten i vattenområde att bli aktuell. Ett utlopp för dagvatten kommer anläggas i Göta kanal, vilket innebär grävning i strandlinjen (**Y127-001**). Ett dike behöver ledas om för att ge plats åt brostöd för bro över Göta kanal och väg 793 (**Y127-002**). Omledningen blir totalt ca 35 meter. En tillfällig trumma kommer anläggas i ett dike cirka 50 meter sydöst om spåret (**Y127-003**), där en etableringsyta ska anläggas. Ca 125 meter av diket läggs i trumma tillfälligt, och trumman tas bort efter färdigställande av järnvägsbron. Ett dike kommer fyllas igen i en sträcka om cirka 14 meter (**Y127-004**) då en serviceväg kommer anläggas. Avvattning hanteras istället genom järnvägens dagvattensystem. Åtgärden benämns i yrkande som omledning då fyllningen syftar till att leda om vatten till anläggningens avvattningssystem.

Nedan följer en sammanställning i tabellform över de vattenverksamheter som omfattas av denna ansökan. Grundvattenbortledningen är relativt liten och ger upphov till begränsade och tillfälliga påverkansområden. Ytvattenverksamheterna innebär främst lokal och liten påverkan i samband med att arbetena genomförs. De vattenverksamheter som omfattas av denna ansökan är således av begränsad omfattning.

Tabell 1. Lista över förekommande vattenverksamheter inom delområdet Göta kanal. Verksamheterna är listade efter deras lokalisering från norr till söder.

ID	km-tal	Vattenverksamhet	Kort beskrivning	Berörd vattenresurs	Avsnitt i TB (bilaga C)
G127-001	127+115 – 127+695	Grundvattenbortledning	Tillfällig grundvattenbortledning för grundläggandet av flera brostöd.	Grundvatten	7.1
Y127-001	127+130	Grävning i vattenområde	Dagvattenutlopp för att avleda dagvatten från bron. Göta kanal har naturvärdesklass 3 (N23-0047)	Göta kanal	7.2

Y127-002	127+350 – 127+385	Fyllning och grävning i vattenområde	Ca 35 m av dike leds om för att ge plats åt brostöd. Befintligt dike grävs igen.	Dike	7.3
Y127-003	127+380– 127+470	Anläggande av tillfällig trumma	Ca 125 m av dike förläggs tillfälligt i trumma	Dike	7.4
Y127-004	127+620	Fyllning i ett vattenområde	Ca 14 m av dike grävs igen då en permanent väg planeras. Avvattning hanteras via anläggningens dagvattensystem	Dike	7.5

8.3 Påverkan och effekter

Grundvattenbortledningen för grundläggningen av stöd till bron över kanalen, G127-001, ger en tillfällig grundvattenavsänkning och de effekter som uppstår kommer även de vara tillfälliga. Någon påverkan på riskexponerade objekt inom påverkansområdet bedöms ej ske och någon skyddsåtgärd är därmed inte påkallad.

För dikesigenläggningen (Y127-004) kommer vegetation och del av dikets biotopskydd försvinna. Diket har låga naturvärden och påverkan bedöms endast bli lokal vilket ger en liten effekt.

Vattenverksamheterna som utförs i dikessystem söder om Göta kanal (Y127-002, Y127-003, och Y127-004) riskerar att medföra grumling vilket kan ha negativ effekt på groddjuren i en våtmark nedströms dikessystemet, se beskrivning i avsnitt 5.6 ovan.

Inga negativa effekter bedöms uppstå på naturvärdena kopplade till Göta kanal till följd av vattenverksamheterna Y127-001, Y127-002, Y127-003 och Y127-004. Vattenverksamheterna bedöms inte heller medföra negativa effekter på sjön Asplången som ligger nedströms Göta kanal.

8.4 Skyddsåtgärder

För tre av ytvattenverksamheterna ska grumlingsbegränsande åtgärder vidtas. Det gäller Y127-002, 003 och 004 om arbetet utförs mellan april och oktober. Detta för att undvika risk att påverka groddjuren i den nedströms belägna våtmarken under deras reproduktionsperiod.

9 Miljökonsekvenser

Som ovan nämnts har en miljökonsekvensbeskrivning för vattenverksamheter inom delsträckan Klinga–Bäckeby (bilaga D till denna ansökan) upprättats. Miljökonsekvenser inom delområde Göta kanal behandlas i miljökonsekvensbeskrivningens kapitel 9. I miljökonsekvensbeskrivningen framgår alla identifierade miljökonsekvenser från vattenverksamheterna i delområdet. Enbart konsekvenser som innebär måttlig – stor eller större miljöpåverkan beskrivs närmare i miljökonsekvensbeskrivningen. Den samlade bedömningen för miljökonsekvenser längst med hela delsträckan Klinga – Bäckeby är att konsekvenserna på aspekten naturmiljö i de flesta fall är små under byggskedet och inga under driftskedet. För övriga miljöaspekter bedöms inga konsekvenser för något riskexponerat objekt.

Vattenverksamheterna i delområdet orsakar överlag begränsade konsekvenser. För de aspekter som utvärderas i miljökonsekvensbeskrivningen har konsekvenser av betydelse, det vill säga som bedömts vara *måttliga* eller större, inte identifierats för någon av de aspekter som utvärderas.

Med vidtagen skyddsåtgärd enligt ovan bedöms ingen av vattenverksamheterna inom delområdet medföra större konsekvens än *liten-måttlig* på något riskexponerat objekt eller värde.

10 Förslag till villkor

Trafikverket föreslår att tillståndet förenas med följande villkor för vattenverksamhetens bedrivande.

10.1 Allmänt villkor

1. Om inte annat framgår av övriga villkor ska vattenverksamheten bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad sökanden i ansökningshandlingarna och i övrigt angett eller åtagit sig i målet, såvitt avser frågor som är av betydelse för att begränsa påverkan på människors hälsa eller miljön.

10.2 Särskilda villkor

2. Grumlande arbeten som genomförs i dikessystem söder om Göta kanal (Y127-002, Y127-003 och Y127-004) ska under perioden april – oktober genomföras inom grumlingsskydd för att förhindra spridningen av grumligt vatten utanför arbetsområdet.

10.3 Kontrollprogram

3. Trafikverket ska upprätta kontrollprogram som ska ges in till tillsynsmyndigheten senast sex veckor innan de tillståndspliktiga arbetena inleds. Kontrollprogrammet ska hållas aktuellt och får efter samråd med tillsynsmyndigheten justeras allteftersom verksamheten fortskrider.

11 Utgångspunkter för villkorsreglering

11.1 Inledning

Det är Trafikverkets erfarenhet att det har kommit att utvecklas något av en norm att tillstånd till vattenverksamhet regelmässigt förenas med ett antal villkor (utöver det allmänna villkoret). Denna praxis har för Trafikverkets del manat fram en gradvis ökning av antalet villkor som föreslås i Trafikverkets ansökningar om vattenverksamhet. Ofta är det fråga om sådana åtgärder som annars skulle anges som skyddsåtgärder i ansökan men som med hänsyn till de uppfattade förväntningarna istället anges som förslag till villkor. Nyttan med en sådan ordning kan ifrågasättas.

Det är Trafikverkets tolkning att miljöbalkens skrivning i 16 kap. 2 § att ett tillstånd får förenas med villkor inte är detsamma som att villkor alltid ska föreskrivas. Avgörande för om ett tillstånd ska förenas med villkor är att sådana behövs, exempelvis för att förhindra skada på eller olägenhet för omgivningen (jfr 22 kap. 25 § första stycket p 6-13 miljöbalken).

Nedan redogör Trafikverket för motiven till de villkor som föreslagits gälla för vattenverksamhetens bedrivande inom delområde Göta kanal. I detta avsnitt utvecklar Trafikverket också sina bedömningar i fråga om de delar av verksamheten där inga särskilda villkor har föreslagits i denna ansökan men som ofta är föremål för villkorsreglering i tillstånd. Trafikverket lyfter härvid särskilt villkorsreglering avseende grundvattenbortledning, buller och vibrationer samt åtagande om vandringshinder.

11.2 Motivering av föreslagna villkor

11.2.1 Det allmänna villkoret

Den av Trafikverket föreslagna villkorsformuleringen innehåller förtydligandet att kravet avser frågor av betydelse för påverkan på människors hälsa eller miljön. Tillägget bör ses som just ett förtydligande av vad som redan gäller vid tillämpning av det allmänna villkoret. Möjligheten att förena ett tillstånd med villkor framgår av 16 kap. 2 § miljöbalken.

Avgörande för om ett tillstånd ska förenas med villkor är dock att sådana behövs - t.ex. för att förhindra skada på eller olägenhet för omgivningen (jfr 22 kap. 25 § första stycket p 6-13 miljöbalken). Samma utgångspunkt gäller förstås även vid uttolkning av det allmänna villkoret, som följaktligen inte kan anses få den verkan att också sådana uppgifter i underlaget blir bindande som saknar betydelse för uppfyllandet av miljöbalkens syften.

Trafikverkets syfte med den föreslagna formuleringen är att i tillstånd till vattenverksamhet undvika onödig bundenhet vid detaljer angående utformningen av de tekniska lösningar och de anläggningar som beskrivits i ansökningshandlingarna. En sådan bundenhet kan många gånger vara helt befogat vid tillstånd för en miljöfarlig verksamhet. Men för en vattenverksamhet inom ett väg- eller järnvägsprojekt riskerar det en låsning av byggverksamheten som inte är påkallad av hänsyn till allmänna intressen.

Obefogade låsningar till en viss teknisk utformning kan i sin tur öka kostnaderna vid upphandling av entreprenader. Detta eftersom de tekniska lösningarna då redan mer eller mindre skulle vara bestämda i vattendomen. Incitamentet för entreprenören att hitta kostnadseffektiva lösningar kan då gå förlorat och i värsta fall även möjligheten att ytterligare minska miljöbelastningen genom ett val av en annan produktionsmetod. Det blir då istället villkoren i vattendomen som i princip styr byggverksamheten.

11.2.2 Grumlingskydd

Inom delområdet Göta kanal finns ett riskexponerat objekt, ett våtmarksområde som under försommaren fungerar som reproduktionslokal för groddjur. På grund härav föreslås att grumlande arbeten under april - oktober ska genomföras inom grumlingskydd i de diken som rinner till våtmarken. Arbeten som inte orsakar grumling, till exempel om arbete sker i torrhet, omfattas inte av villkoret.

Villkorsförslaget omfattar enbart vattenverksamheterna Y127-002, Y127-003 och Y127-004 som genomförs i dike som rinner till våtmarken. Vattenverksamheten Y 127-001 genomförs inom Göta kanals vattenområde och omfattas inte av villkorsförslaget. Denna vattenverksamhet kommer dock omfattas av kontrollprogram och om omfattande grumling eller annan oväntad påverkan uppkommer kan grumlingsbegränsande åtgärder vidtas inom ramen för kontrollprogrammet.

11.2.3 Villkor om kontrollprogram

Trafikverket har gjort en mängd åtaganden att följas upp inom ramen för kontrollprogrammet. Ett villkor om upprättande av kontrollprogram föreslås därför. Den tid om sex veckor som föreslås bedöms vara tillräcklig inför byggstart eftersom Trafikverket kommer att ha en nära dialog med tillsynsmyndigheten inför upprättandet av kontrollprogrammet. Vad gäller innehållet och utformningen av kontrollprogrammet hänvisas även till avsnitt 13 Uppföljning och kontroll.

11.3 Områden som inte föranleder villkorsförslag

11.3.1 Inledning

I detta avsnitt utvecklar Trafikverket sina bedömningar i fråga om grundvattenbortledning, buller och vibrationer samt åtagande om vandringshinder. Dessa områden har identifierats som sådana frågor som ofta är föremål för villkorsreglering i tillstånd, men där Trafikverket gör bedömningen att villkor inte är nödvändiga i detta fall.

11.3.2 Grundvattenbortledning

Vattenverksamhet som innebär grundvattenbortledning inom delområdet Göta kanal bedöms ha liten eller näst intill ingen påverkan. Inga riskobjekt har identifierats inom påverkansområdena och grundvattenbortledningen är enbart tillfällig. På grund härav föreslås inga särskilda villkor med avseende på grundvattenbortledning.

11.3.3 Buller och vibrationer

Trafikverket har inte lämnat förslag till villkor avseende buller. I delområdet är det buller som uppstår i järnvägsprojektet så kallat annat buller, det vill säga sådant buller som inte uppkommer på grund av vattenverksamheten. I avsnitt 5.7.4 har Trafikverket redovisat de platser där bullrande arbeten utförs på samma plats som vattenverksamhet förekommer.

När det gäller "annat buller" kan konstateras att det i detta fall råder helt andra förhållanden än vad som var fallet i det s.k. Citybananmålet som hänvisas till i avsnitt 5.7.4. Citybanan ligger i centrala Stockholm och det var därför många människor som under en lång tid utsattes för buller och vibrationer till följd av projektet. Därtill arbetar Trafikverket inom hela

projekt Ostlänken redan arbetar aktivt med bullerskyddsåtgärder, se avsnitt 5.7.4. Som tidigare redogjorts hanteras alla risker avseende buller inom projekt Ostlänken lika, oavsett om de har samband med vattenverksamhet eller inte. Trafikverket har härvid att förhålla sig till Naturvårdsverkets allmänna råd för buller från byggplatser, NFS 2004:15. Något behov av villkor för annat buller torde därmed inte föreligga.

Villkor avseende vibration torde inte vara påkallat eftersom Trafikverket i detta fall, liksom i alla andra anläggningsprojekt, oavsett om de medför tillståndspliktig vattenverksamhet eller inte, har att följa Svensk standard.

11.3.4 Åtagande om vandringshinder

Enligt Trafikverkets regelverk ska anläggningar dimensioneras så att varken dämning eller vandringshinder för förekommande vattenlevande organismer uppkommer. Detta är en skadeförebyggande åtgärd och finns tydligt kravställt i utförd och kommande projektering av anläggningar i dike, sjöar och vattendrag. Något särskilt villkor om detta är därför inte nödvändigt.

12 Särskilt kring prövningen

12.1 Vattenrättslig rådighet

Trafikverket har rådighet genom 2 kap. 4 § p. 6 lag (1998:810) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet. Markåtkomst sker med stöd av järnvägsplan.

De vattenverksamheter som omfattas av ansökan ligger dessutom inom det område som tagits i anspråk för järnvägsplanen och som Trafikverket därmed har rätt att förfoga över.

12.2 Samråd

Denna ansökan har föregåtts av ett omfattande samrådsförfarande enligt 6 kap. miljöbalken, där Trafikverket haft avgränsningssamråd med myndigheter och de fastighetsägare, markavvattningsföretag och andra som har bedömts som särskilt berörda av vattenverksamheten som följer av den aktuella järnvägsplanen. Särskild inbjudan till samråd gick även ut till alla fastighetsägare inom ett väl tilltaget utredningsområde för vattenverksamhet.

Då Trafikverket har bedömt att den sökta vattenverksamheten innebär betydande miljöpåverkan har inget undersökningssamråd genomförts. Avgränsningssamrådet genomfördes gemensamt och samordnat med samråd för järnvägsplan i form av öppna hus med allmänheten, berörda myndigheter och näringsliv samt organisationer samt särskilda möten med Länsstyrelsen i Östergötlands län och Norrköpings kommun. Även flertalet kompletterande samråd har genomförts.

Samtliga samrådsaktiviteter som genomförts samt synpunkter på vattenverksamheten framgår av den bifogade samrådsredogörelsen, se bilaga D.3.

12.3 Bedömning av sakägarkretsen

I bilaga E förtecknas samtliga fastigheter inom påverkansområde för grundvatten och fastigheter som berörs av arbeten inom vattenområde. Av förteckningen framgår Trafikverkets bedömning i fråga om vilka av fastigheterna som särskilt berörs av vattenverksamheten och således är att betrakta som sakägare.

Trafikverket har vid avgränsningen av sakägarkretsen utgått från 9 kap. 2 § lagen (1998:810) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet. Kretsen utgörs således av de fastighetsägare på vars fastigheter verksamheten kan medföra skador på mark eller vatten som tillhör fastigheten, på byggnader eller anläggningar som finns på fastigheten eller på fastighetens användningssätt. Kretsen omfattar inte verksamheter inom delar av fastigheter som vid tiden för verksamheten kommit i statlig ägo genom järnvägsplanens permanenta markanspråk. Till sakägarkretsen hör således ägare till byggnader, ledningar eller andra anläggningar inom potentiellt sättning-skänlig lermark eller brunnar inom påverkansområdet för grundvatten samt fastighetsägare på vars fastigheter skada kan uppkomma genom arbeten i ytvatten/vattenområde.

Påverkansområden för grundvattenbortledning har beräknats med både analytiska och numeriska metoder och är fackmannamässigt utförda och baseras på att schakten utförs utan spont om inte annat anges. Med potentiellt sättning-skänlig mark räknas områden med postglacial eller glaciärra, gyttjelera och områden med torv.

Inom det aktuella delområdet finns bara ett riskexponerat objekt inom påverkansområdet för grundvattenbortledning upptagen i sakägarförteckningen. Brunnen bedöms dock ej skadas av vattenverksamheten.

12.4 Ersättning för intrång och skada

Hantering av ersättning kopplad till intrång regleras i järnvägsplanen och beskrivs i järnvägsplan Klinga-Bäckeby. De vattenverksamheter, företrädesvis den grundvattenbortledning som denna ansökan omfattar, ska inte, med hänsyn till föreslagna försiktighetsmått och skyddsåtgärder, behöva medföra några skador på motstående intressen. I vart fall kan Trafikverket inte förutse några sådana skador och denna ansökan innehåller därför inte heller några uppgifter om ersättningsbelopp. Trafikverket har inför denna ansökan utrett och identifierat samtliga byggnader och anläggningar inom påverkansområdet som kan antas vara känsliga för grundvattensänkning enligt Bilaga D2 till miljökonsekvensbeskrivningen; PM Yt- och grundvatten med Bilaga D.2.1 Riskexponerade objekt.

Trafikverket kommer att följa upp sin omgivningspåverkan. Om skador mot förmodan ändå skulle uppkomma får de hanteras som oförutsedda skador, se avsnitt 12.6.

12.5 Arbetstid

Trafikverket har begärt att arbetstiden ska bestämmas till tio år. Arbetet inom delområdet ingår i ett större byggprojekt med lång byggtid. I dagsläget är det inte planerat när under den totala entreprenadtiden som de aktuella vattenverksamheterna kommer att utföras. Därför hemställer Trafikverket om en arbetstid om tio år, så att vattenverksamheterna kan utföras utan att tillståndet förfaller.

12.6 Tid för oförutsedd skada

Eventuella oförutsedda skador kommer troligen att visa sig relativt omgående. Trafikverket föreslår därför att tiden för anmälan av oförutsedda skador bestäms till normaltiden enligt 24 kap. 18 § miljöbalken, det vill säga fem år från utgången av arbetstiden.

Om det ändå uppkommer skador med ett orsakssamband med den vattenverksamhet som omfattas av tillståndet så kommer dessa skador att ersättas av Trafikverket enligt bestämmelser i 31 kap. miljöbalken. Sådana skador kan, enligt Trafikverkets förslag avseende arbetstid och oförutsedd skada, göras gällande inom femton år från inledandet av de tillståndspliktiga arbetena.

12.7 Prövningsavgift

Kostnaderna för utförande av den tillståndssökta vattenverksamheten ligger i intervallet 5–10 miljoner kronor. Grundavgiften uppgår således till 35 000 kronor enligt 3 kap. 4 § förordningen (1998:940) om avgifter för prövning och tillsyn enligt miljöbalken. Tilläggsavgift för bortledning av grundvatten uppgår till 150 kronor. Prövningsavgiften bör därför bestämmas till 35 150 kronor.

13 Uppföljning och kontroll

Nedan beskrivs översiktligt uppföljning som sker inom ramen för vattenverksamheten. Under avsnitt 13.2 *Övrig uppföljning*, beskrivs exempel på den ytterligare uppföljning som sker inom ramen för Trafikverkets egenkontroll eller i separata kontrollprogram.

13.1 Trafikverkets uppföljning av vattenverksamheten

Uppföljningen syftar till att säkerställa kontroll och uppföljning av vattenverksamheten och den påverkan som kan uppkomma i omgivningen. I det kontrollprogram som tas fram för vattenverksamheten preciseras vilka kontroller som ska utföras och med vilken frekvens, när åtgärder ska vidtas samt hur resultat ska redovisas och kommuniceras med tillsynsmyndigheterna.

Kontrollprogram för vattenverksamheten tas fram och redovisas för tillsynsmyndigheten minst 6 veckor innan vattenverksamheten påbörjas. Programmet är sedan ett levande dokument som hålls aktuellt så länge det finns behov av revidering av uppföljningen.

Under byggskedet kommer bland annat följande kontroller att utföras.

13.1.1 Grundvatten

Avseende grundvatten kommer följande kontroller att genomföras:

- mätning av grundvattennivåer i jord och i berg
- mätning av sättningrörelser på anläggningar och byggnader
- kvalitetskontroll av länshållningsvatten

13.1.2 Ytvatten

För sjöar, vattendrag och diken ska krav ställas på entreprenören att för varje vattenverksamhet redovisa en arbetsberedning för beställaren för samråd innan vattenverksamheten får startas. Beredningen ska omfatta:

- Start- och slutdag för arbeten i vattenområdet.
- Dokumenterade flödesförhållanden innan arbetena inleds.
- Beskrivningar av vilka åtgärder som ska vidtas och vilka skyddsåtgärder som kan vidtas om grumling uppkommer.
- Rutiner föra dagliga noteringar/journalföring (glesas ut vid mer långvariga arbeten i enlighet med kontrollprogram) om:
 - Övriga arbeten som pågår som kan påverka förhållanden i vattenområdet.
 - Mätningar eller observationer avseende grumling. Om grumlingsskydd används mäts utanför grumlingsskyddet.
 - Flödesförhållanden
 - Skyddsåtgärder som vidtas och deras funktion
- Fotodokumentation, (minst före, efter och en gång under arbetenas utförande).
- Rutiner för meddelande om driftstörning eller om förhållanden avviker från de förväntade.

13.2 Övrig uppföljning

13.2.1 Utsläpp till vatten

Kvalitetskontroll av länshållningsvatten från jordschakter, sprängning av berg samt eventuellt avrinnande vatten från upplag görs med kontroll av pH, olja, partikelinnehåll och kväve, utformat efter recipientens känslighet.

Om naturligt förekommande sulfidhaltig jord påträffas tas vid behov separata kontrollprogram fram för hantering och förvaring av massorna och eventuella åtgärder såsom pH-justering av vatten från upplag.

13.2.2 Byggbuller

Trafikverket är som verksamhetsutövare ansvarig för allt byggbuller vid anläggningsarbeten och byggbuller som kan kopplas till vattenverksamhet ska hanteras på samma sätt som övriga bullrande arbetsmoment. Entreprenören redovisar i en miljöplan som upprättas före byggstart hur riktvärden från Naturvårdsverkets allmänna råd för buller från bygplatser, NFS 2004:15, ska innehållas.

För att minska störningar under byggperioden arbetar Trafikverket med olika åtgärder enligt en så kallad åtgärdstrappa, se exempel i Miljökonsekvensbeskrivning Ostlänken – Järnvägsplan delen Klinga–Bäckeby, Figur 140, sida 157. Ibland är det inte tekniskt möjligt eller ekonomiskt rimligt att klara riktvärdena och om de överskrids under en längre period kommer Trafikverket att erbjuda tillfälligt boende alternativt tillfällig vistelse.

13.2.3 Trafikverkets generella miljökrav

Trafikverket har generella miljökrav på entreprenörer som kommer att följas upp under byggskedet. De generella miljökraven innefattar bland annat krav gällande;

- systematiskt och strukturerat miljöarbete,
- krav på arbetsmaskiner och fordon,
- kontinuerlig uppföljning av aktuella byggbullernivåer,
- kemiska produkter och
- material och varor.

14 Övrigt

14.1 Skäl för verkställighet

Trafikverket anser att det finns skäl för mark- och miljödomstolen att meddela ett verkställighetsförordnande. Tillstånden i denna ansökan förutsätter att järnvägsanläggningen blivit tillåten i en järnvägsplan som vunnit laga kraft. Då är det slutligen bestämt att anläggningen kommer att genomföras med den lokalisering och med den sträckning samt läge som blivit reglerade i planen.

Något hinder för mark- och miljödomstolen att meddela verkställighet för de vattenrättsliga tillstånden ska då inte föreligga. Den intresseprövning som skulle kunna tala mot ett sådant förordnande är ju vid denna tidpunkt redan avgjord i järnvägsplanen.

De vattenrättsliga tillstånden är dessutom en förutsättning för genomförandet av projektet. Förseningar av projektet kommer att innebära att de förväntade kapacitetsökningarna för järnvägssystemen försenas. Förutom denna samhällsekonomiska förlust kan en försening även innebära rent monetära förluster. Detta i förhållande till de ekonomiskt rationella arbetssätt som förutsatts vid planeringen av projektet.

Genomförande av de vattenrättsliga arbetena får även anses stå i överensstämmelse med de allmänna hänsynsreglerna. Inga skador kan förutses. Verksamheten regleras dessutom av en mycket omfattande mängd föreskrifter och förordningar. Med hänsyn till detta måste risken för både oförutsedda och irreversibla skador anses som mycket liten, för att inte säga försumbar. Med hänsyn till ovanstående bör Trafikverkets intresse av att kunna ta tillståndet i anspråk redan med stöd av mark- och miljödomstolens dom anses väga tyngre än de intressen som skulle kunna tala för motsatsen.

14.2 Tidplan

Då Trafikverket har vattenrättslig rådighet finns det inget som hindrar att mark- och miljödomstolen begär eventuella kompletteringar, kungör målet och slutför skriftväxlingen parallellt med prövning av järnvägsplanen.

Verket ser det dock inte som lämpligt att domstolen redan nu lägger fast en tidplan för målets fortsatta handläggning. Detta har att göra med den osäkra tidsutdräkten för regeringens handläggning av eventuella överklaganden av beslutet att fastställa järnvägsplanen. Tills vidare är det således lämpligt att handläggningen i målet får fortgå utan de formella restriktioner som en tidplan innebär.

Vad gäller den i avsnitt 4.1 preliminärt angivna tidpunkten för järnvägsplanens laga kraft så är förhoppningen att Trafikverket före slutet av 2023 kan ha mer kunskap kring denna fråga.

14.3 Kungörelse

Trafikverket föreslår att ansökan kungörs i Post och inrikes tidningar och Norrköpings Tidningar.

14.4 Huvudförhandling

Då de aktuella vattenverksamheterna är av begränsad omfattning anser Trafikverket att målet kan avgöras utan huvudförhandling enligt 22 kap. 16 § andra stycket miljöbalken.

14.5 Höjdsystem och koordinater

Tillämpat koordinatsystem är SWEREF 99 1800 och höjdsystem RH 2000. Fixpunkter för anläggningen som ingår i ansökan redovisas i bilaga C Teknisk beskrivning.

14.6 Skriftväxling

För att underlätta Trafikverkets hantering av inkommande yttranden har en särskild e-postadress tillskapats:

ostlanken.gotakanal@trafikverket.se

Trafikverket önskar att domstolen använder sig av denna ärendebrevlåda för kommunikation i målet från domstolen till Trafikverket.

14.7 Fakturering

Fakturering sker digitalt genom e-faktura till Trafikverket.

För möjliga tillvägagångssätt, se vår webbsida:

<https://bransch.trafikverket.se/om-oss/kontakt/Fakturor-till-Trafikverket/>

Trafikverkets organisationsnummer: 202100-6297.

Alla fakturor ska märkas med EF 1859 Daniel Palm

14.8 Aktförvarare

Till aktförvarare föreslås

Edina Busuladzic

Besöksadress: Trafikverket, Luntgatan 28, Norrköping

Telefonnummer: 070 0070178

Som ovan,

Elin Nilsson, verksjurist

Bilagor

Bilaga A. Översigtskarta delområde Göta kanal

Bilaga B. Sammanställning vattenverksamheter Göta kanal

B.1 Fotobilaga vattenverksamheter

Bilaga C. Teknisk beskrivning vattenverksamhet Göta kanal

C.1 Plan- och profilkartor

C.2 Ritningar

Bilaga D. Miljökonsekvensbeskrivning vattenverksamhet Klinga–Bäckeby

D.1 Bedömningsgrunder vattenverksamhet

D.2 PM Yt- och grundvatten Klinga–Bäckeby

D.2.1 Riskexponerade objekt

D.2.2 PM Beräkningar

D.3 Samrådsredogörelse för vattenverksamhet

Bilaga E. Fastighetsägar- och sakägarförteckning