

**Ärendenummer**  
TRV 2023/104617

**Dokumentdatum**  
2023-12-20

Vänligen använd detta diarienummer vid kontakter med Trafikverket

**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](mailto:elin.b.nilsson@trafikverket.se)

För kommunikering i målet ombeds domstolen använda den särskilt tillskapade ärendebrevlådan

[ostlanken.rosenlund-backeby@trafikverket.se](mailto:ostlanken.rosenlund-backeby@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 Rosenlund – Bäckeby på delsträckan Klinga-Bäckeby i Norrköpings kommun, Östergötlands län.

## Innehåll

<b>1 YRKANDEN M.M.</b> .....	<b>5</b>
1.1 ARBETE I VATTENOMRÅDE .....	5
1.1.1 Torvområde vid Bäckeby .....	5
1.1.2 Arbeten i diken .....	5
1.1.3 Eggebybäcken .....	5
1.2 GRUNDVATTEN .....	5
1.3 VERKSTÄLLIGHET .....	5
1.4 ÖVRIGT .....	6
<b>2 ORIENTERING OM PROJEKTET</b> .....	<b>7</b>
2.1 OSTLÄNKEN .....	7
2.2 DELSTRÄCKA KLINGA–BÄCKEBY .....	8
2.3 JÄRNVÄGSANLÄGGNINGEN INOM DELOMRÅDE ROSENLUND–BÄCKEBY .....	10
<b>3 OM ANSÖKAN – STRUKTUR OCH AVGRÄNSNINGAR</b> .....	<b>12</b>
3.1 EN ANSÖKAN PER DELOMRÅDE .....	12
3.2 MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNINGENS AVGRÄNSNING .....	12
3.3 DEN TEKNISKA BESKRIVNINGEN .....	13
3.4 ANSÖKANS AVGRÄNSNING GENTEMOT ANNAN LAGSTIFTNING .....	14
<b>4 PRÖVNINGEN I FÖRHÅLLANDE TILL LAGEN OM BYGGANDE AV JÄRNVÄG</b> .....	<b>15</b>
4.1 INLEDNING .....	15
4.2 JÄRNVÄGSPLAN ENLIGT LAGEN OM BYGGANDE AV JÄRNVÄG .....	15
4.3 JÄRNVÄGSPLANENS BETYDELSE FÖR PRÖVNINGEN AV VATTENVERKSAMHET I DETTA FALL .....	16
<b>5 PRÖVNINGEN I FÖRHÅLLANDE TILL MILJÖBALKEN</b> .....	<b>17</b>
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
<b>6 PRÖVNINGEN I FÖRHÅLLANDE TILL ANNAN LAGSTIFTNING M.M.</b> .....	<b>24</b>
6.1 KULTURMILJÖLAGEN .....	24
6.2 PLAN- OCH BYGGLAGEN .....	24
6.3 BEFINTLIGA TILLSTÅND FÖR VATTENVERKSAMHET .....	24

<b>7 MARK OCH VATTENFÖRUTSÄTTNINGAR.....</b>	<b>26</b>
7.1 TOPOGRAFI OCH MARKANVÄNDNING.....	26
7.2 GEOLOGI OCH GRUNDVATTEN .....	26
7.3 YTVATTEN .....	26
<b>8 I MÅLET AKTUELLA VATTENVERKSAMHETER .....</b>	<b>28</b>
8.1 INLEDNING .....	28
8.2 GRUNDVATTENBORTLEDNING OCH ARBETE I VATTENOMRÅDE VID SKÄRNING I HÖJD MED NORSHOLM ..	31
8.2.1 Beskrivning av åtgärderna .....	31
8.2.2 Påverkan och effekter .....	31
8.2.3 Skyddsåtgärder .....	32
8.3 ARBETEN VID EGGEBYBÄCKEN .....	33
8.3.1 Ytvattenverksamheter vid Eggebybäcken och anslutande diken.....	33
8.3.2 Grundvattenverksamheter i anslutning till Eggebybäcken .....	34
8.3.3 Påverkan och effekter .....	34
8.3.4 Skyddsåtgärder .....	35
<b>9 MILJÖKONSEKVENSER .....</b>	<b>36</b>
<b>10 FÖRSLAG TILL VILLKOR.....</b>	<b>37</b>
10.1 ALLMÄNT VILLKOR .....	37
10.2 SÄRSKILDA VILLKOR.....	37
10.3 KONTROLLPROGRAM.....	37
<b>11 UTGÅNGSPUNKTER FÖR VILLKORSREGLERING.....</b>	<b>38</b>
11.1 INLEDNING .....	38
11.2 MOTIVERING AV FÖRESLAGNA VILLKOR .....	38
11.2.1 Det allmänna villkoret.....	38
11.2.2 Grumlingskydd.....	39
11.2.3 Villkor om kontrollprogram.....	39
11.3 OMRÅDEN SOM INTE FÖRANLEDER VILLKORSFÖRSLAG .....	39
11.3.1 Inledning .....	39
11.3.2 Grundvattenbortledning .....	39
11.3.3 Buller och vibrationer.....	39
11.3.4 Åtagande om vandringshinder .....	40
<b>12 SÄRSKILT KRING PRÖVNINGEN .....</b>	<b>41</b>
12.1 VATTENRÄTTSLIG RÅDIGHET.....	41
12.2 SAMRÅD .....	41
12.3 BEDÖMNING AV SAKÄGARKRETSEN .....	41
12.4 ERSÄTTNING FÖR INTRÅNG OCH SKADA .....	42
12.5 ARBETSTID .....	42
12.6 TID FÖR OFÖRUTSEDD SKADA .....	42
12.7 PRÖVNINGSavgift .....	42
<b>13 UPPFÖLJNING OCH KONTROLL.....</b>	<b>43</b>
13.1 TRAFIKVERKETS UPPFÖLJNING AV VATTENVERKSAMHETEN .....	43
13.1.1 Grundvatten.....	43
13.1.2 Ytvatten.....	43
13.2 ÖVRIG UPPFÖLJNING .....	44

13.2.1 Utsläpp till vatten.....	44
13.2.2 Byggbuller.....	44
13.2.3 Trafikverkets generella miljökrav.....	44
<b>14 ÖVRIGT .....</b>	<b>45</b>
14.1 SKÅL FÖR VERKSTÅLLIGHET .....	45
14.2 TIDPLAN .....	45
14.3 KUNGÖRELSE .....	45
14.4 HUVUDFÖRHANDLING .....	46
14.5 HÖJDSYSTEM OCH KOORDINATER.....	46
14.6 SKRIFTVÅXLING .....	46
14.7 FAKTURERING .....	46
14.8 AKTFÖRVARARE.....	46
<b>BILAGOR .....</b>	<b>47</b>

## 1 Yrkanden m.m.

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

### 1.1 Arbete i vattenområde

#### 1.1.1 Torvområde vid Bäckeby

1. gräva ur våtmark för att kunna anlägga järnväg i skärning, samt därefter i bygg- och driftskede leda bort inläckande grundvatten från skärningen

#### 1.1.2 Arbeten i diken

2. utföra erforderliga omledningar av diken samt övriga arbeten i diken, såsom nedläggning och byte av trummor, utrivning av tillfälliga trummor, grävning och fyllning

#### 1.1.3 Eggebybäcken

3. inom vattenområde uppföra järnvägsbank med tillhörande anläggningsdelar och åtgärder
4. omleda samt nedlägga trumma i Eggebybäcken och riva ut denna trumma efter avslutat byggskede samt utföra arbeten i form av fyllning och grävning i Eggebybäcken för anläggande av dagvattenutlopp och erosionsskydd

### 1.2 Grundvatten

1. i byggskedet leda bort grundvatten från tillfälliga schakt för anläggande av broar
2. i bygg- och driftskede leda bort inläckande grundvatten från skärningar i jord och berg
3. i bygg- och driftskede leda bort inläckande grundvatten från dagvattendiken

### 1.3 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.

## 1.4 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 infrastruktursatsning 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

Delsträckan börjar i norr i höjd med trafikplats Lövstad och slutar vid kommungränsen mellan Norrköping och Linköping. Sträckan är totalt cirka 12 kilometer lång och ligger i Norrköpings kommun.

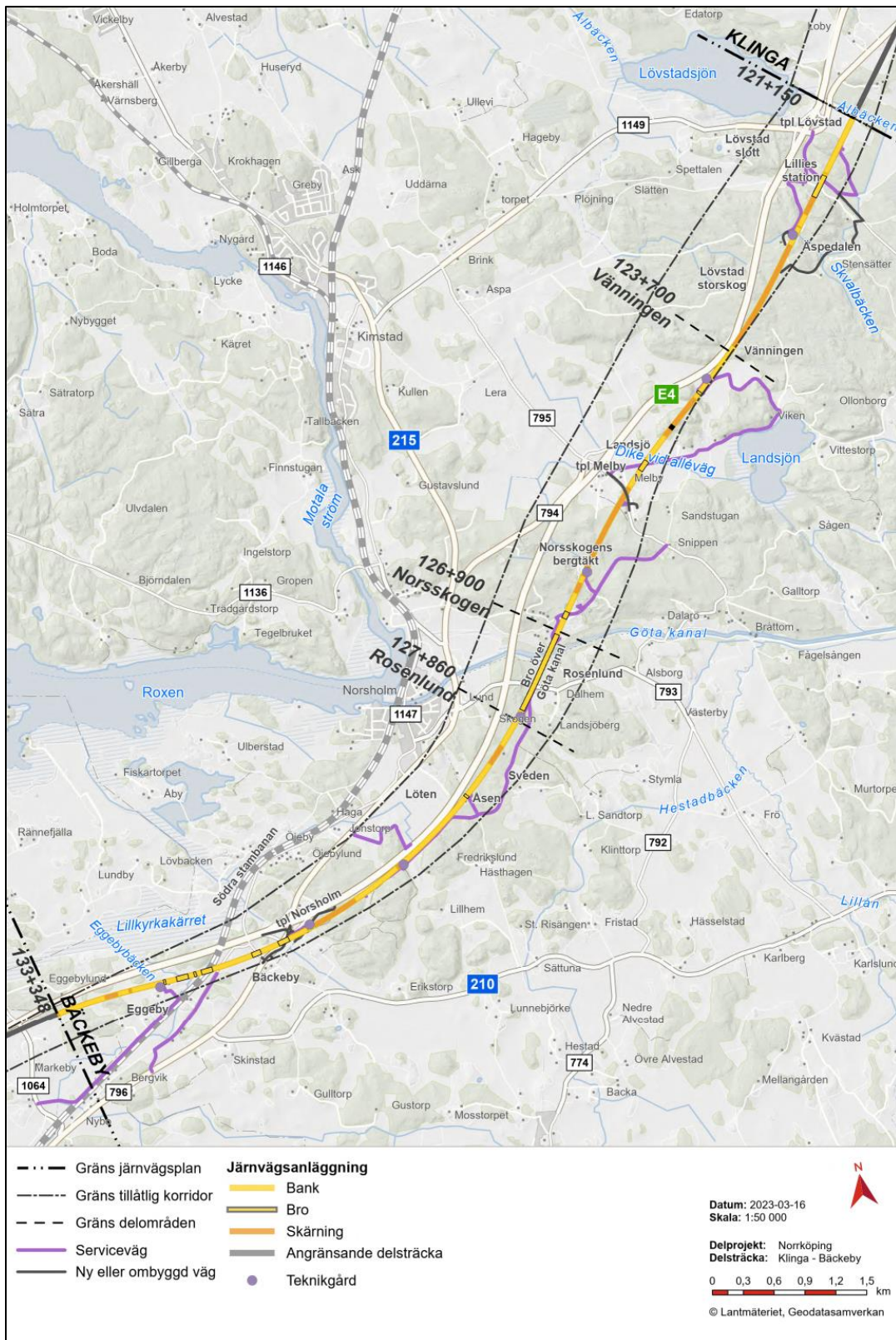
Delsträckan ligger i en relativt kuperad terräng, i ett skogslandskap samt i jordbruksmark. Järnvägen placeras därmed omväxlande på bank, i skärning och på bro.

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.





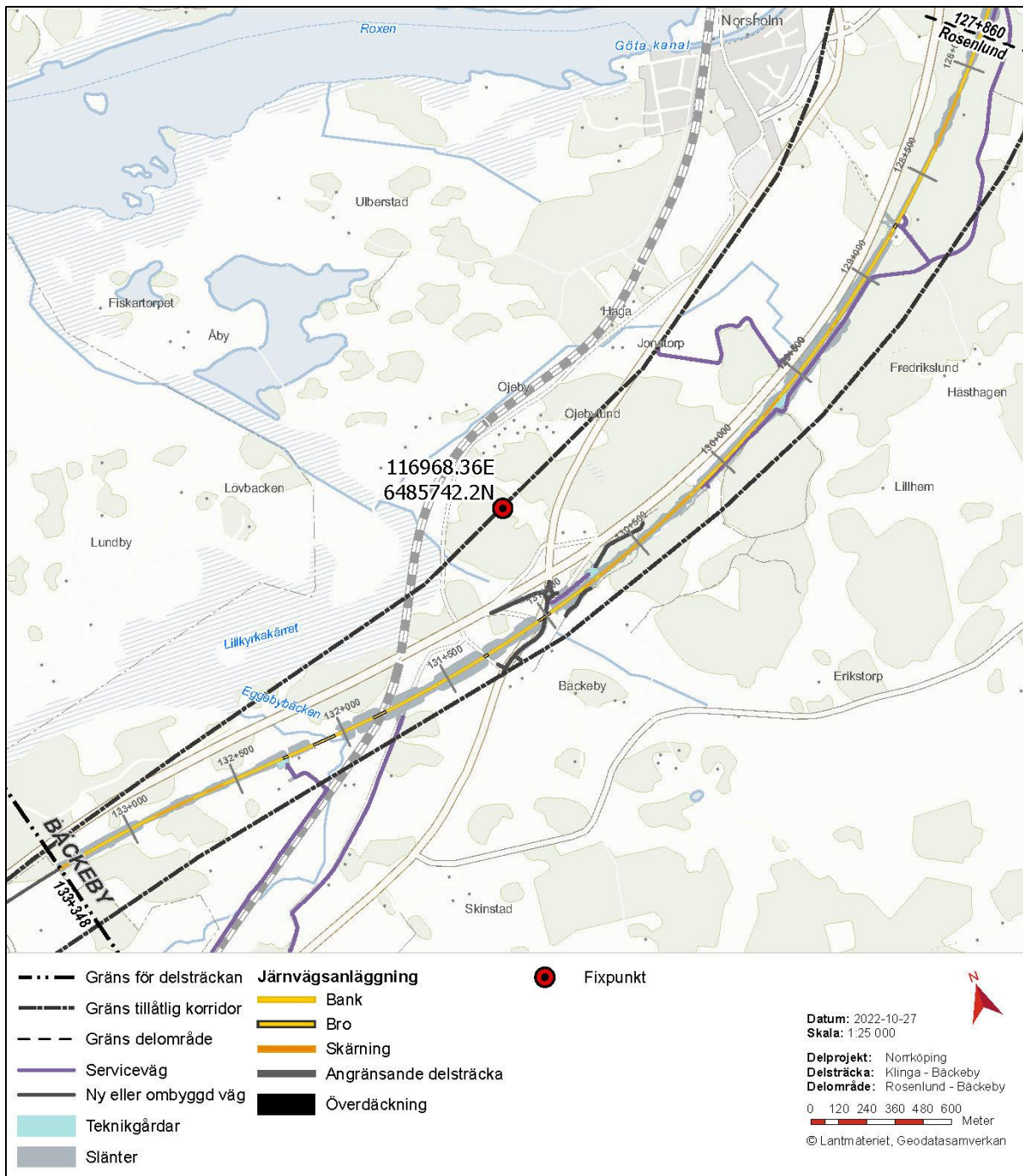
TMALL 0422 Brev 4.0

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

## 2.3 Järnvägsanläggningen inom delområde Rosenlund-Bäckeby

Denna ansökan avser vattenverksamheter inom delområde Rosenlund-Bäckeby, som ligger inom järnvägsplanens längdmätning km 127+860 till km 133+348. Inom delområdet följer järnvägen parallellt med och sydost om E4. Järnvägen passerar omväxlande skogs-, betes- och åkermark fram till Bäckeby och Trafikplats Norsholm. I denna del ligger järnvägen omväxlande på bank och i skärning.

Järnvägen går sedan på bank fram till Eggebybäcken, bortsett från fyra broar som planeras. Tre av järnvägsbroarna planeras gå över vägar och en över Södra stambanan som passeras vid km 131+800. Eggebybäcken passeras på en lång lådbalkbro. Sista delen fram till kommungränsen mellan Norrköping och Linköping ligger järnvägen på bank och i skärning förutom en mindre bro vid km 132+250.



Figur 3. Översikt Ostlänken inom delområde Rosenlund-Bäckeby

## 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 gränsdragningen 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 Rosenlund-Bäckeby.

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 Rosenlund - 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 D.2). 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 länshållningsvatten i byggskedet och dränvatten i driftskedet 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 Rosenlund-Bäckeby.

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 utförandentreprenad.

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 spåranläggningens 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.

Byggnad 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 lokaliseringsalternativ. 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 järnvägsändamålet<sup>1</sup>. 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 länsstyrelsen<sup>2</sup>. Fastställelse av en järnvägsplan sker hos Trafikverkets centrala funktion Juridik och Planprövning. Trafikverkets beslut om fastställelse av plan kan överklagas till regeringen.<sup>3</sup> 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 eftersträvas<sup>4</sup>. När en järnväg byggs ska den ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med järnvägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskäligen kostnad. Hänsyn ska tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden<sup>5</sup>.

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

<sup>1</sup> 4 kap. 1 § lag (1995:1649) om byggande av järnväg

<sup>2</sup> 2 kap. 15 § samma lag

<sup>3</sup> 5 kap. 1 § samma lag

<sup>4</sup> 1 kap. 3 § andra stycket samma lag.

<sup>5</sup> 1 kap. 4 § första stycket samma lag

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 redovisas<sup>6</sup>.

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.<sup>7</sup>

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.<sup>8</sup>

I detta fall godkändes planens miljökonsekvensbeskrivning av Länsstyrelsen i Östergötlands län under 2022. Allt underlagsmaterial för den järnvägsplan som nu är aktuell för Klinga-Bäckeby finns annars 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 respektive mark- och miljödomstolens handläggning av denna tillståndsansökan ska förhålla sig till varandra framgår under avsnitt 14.2 ”Tidplan”.

<sup>6</sup> 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.

<sup>7</sup> 2 kap. 9 tredje stycket samma lag.

<sup>8</sup> 2 kap. 10 § samma lag.



## 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 planen<sup>9</sup>. 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 tillåtlighet<sup>10</sup>. 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 nytta 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.

<sup>9</sup> 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).

<sup>10</sup> 1 kap. 3 a § lagen om byggande av järnväg.

Ostlänken passerar öster om ett riksintresse för yrkesfiske, sjön *Roxen*. Planerade vattenverksamheter 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.

Vattenverksamheterna i delområdet ligger i sjön Roxens avrinningsområde. Vattenförekomsten Roxen har otillfredsställande ekologisk status och uppnår ej god kemisk status. Vattenverksamheterna bedöms inte påverka statusklassningen eller möjlighet att uppnå god status i Roxen. Vattenverksamheterna står därmed inte på något sätt i konflikt med försämrings- eller äventyrandeförbuden 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).

En vattenverksamhet inom delområdet (Y132-003), ersättning av befintlig trumma, sker utanför planområdet men inom strandskyddat område. Vattenverksamheten träffas inte av förbuden i 7 kap. 15 § MB då den varken hindrar eller avhåller allmänheten från att beträda området eller väsentligt förändrar livsvillkoren för djur- eller växtarter. Trumman ersätts för att den inte längre ska utgöra vandringshinder, och innebär således en förbättring för goda livsvillkor för djurlivet, som är ett av strandskyddets syften (7 kap. 13 § MB). Om åtgärden ändå skulle anses träffas av förbuden föreligger särskilda skäl då det är fråga om ett angeläget allmänt intresse. Strandskyddet utgör därmed inte hinder för tillstånd till vattenverksamhet. Diket omfattas även av generellt biotopskydd. Trafikverket bedömer dock att åtgärden inte skadar naturmiljön, och därmed inte träffas av förbudet.

## 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 den tillståndspliktiga vattenverksamheten som riskerar att påverka skyddade arter.

Skyddade arter har inte identifierats i järnvägens sträckning eller i de vattendrag som berörs direkt av järnvägsanläggningen. Däremot finns ett flertal skyddade arter i Lillkyrkakärret, en

våtmark belägen ca 400 m nedströms järnvägens korsning med Eggebybäcken. De arter som påträffats är strandbrässa, småfläckig sumphöna, rödrom, dubbelbeckasin, gulärla och större vattensalamander. Då arbetena med Ostlänken kommer påverka Eggebybäcken som leder till Lillkyrkakärret, i form av grumling, behöver skyddsåtgärder vidtas för att inte påverka de skyddade arterna i Lillkyrkakärret. Se beskrivning av skyddsåtgärd i avsnitt 8.7.4 och 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 anläggningen<sup>11</sup>.

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,

<sup>11</sup> 2 kap. 9 § lagen om byggande av järnväg.

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.

### 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, bergboring, 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.

I delområdet kommer järnvägen anläggas i en större skärning vid Bäckeby. Till följd av skärningen behöver bortledning av grundvatten ske. Skärningen kommer anläggas med hjälp av sprängning vilket tillfälligt kommer orsaka buller från det område som grundvatten leds bort från. I Bäckeby finns ett mindre antal bostäder som riskerar att bli bullerstörda. Riktvärdena för dagtid vardagar bedöms inte överskridas. Däremot bedöms riktvärdena för kvälls- och nattetid vardagar och dagtid helger kunna överskridas vid de bostäder som ligger närmast skärningen. Om det uppstår tillfällen då bullrande arbeten behöver ske under dessa tider kommer temporära bullerskyddsåtgärder genomföras i enlighet med åtgärdstrappan.

Buller under byggskedet beskrivs i avsnitt 10.2.2 i Bilaga D, Miljökonsekvensbeskrivning för vattenverksamhet.

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. På platser med utsläppspunkter vid känsliga vattendrag med specifika skyddsåtgärder eller andra villkor kommer specifika kontrollprogram för utsläpp av vatten att tas fram, se även avsnitt 13.1.2.

Utsläpp av länshållningsvatten kan i vissa fall även ha sådan direkt koppling till vattenverksamhet att utsläppet åtminstone delvis kan ses som hänförligt till vattenverksamheten. Det är framför allt när den vattenverksamhet som prövas 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. För närmare beskrivning av hantering av länshållningsvatten, se avsnitt 8.1 i bilaga C Teknisk beskrivning.

Vatten från schakter eller från bergskärningar kommer att omfattas av kontroll avseende kvalitet och vid behov renas genom olje- och sedimentavskiljning och eventuell pH-neutralisering.

### 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 Rosenlund – Bäckeby, 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 iaktas 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 aktuellt delområde finns en fornlämningsklassad brunn/kalkkälla (L2011:289) benämnd Löts Källa belägen cirka 100 meter från järnvägens skärning. Källan bedöms ligga strax utanför det beräknade påverkansområdet från grundvattensänkning och ej bli direkt påverkad. Eventuellt kan en indirekt påverkan ske genom att tillrinningen till källan påverkas något och grundvattennivån vid källan kommer kontrolleras för att avgöra om det blir någon mätbar påverkan på denna. Om påverkan påvisas kommer fortsatt hantering att samrådas med länsstyrelsen och hanteras i enlighet med kulturmiljölagen.

Risk för konsekvenser till följd av grundvattensänkning vid Löts källa beskrivs vidare i PM Yt- och grundvatten, Bilaga D.2 i avsnitt 9.3.2.

I övrigt har inga kulturvärden identifierats i delområdet inom anläggningens utredningsområde som riskerar att skadas av en grund- 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 Rosenlund - Bäckeby lokaliserar 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 D.2 PM Yt- och grundvatten Klinga-Bäckeby med Bilaga D.2.1.

Enligt underlag från mark- och miljödomstolen finns det sju tillståndsgivna vattenverksamheter i anslutning till järnvägsanläggningen. En anläggning ligger nedströms järnvägsanläggningen inom utredningsområdet för delområde Rosenlund-Bäckeby. Anläggningen utgörs av en trumma som går under E4 med anläggnings-ID 33600.



Trumman bedöms inte påverkas av vattenverksamheterna då eventuella förändringar av flöden hanteras via järnvägens dagvattensystem. Övriga anläggningar ligger uppströms och utanför utredningsområdet och bedöms inte påverkas av vattenverksamheterna.

Inom delområdet finns tre markavvattningsföretag, Eggeby dikningsföretag (år 1952), Markebybäckens torrlägningsföretag (år 1936) och Öjeby dikningsföretag (år 1942).

Eggeby dikningsföretag ligger inom järnvägsanläggningens planerade sträckning och påverkan kommer att föranleda en omprövning av markavvattningsföretaget. Trafikverket kommer att ansöka om omprövning i en separat process, alternativt via avtal med fastighetsägare som är delägare i företaget. Övriga två markavvattningsföretag bedöms i nuläget inte påverkas.

För beskrivning av befintliga vattenverksamheter och markavvattningsföretag och hur de hanteras se avsnitt 4.2 i PM Yt- och grundvatten.

## 7 Mark och vattenförutsättningar

### 7.1 Topografi och markanvändning

Sträckan mellan Rosenlund och Bäckeby består från början av småkullig, kuperad och skogsbeklädd mark. Vid km 129+000 och fram till plangräns blir terrängen något mindre kuperad och järnvägen går till stor del på bank över jordbruksmark och betesmark. De låglänta områdena har marknivåer ner mot cirka +40 (meter över havet) och järnvägen går här på bank.

Järnvägslinjen går i delområdet i skärning genom sju höjdområden i varierande storlek varav tre är något djupare och under grundvattenytan i jord eller berg. Dessa tre skärningar finns runt km 128+200, km 130+400 och km 132+800.

### 7.2 Geologi och grundvatten

Framst två hydrogeologiska typmiljöer återfinns längs med delområdet, *kuperade höjdområden* och *lertäckta dalgångar*.

Jordarterna i delområdet består av morän, som till viss del är överlagrat med lera i slättlandskapet, och uppstickande berg i dagen och morän vid höjderna. Längs med sträckan finns tre områden med isälvsmaterial runt km 128+000, km 128+500 och km 129+750. Dessa isälvsavlagringar förekommer dock cirka 150 meter söder eller sydöst om järnvägslinjen.

Slutna grundvattenmagasin finns i moränen under leran i slättlandskapet. Där berg och morän ligger vid markytan (vanligtvis i höjdområdena) är magasinerna öppna med möjlighet av direkt infiltration av nederbörd. Grundvattennivån varierar med årstid och nederbörds-mängd utmed sträckan och kan ligga nära markytan till cirka 4 meter under markytan. Även artesiskt grundvatten har stundtals uppmätts vid lågpunkter i terrängen.

### 7.3 Ytvatten

Längst i norr passerar sträckan genom delavinningsområde som utgör inlopp till Asplången, mellan km 127+860 till cirka km 128+150. Ytvatten avrinner först mot Göta kanal och når sedan Asplången. Därefter avrinner resterande del av sträckan åt nordnordväst till sjön Roxen som är en klassad vattenförekomst (SE648779-150974).

Roxen har idag otillfredsställande ekologisk status där utslagsgivande är övergödning, morfologiska förändringar och kontinuitet samt miljögifter. Kemisk status bedöms till 'uppnår ej god' till följd av överskridande värden för kvicksilver, PBDE, TBT och PFOS (VISS, 2022).

I norra delen av sträckan går järnvägen genom skogsmark och passerar då inget ytvatten. Vid området Löten övergår marken till jordbruksmark där flertalet jordbruksdiken korsas. Ytvatten i den här delen avrinner norrut via Öjeby markavvattningsföretag till Roxen.

Vid km 130+480 – km 130+490 passeras en liten myr (NVI-klass 4) i anslutning till ett skogsbete vid Bäckeby gård. Området runt trafikplats Norsholm avrinner via kulvert under E4 till dike som går till östra delarna av Lillkyrkakärret och vidare mot Roxen. Resterande del av sträckan avvattnas antingen via Eggebybäcken till Lillkyrkakärret eller via kulvert under E4 till Lillkyrkakärret.

Anläggningen korsar rakt igenom Eggeby dikesföretag. Uppströms järnvägsanläggningen ingår Eggebybäcken i Markebybäckens torrlägningsföretag.

Vid km 132+000 passerar järnvägen Eggebybäcken (N23-0102) som har NVI-klass 2. Naturvärden är främst kopplade till den variationsrika och fysiskt relativt opåverkade vattenmiljön och den geologiska ravinbildningen. Bäckravinen har högt biotopvärde, men obetydligt känt artvärde (Sweco, 2016). Vattenmiljön är variationsrik och karaktäriseras av lugnflytande till svagt strömmande partier med finsediment, sand och spridda sten och block. Här finns även fallsträckor med högre vattenhastighet och grövre bottenmaterial. Vattenvegetationen är gles, men täckningen ökar i solbelysta lägen.

## 8 I målet aktuella vattenverksamheter

### 8.1 Inledning

Den här ansökan avser vattenverksamheter inom delområdet Rosenlund–Bäckeby, en del av järnvägsplanen för delsträckan Klinga–Bäckeby.

I delområdet söks tillstånd för totalt 32 vattenverksamheter. Platserna för de olika vattenverksamheterna framgår av bilaga A Översiktskarta.

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.

Nedan listas samtliga vattenverksamheter som denna ansökan avser i tabell 1. Några vattenverksamheter, som är mer omfattande, beskrivs särskilt i avsnitt 8.2 och 8.3. En fördjupad beskrivning av anläggningen och samtliga förekommande vattenverksamheter 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.

Järnvägsanläggningen i delområdet omfattar fyra skärningar som medför behov av permanent grundvattenbortledning. Därutöver sker tillfällig grundvattenbortledning på sex stycken platser i samband med anläggandet av brostöd. Inom delområdet kommer även arbeten i vattenområde genomföras där diken korsas av anläggningen och vid brobyggnation över Eggebybäcken. Vid Bäckeby sker en korsning av våtmark med låga naturvärden.

I bilagorna, samt tabell 1, benämns ett antal åtgärder som fyllning i vattenområde. I ansökan är dessa benämnda som omledning av diken. Detta då vattnet i befintliga diken istället kommer ledas via anläggningens avvattningssystem i nya diken eller trummor. I många fall är vattenföringen i berörda diken mycket låg.

*Tabell 1. Lista över förekommande vattenverksamheter inom delområdet Rosenlund–Bäckeby. Verksamheterna är listade efter deras lokalisering från norr till söder.*

ID	km-tal	Vattenverksamhet	Kort beskrivning	Berörd vattenresurs	Avsnitt i TB (bilaga C)
G128-001	128+130–128+360	Grundvattenbortledning	Skärning vid Löts källa med permanent grundvattenbortledning.	Grundvatten	7.1
G128-002	128+740–128+743	Grundvattenbortledning	Tillfällig grundvattenbortledning för grundläggandet till brostöd för järnvägsbro.	Grundvatten	7.2
G129-001	129+620–129+760	Grundvattenbortledning	Skärning i jord intill väg E4 med permanent grundvattenbortledning	Grundvatten	7.4
Y129-001	129+350	Fyllning i vattenområde	Dike korsar järnvägsanläggning och grävs igen, ca 100 m.	Dike vid Fredrikslund	7.21
Y129-002	129+450	Fyllning i vattenområde	Dike grävs igen, ca 30 m, för att ge plats åt fördröjningsdamm. Dagvattenutlopp och dagvattendamm medför schakt i vattenområdet	Dike vid Lötén med generellt biotopskydd	7.3
Y129-003	129+650	Fyllning i vattenområde	Dike korsar järnvägsanläggning och grävs igen, ca 80 m. Avvattning hanteras via anläggningens dagvattensystem	Dike vid Fredrikslund	7.21
Y129-004	129+740–130+150	Fyllning i vattenområde	Dike korsar järnvägsanläggning och grävs igen, ca 330+20 m	Dike vid Fredrikslund med generellt biotopskydd	7.21
G130-001	130+140–130+790	Grundvattenbortledning	Skärning i jord och berg intill väg E4 och trafikplats Norsholm med permanent grundvattenbortledning.	Grundvatten	7.5

Y130-001	130+350–130+480	Grävning i vattenområde	Torvområdet grävs ut för att ge plats åt anläggningen.	Torvområde vid Bäckeby	7.6
G131-001	130+980–131+030	Grundvattenbortledning	Järnvägsbro över väg 210 trafikplats Norsholm. Tillfällig grundvattenbortledning för grundläggandet till brostöd.	Grundvatten	7.8
G131-002	131+307–131+317	Grundvattenbortledning	Järnvägsbro över lokalväg. Tillfällig grundvattenbortledning för grundläggandet till brostöd.	Grundvatten	7.9
G131-003	131+946–131+955	Grundvattenbortledning	Järnvägsbro över tillfartsväg, Bäckeby. Tillfällig grundvattenbortledning för grundläggandet till brostöd.	Grundvatten	7.10
Y131-001	131+950	Anläggande av tillfällig trumma	Tillfällig förläggning i trumma av jordbruksdike för plats åt produktionsyta	Dike vid Eggebybäcken, ej biotopskydd Lillkyrkakärret (N23-0068) Eggebybäcken med generellt biotopskydd (N23 0102) Bäckravin (N23 0077)	7.11
Y132-001	132+000	Uppförande av anläggning i vattenområde	Anläggande av bank inom vattenområde. Vattenområdet avser vattennivån vid ett 100-årsregn, vilket utgör en yta om ca 1 200 m <sup>2</sup>	Eggebybäcken med generellt biotopskydd (N23-0102) Bäckravin (N23-0077) Lillkyrkakärret (N23-0068)	7.12
Y132-002	132+000–132+100	Grävning i vattenområde	Ca 65 m av Eggebybäcken förläggs tillfälligt i trumma för produktionsyta för arbete under bron under byggtiden	Eggebybäcken med generellt biotopskydd (N23-0102) Bäckravin (N23-0077) Lillkyrkakärret (N23-0068)	7.12
Y132-003	132+040	Byte av befintlig trumma	Ersättning av en trumma med en annan trumma planeras för att ta bort vandringshinder, vilket medför grävning i vattenområde	Eggebybäcken med generellt biotopskydd (N23-0102) Bäckravin (N23-0077) Lillkyrkakärret (N23-0068)	7.13
Y132-004	132+070	Grävning i vattenområde	Dagvattenutlopp anläggs, vilket är en del av banans dagvattensystem.	Eggebybäcken med generellt biotopskydd (N23 0102) Bäckravin (N23-0077) Lillkyrkakärret (N23-0068)	7.14
Y132-005	132+140	Grävning i vattenområde	Dagvattenutlopp anläggs, vilket är en del av banans dagvattensystem	Eggebybäcken med generellt biotopskydd (N23-0102) Bäckravin (N23-0077) Lillkyrkakärret (N23-0068)	7.15
G132-001	132+027–132+127	Grundvattenbortledning	Järnvägsbro över Eggebybäcken. Tillfällig grundvattenbortledning för grundläggandet till brostöd.	Grundvatten	7.12
G132-002	132+250–132+258	Grundvattenbortledning	Järnvägsbro över tillfartsväg, Bäckeby. Tillfällig grundvattenbortledning för grundläggandet till brostöd.	Grundvatten	7.16
G132-003	132+500–132+940	Grundvattenbortledning	Skärning i jord med permanent grundvattenbortledning	Grundvatten	7.17
G132-004	132+805–133+120	Grundvattenbortledning	Ett relativt djupt dike med permanent grundvattenbortledning.	Grundvatten	7.20
Y132-008	132+710	Fyllning i vattenområde	Ca 15 m dike grävs igen till följd av byggnation av anläggningen.	Dike vid skärning Eggeby med generellt biotopskydd (N23-0911) Lillkyrkakärret (N23-0068)	7.21
Y132-009	132+720	Fyllning i vattenområde	Ca 42 m dike grävs igen till följd av byggnation av anläggningen.	Dike vid skärning Eggeby, ej biotopskydd Lillkyrkakärret (N23-0068)	7.21

Y132-010	132+730– 132+900	Fyllning i vattenområde	Ca 170 m dike grävs igen till följd av byggnation av anläggningen. Dikets avvattningsfunktion bibehålls	Dike vid skärning Eggeby, ej biotopskydd Lillkyrkakärret (N23-0068)	7.21
Y130-002	130+800– 130+950	Fyllning i vattenområde	Ca 120 m dike grävs igen till följd av byggnation av anläggningen. Avvattning sker istället via järnvägens dagvattensystem	Dike vid Bäckeby, ej biotopskydd Lillkyrkakärret (N23-0068)	7.7
Y132-006	132+270– 132+340	Fyllning i vattenområde	Ca 85 m dike grävs igen till följd av byggnation. Avvattning sker istället via järnvägens dagvattensystem	Dike vid Bäckeby, ej biotopskydd Lillkyrkakärret (N23-0068)	7.21
Y132-007	132+500	Anläggande av trumma	Ca 7 m av diket vid Y132-008 förläggs i trumma till följd av permanent väg söder om anläggningen.	Dike vid Bäckeby med generellt biotopskydd Eggebybäcken med generellt biotopskydd (N23-0102)	7.18
Y132-011	132+750	Grävning i vattenområde	Dagvattenledning dras under befintligt jordbruksdike och berör ca 62 m av diket, vilket motsvarar 50 %. Diket återställs efter anläggning av ledning. Avvattningsfunktion bibehålls	Dike vid Bäckeby, ej biotopskydd Lillkyrkakärret (N23-0068)	7.19
Y132-012	132+890– 133+250	Grävning i vattenområde	Utrivning av del av vattenanläggning vid påkoppling till Ostlänkens dagvattensystem.	Dike vid Bäckeby, ej biotopskydd	7.20
Y133-001	133+040	Fyllning i vattenområde	Ca 40 m dike grävs igen till följd av byggnation av anläggningen. Avvattningen sker istället via järnvägens dagvattensystem	Dike vid Bäckeby med generellt biotopskydd (N23-0913) Lillkyrkakärret (N23-0068)	7.21
Y133-002	133+290	Fyllning i vattenområde	Ca 60 m dike grävs igen till följd av byggnation av anläggningen. Avvattningen sker istället via järnvägens dagvattensystem	Dike vid Bäckeby med generellt biotopskydd (N23-0914) Lillkyrkakärret (N23-0068)	7.21

## 8.2 Grundvattenbortledning och arbete i vattenområde vid skärning i höjd med Norsholm

Permanent grundvattenbortledning förväntas ske från en cirka 650 meter lång skärning, vid km 130+140 – km 130+790. Då skärningen går genom ett torvområde innebär anläggandet av denna även grävning i vattenområde. Grundvattenverksamheten benämns G130-001. Ytvattenverksamheten benämns Y130-001.

### 8.2.1 Beskrivning av åtgärderna

Strax öster om Norsholm trafikplats skär järnvägen igenom ett höjdområde med en våtmark. Höjdområdet utgörs av ett område med berg som går i dagen och reser sig cirka 10-20 meter ovan omgivande terräng. I mitten av höjdområdet finns en lokal jordfyllt sänka i berget där det ytligaste jordlagret utgörs av torv. Torvområdet bedöms vara en våtmark. Jorddjupet i sänkan uppgår uppskattningsvis till cirka 3 meter. Skärningens maximala djup uppgår till cirka 12 meter. Enligt naturvärdesinventering uppgår våtmarken till cirka 0,4 hektar.

För att kunna anlägga skärningen behöver våtmarken först grävas ur. Hela torvområdet grävs ur för att ge plats åt järnvägsanläggningen. Vattenverksamheterna består därmed av att torvområdet grävs ur (Y130-001) för att ge plats åt anläggningen, och grundvatten leds sedan permanent bort från skärningen (G130-001).

Våtmarken har låga naturvärden (NVI-klass 4). En fördjupad inventering har därmed inte utförts.

### 8.2.2 Påverkan och effekter

Hela våtmarken, om ungefär 0,4 hektar, grävs ur (Y130-001). Våtmarkens avvattnande funktion bibehålls via anläggningens dagvattensystem. Ingen påverkan bedöms uppstå på omkringliggande marker avseende avvattning. Naturvärden omkring våtmarken bedöms därmed inte påverkas av att avrinningen hanteras via anläggningens dagvattensystem. Någon påverkan från grumling bedöms inte uppstå. Våtmarken är belägen i spårinjen och kommer försvinna helt, främst med anledning av markanspråket för järnvägen. Därför hanteras påverkan och effekter inom ramen för järnvägsplanen.

Skärningen bedöms medföra en permanent grundvattenavsänkning i jord och berg (G130-001). Som mest uppgår avsänkningen till cirka 12 meter i berg och cirka 3 meter i jord.

Beräknat påverkansavstånd för grundvattenavsänkning i berg ger ett avstånd på cirka 70 meter från anläggningens dränering.

Fyra naturvärdesobjekt har delar inom påverkansområdet för skärningen: N23-0064 (NVI-klass 3), N23-0069 (NVI klass 2), N23-0070 (NVI-klass 3) och N23-0072 (NVI-klass 2). Naturvärdesobjekten bedöms ej vara grundvattenberoende och bedöms därmed inte påverkas av vattenverksamheten.

Effekten av grundvattenavsänkningen vid skärningen innebär något torrare markförhållanden och sänkt grundvattenyta inom påverkansområdet. Effekten avtar mot påverkansområdets gräns. Då våtmarken ej finns kvar efter byggtid sker ingen påverkan av grundvattenavsänkningen. Inga andra riskexponerade objekt har identifierats inom påverkansområdet.

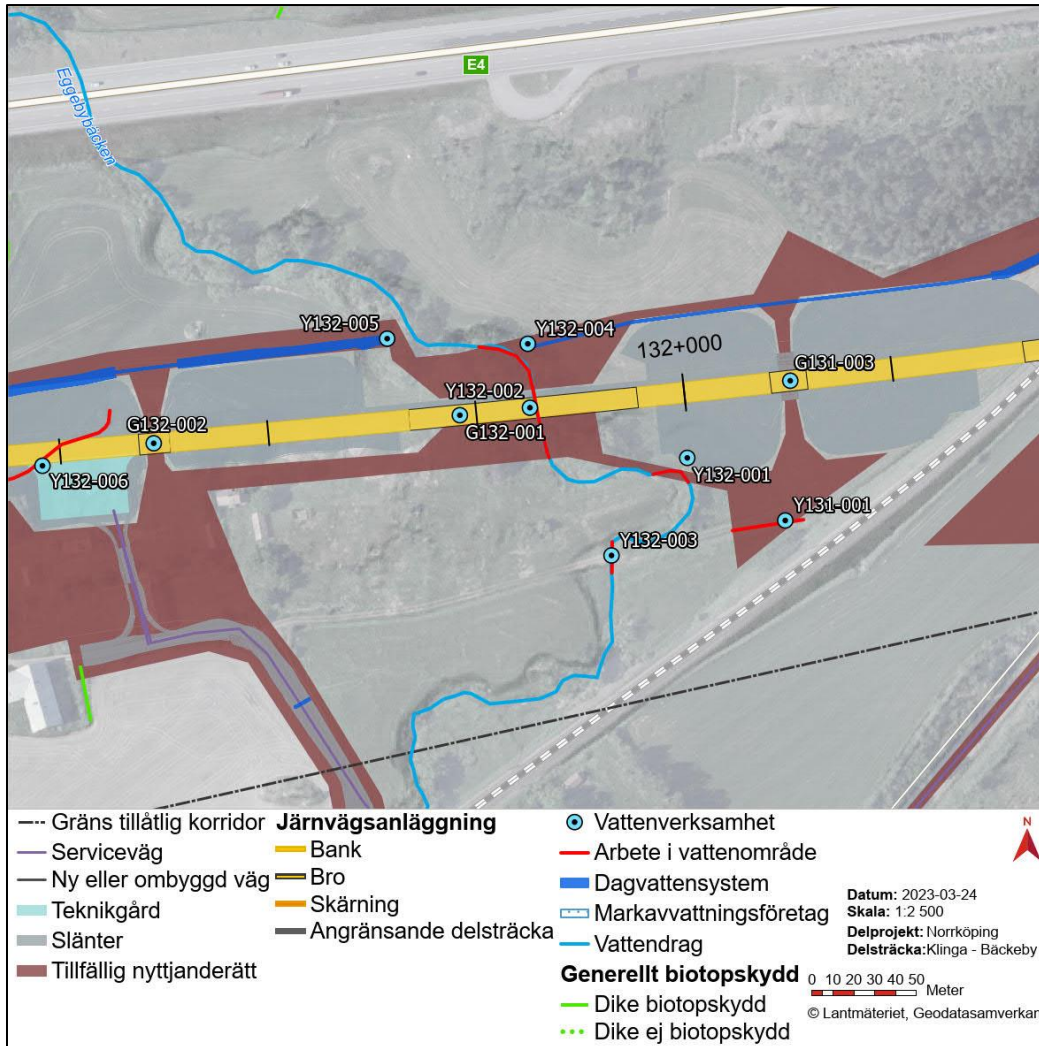
### 8.2.3 Skyddsåtgärder

Som ovan nämnt anläggs järnvägen rakt genom våtmarken som kommer försvinna helt med anledning av markanspråket. Inga skyddsåtgärder kommer att vidtas för åtgärderna.



## 8.3 Arbeten vid Eggebybäcken

Vid Eggebybäcken, i den södra delen av delområdet, kommer järnvägen korsa bäcken på bro. I samband med detta behöver ett antal vattenverksamheter genomföras. Då ett flertal vattenverksamheter sammanfaller på ett litet geografiskt område redovisas dessa samlat nedan. Först beskrivs de vattenverksamheter som avser ytvatten och därefter de som avser grundvatten. Geografisk placering av vattenverksamheterna runt Eggebybäcken visas i figur 5 nedan.



Figur 5 Vattenverksamheter vid, och i anslutning till, järnvägsanläggningens passage av Eggebybäcken.

### 8.3.1 Ytvattenverksamheter vid Eggebybäcken och anslutande diken

Vattenverksamheter kommer genomföras i Eggebybäcken och anslutande diken. Ett jordbruksdike kommer tillfällig förläggas i trumma (Y131-001) i en sträckning om cirka 30 meter för att kunna anlägga en etableringsyta på platsen. Trumman rivs ut efter avslutat byggskede. Bankslånt, brokon och tryckbank kommer anläggas inom Eggebybäckens vattenområde vid högsta högvattenstånd (Y132-001). Vidare kommer även Eggebybäcken tillfälligt ledas om och förläggas i trumma (Y132-002) i en sträckning om cirka 65 meter. Den ursprungliga sträcka av Eggebybäcken som leds om kommer tillfälligt fyllas igen. Efter genomförda arbeten kommer bäcken återställas och trumman rivs ut. En befintlig trumma i Eggebybäcken

kommer bytas ut (**Y132-003**) då den idag utgör vandringshinder. Inom Eggebybäckens vattenområde kommer ett dagvattenutlopp och erosionskydd anläggas på två platser (**Y132-004 och Y132-005**).

### 8.3.2 Grundvattenverksamheter i anslutning till Eggebybäcken

Järnvägen korsar Eggebybäcken på en cirka 100 meter lång bro i tre fack. Inga brostöd placeras i bäckens ravin. Tillfällig grundvattenbortledning kommer att krävas för att grundlägga brostöden i torrhet (**G132-001**).

Grundläggningsdjupet har bedömts uppgå till cirka 3 meter under markytan som mest vilket leder till att grundvattnet behöver sänkas av tillfälligt cirka 2 meter för respektive brostöd. De tillfälliga grundvattenbortledningarna vid respektive brostöd bedöms uppgå till cirka 1 – 3 månader som mest. Grundvattentrycket återgår därefter till ursprunglig nivå. Påverkansområdet har beräknats sträcka sig cirka 30 meter från schaktområdena för brostöden.

### 8.3.3 Påverkan och effekter

De ovan beskrivna åtgärderna berör Eggebybäcken, som avrinner till Lillkyrkakärret.

Vid flera av vattenverksamheterna (Y131-001, Y132-001, Y132-002, Y132-003, Y132-004, och Y132-005) kan grumling och transport av sediment uppstå under byggskedet. Eggebybäcken är redan grumlingspåverkad och det bedöms inte finnas några grumlingskänsliga arter i bäcken då befintliga arter bedöms vara anpassade till en grumlig miljö. Eggebybäcken avrinner i sin tur vidare till Lillkyrkakärret där ett flertal skyddade och rödlistade arter påträffats som är beroende av befintlig våtmarksmiljö.

Ökad grumling och ökat sedimenttillskott kan påskynda dämning av kärret vilket är ogynnsamt för arter som är beroende av våtmarksmiljön. Lillkyrkakärret bedömts kunna påverkas negativt av grumling och sedimenttillskott till följd av arbete i Eggebybäcken och dess vattenområde. Om inga skyddsåtgärder skulle vidtas skulle vattenverksamheten kunna medföra en måttlig-stor effekt på naturvärdena i Lillkyrkakärret. Med nedan föreslagen skyddsåtgärd bedöms dock negativ effekt till följd av grumling förhindras.

De höga naturvärdena i Eggebybäcken är till stor del kopplade till vattendragets svämplan och bäckravin. Del av Eggebybäckens ravinbildning fylls igen till följd av anläggning av bank, brostöd och etableringsytor i vattenområdet (vattenverksamhet Y132-001) samt de dagvattenutlopp som ska anläggas. Detta medför en måttlig-stor lokal påverkan på Eggebybäcken då en del av Eggebybäckens höga naturvärde försvinner till följd av vattenverksamheten. Intrånget sker på en mindre del av Eggebybäckens totala svämplan i området.

Vid läget för brostöden och vid etableringsytorna är påverkan endast tillfällig och en återställning kommer ske efter utfört arbete och naturvärden kan återskapas. Svämplanets hydrologi återställs genom att den naturliga tröskeln i vattendraget återskapas så svämplanet kan svämma över vid vissa flöden och fårans bottensubstrat återställs.

Sammantaget bedöms liten påverkan uppstå på naturmiljön då påverkan är lokal och naturvärden delvis kommer kunna återskapas efter avslutat byggskede.

Flöden i jordbruksdiket och Eggebybäcken bedöms inte påverkas av vattenverksamheterna. De trummor som läggs dimensioneras för att undvika dämning. I och med utbyte av befintlig trumma (Y132-002) tas ett vandringshinder bort vilket innebär en positiv påverkan.

Vid förläggning av tillfällig trumma (Y131-001) för del av dike bedöms inte den avvattande funktionen påverkas. Avvattande funktion av omkringliggande marker bibehålls genom avvattning via anläggningens dagvattenhanteringssystem.

### 8.3.4 Skyddsåtgärder

Inom påverkansområdet för grundvattenbortledningen finns tre naturvärdesobjekt men inget av dessa bedöms vara grundvattenberoende. Inga riskeponerade objekt har identifierats inom påverkansområdet. Inga skyddsåtgärder planeras därför för åtgärden.

Inga grumlingsbegränsande skyddsåtgärder vidtas i jordbruksdiket, vattenverksamhet Y131-001, uppströms Eggebybäcken. Arbetet bedöms inte leda till negativa effekter med avseende på grumling varken i Eggebybäcken eller Lillkyrkakärret eller någon negativ effekt på naturvärde kopplat till diket.

Grumlingsbegränsande skyddsåtgärder vidtas för vattenverksamheter med arbete i och i anslutning till Eggebybäcken för att undvika risk att påverka värdena i Lillkyrkakärret. Därmed bedöms negativa effekter på Lillkyrkakärret förhindras.



Figur 6. Illustration över hur framtida landskap med Eggebybäcken och omgivande infrastruktur kan komma att se ut.

## 9 Miljökonsekvenser

Som ovan nämnt har en miljökonsekvensbeskrivning för delsträckan Klinga–Bäckeby upprättats (bilaga D). Delområdet Rosenlund–Bäckeby behandlas i miljökonsekvensbeskrivningens kapitel 10. 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 längs 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 få och begränsade konsekvenser. För de aspekter som utvärderas i miljökonsekvensbeskrivningen har konsekvenser av betydelse, det vill säga som bedömts vara *måttliga* eller större, endast identifierats inom en av de aspekter som utvärderas; naturmiljö.

För övriga aspekter; vattenförsörjning, grundvattenberoende byggnader och anläggningar, energibrunnar, kulturmiljö, areella näringar, förorenad mark samt vattenanläggningar och vattenverksamhet är konsekvenserna *små* eller obefintliga.

Inom naturmiljö har *måttliga* och *måttlig-stora* konsekvenser identifierats. Dessa berör *Eggebybäcken*, *Eggebybäckens bäckravin* och *Lillkyrkakärret* till vilket Eggebybäcken rinner.

För *Eggebybäcken* och *Eggebybäckens bäckravin* är den samlade bedömningen att konsekvenserna är måttliga respektive måttlig-stora under byggtiden. Dessa tillfälliga konsekvenser uppstår till följd av de arbetsytor som är nödvändiga på platsen för byggnationen av bro och övrig anläggning över Eggebybäcken. Efter avslutade arbeten, när bäck- och ravinmiljön återställts, återstår överlag endast små konsekvenser.

För *Lillkyrkakärret* kan *liten-måttlig* konsekvens uppstå till följd av grumling och sedimenttransport under byggskedet. På grund av detta ska skyddsåtgärder vidtas mot grumling och inga negativa effekter förväntas efter vidtagna skyddsåtgärder. I driftskedet förväntas inga konsekvenser för *Lillkyrkakärret*.

## 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. Grumlade arbeten som genomförs i och i anslutning till Eggebybäcken ska genomföras inom grumlingskydd för att förhindra spridning av grumligt vatten till Lillkyrkakärret.

### 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 Rosenlund-Bäckebys. 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 Rosenlund - Bäckeby har höga naturvärden identifierats i Lillkyrkakärret. Eggebybäcken utmynnar i Lillkyrkakärret. På grund härav föreslås att grumlande arbeten i eller i anslutning till Eggebybäcken ska genomföras inom grumlingskydd för att förhindra spridning av grumligt vatten till Lillkyrkakärret.

Övriga vattenverksamheter inom delområdet omfattas inte av villkorsförslaget. Dessa 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 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

Vattenverksamheterna som innebär grundvattenbortledning inom delområdet Rosenlund-Bäckeby bedöms ha liten eller näst intill ingen påverkan. Inga riskexponerade objekt har identifierats inom påverkansområdena eller så har miljökonsekvensen bedömts som liten-obetydlig. 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 eller avtal.

### 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 D4.

### 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 sättningkänslig 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 sättningkänslig mark räknas områden med postglacial eller glacialera, gyttjelera och områden med torv.

## 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 de grundvattenbortledningar 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 genom bl.a. för- och efterbesiktningar av samtliga berörda byggnader. 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 10–50 miljoner kronor. Grundavgiften uppgår således till 70 000 kronor enligt 3 kap. 4 § förordningen (1998:940) om avgifter för prövning och tillsyn enligt miljöbalken. Tilläggsavgift för bortledning av grundvatten uppgår till 9 600 kronor. Prövningsavgiften bör därför bestämmas till 79 600 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 sättning rörelser 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 byggplatser, 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.rosenlund-backeby@trafikverket.se](mailto:ostlanken.rosenlund-backeby@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 Rosenlund - Bäckeby**

### **Bilaga B. Sammanställning vattenverksamheter Rosenlund - Bäckeby**

B.1 Fotobilaga vattenverksamheter

### **Bilaga C. Teknisk beskrivning vattenverksamhet Rosenlund - Bäckeby**

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**