

Diarienummer**TRV 2022/54041**Vänligen uppgi alltid detta diarienummer
vid kontakter med Trafikverket**Dokumentdatum****2022-06-13**

Nacka Tingsrätt

Mark- och miljödomstolen

ANSÖKAN OM TILLSTÅND ENLIGT MILJÖBALKEN

SökandenStaten genom Trafikverket, 202100-6297
781 89 Borlänge**Ombud**Verksjurist Ulf Edling
070-210 93 59
ulf.edling@trafikverket.se**Tekniskt biträde**Civilingenjör Anna Roxell
072-1416987
anna.roxell@trafikverket.se**Övrigt**

Angående fakturering av kostnader för kungörelse m.m. se avsnitt 12.8 "Fakturering".

Saken

Ansökan om tillstånd för bortledning av grundvatten och infiltration i samband med anläggande av undermarkspassager, brostöd och dagvattenanslutning vid Nyköpings resecentrum.

Innehåll

1	Yrkanden.....	4
1.1	Bortledning och infiltration av grundvatten.....	4
1.2	Övrigt.....	4
2	Orientering.....	5
2.1	Ostlänken.....	5
2.2	Ombyggnad av Nyköpings resecentrum.....	5
3	Prövningen i förhållande till lagen om byggande av järnväg.....	7
4	Prövningen i förhållande till miljöbalken.....	8
4.1	De allmänna hänsynsreglerna 2 kap. miljöbalken.....	8
4.2	Rikshintressen och hushållningsregler.....	9
4.3	Vattenverksamhet.....	9
4.4	Skyddade områden och arter.....	10
4.5	Buller och vibrationer.....	10
4.6	Utsläpp till vatten.....	11
4.7	Transporter.....	11
4.8	Hantering av massor.....	12
4.9	Förorenade områden.....	12
4.10	Kemikalier.....	12
4.11	Avfall.....	13
5	Prövningen i förhållande till PBL.....	14
5.1	Detaljplan.....	14
6	Rådighet.....	14
7	Teknisk beskrivning.....	15
7.1	Inledning.....	15
7.2	Planerad vattenverksamhet.....	15
7.3	Byggnadskonstruktioner.....	16
7.4	Mark- och hydrogeologiska förutsättningar.....	16
7.5	Länshållningsvatten.....	16
8	Behov av särskilda villkor.....	18
8.1	Villkor för vattenverksamhet.....	18

8.1.1	Grundvattenbortledning.....	18
8.1.2	Infiltration.....	18
8.2	Villkor för miljöfarlig verksamhet.....	19
8.2.1	Utsläpp till vatten.....	19
8.2.2	Buller.....	19
8.2.3	Vibrationer.....	21
8.3	Villkor för kontrollprogram.....	21
9	Förslag till villkor.....	21
9.1	Allmänt villkor.....	21
9.2	Särskilda villkor.....	22
9.2.1	Bortledning av grundvatten.....	22
9.2.2	Infiltration.....	22
9.2.3	Utsläpp av vatten.....	22
9.2.4	Buller.....	22
9.2.5	Vibrationer.....	23
9.2.6	Kontrollprogram.....	24
10	Uppföljning och kontroll.....	24
10.1	Kontrollprogram vattenverksamhet.....	24
10.2	Kontrollprogram miljöfarlig verksamhet.....	25
11	Bedömning av sakägarkrets.....	25
12	Övrigt.....	26
12.1	Ersättning.....	26
12.2	Arbetstid.....	26
12.3	Oförutsedd skada.....	26
12.4	Verkställighetsförordnande.....	26
12.5	Referenssystem.....	27
12.6	Aktförvarare.....	27
12.7	Underlag för prövningsavgift.....	27
12.8	Fakturerings.....	27
12.9	Sammanträdeslokal.....	28
13	Bilagor.....	29

1 Yrkanden

Trafikverket yrkar att mark- och miljödomstolen meddelar tillstånd att

1.1 Bortledning och infiltration av grundvatten

- a. tillfälligt bortleda grundvatten med syftet att avsänka grundvattennivåer under schaktbotten vid utförande av gång- och cykelpassager, dagvattenanslutning samt brostöd i temporära schakt i jord och berg.
- b. vid behov infiltrera vatten för att upprätthålla godtagbara grundvattennivåer och
- c. utföra och tillfälligt bibehålla erforderliga anläggningar för verksamheterna i punkterna a– b.

1.2 Övrigt

Trafikverket hemställer att mark- och miljödomstolen

- a. bestämmer arbetstiden för de i tillståndet angivna vattenverksamheterna till 5 år räknat från det att tillståndet vunnit laga kraft,
- b. bestämmer tiden för anmälan av anspråk för oförutsedda skador till 5 år, räknat från arbetstidens utgång,
- c. med stöd av 22 kap. 28 § 1 st. miljöbalken förordnar att domen får tas i anspråk utan hinder av att den inte vunnit laga kraft (verkställighetsförordnande),
- d. godkänner den till ansökan bifogade miljökonsekvensbeskrivningen.

2 Orientering

2.1 Ostlänken

Trafikverket har regeringens uppdrag att planera och bygga för nya stambanor mellan Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö. Utbyggnaden ska påbörjas med de tre delsträckorna Ostlänken, Hässleholm–Lund och Göteborg–Borås. Ostlänken är planerad som en 16 mil dubbelspårig järnväg mellan Järna – Linköping. Regeringen har den 7 juni 2018 gett Ostlänken tillåtlighet enligt 17 kap. miljöbalken.

Denna ansökan för Nyköpings resecentrum utgör den första tillståndsprövningen för vattenverksamhet inom ramen för anläggandet av Ostlänken inom Nyköpings kommun, se figur 1.



Figur 1. Ostlänkens planerade sträckning inom Nyköpings kommun, från Silleskrog i norr till Stavsjö i söder

2.2 Ombyggnad av Nyköpings resecentrum

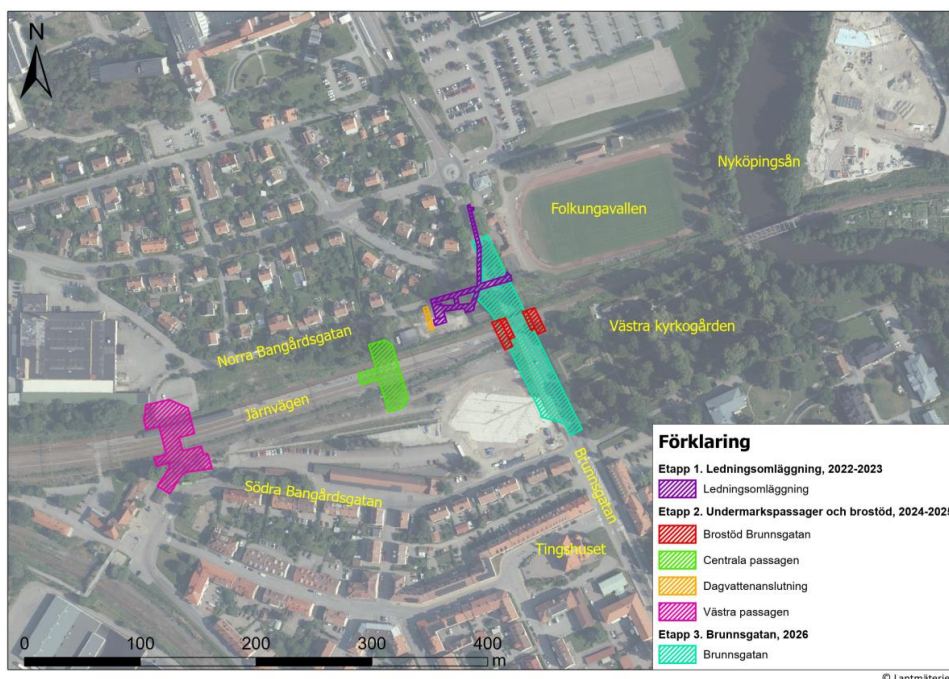
Som framgår av Figur 1 så kommer Nyköpings resecentrum att i framtiden ansluta till Ostlänken via en bibana. För ökad kapacitet behöver då stationen utvecklas med flera järnvägsspår, längre plattformar och nya brokonstruktioner. Det är då också nödvändigt med fler och säkrare passager under järnvägen för gång- och cykeltrafikanter. Trafikverket kommer nu att i samarbete med Nyköpings kommun inleda ombyggnaden av den befintliga järnvägsstationen i Nyköping till ett trafikslagsövergripande resecentrum anpassat till den framtida kapacitetsökningen från Ostlänken. Trafikverket ansva-

rar här för järnvägsanläggningen, plattformsangöringar med tillhörande entrébyggnader medan kommunen ansvarar för byggnader, vägar och parkeringsplatser vid sidan av järnvägsspåren.

Den planerade ombyggnationen kommer att ske kontinuerligt i tre olika etapper med en tillståndsansökan för vattenverksamhet avseende varje etapp. Nyköpings kommun kommer först att utföra förberedande arbeten med ledningsomläggning för bland annat avlopp, dag- och dricksvatten. Byggtiden är här planerad under 2022-2023. Tillståndsansökan för de vattenrättsliga delarna har här redan lämnats in hos denna domstol i december 2021 och har målnummer M 9321-21.

Trafikverket kommer sedan att bygga om järnvägsanläggningen med bl.a. ny angöring och passager till plattformar via undergångar för gångtrafikanter och cyklister, samt även byta ut järnvägsbron över Brunnsgatan. Byggtiden är här planerad till 2023-2026. Denna ansökan omfattar de tillstånd för grundvattenbortledning m.m. som är en förutsättning för genomförandet av dessa arbeten.

Nyköpings kommun kommer sedan och avslutningsvis att färdigställa vissa byggnader, vägar och parkeringar kring stationen samt även fördjupa passagen under Brunnsgatan. Byggtiden är här planerad till 2026. Lägena för de olika etapperna med de arbetsmoment som kräver tillstånd för vattenverksamhet framgår av figur 2.

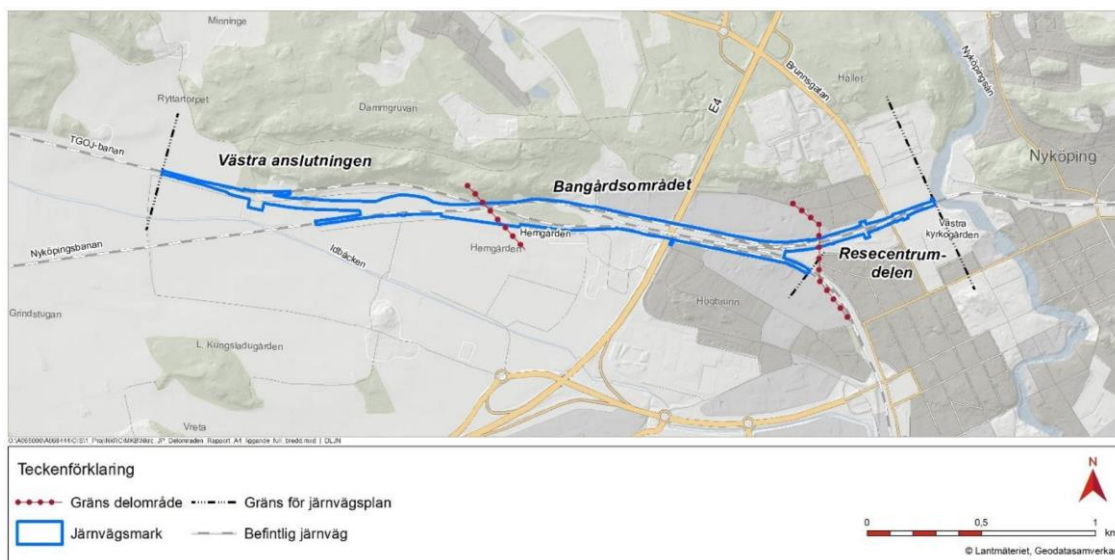


Figur 2. Etappindelning för vattenverksamheterna vid Nyköpings resecentrum. Figuren visar den ungefärliga utbredning av de schakt där grundvattenbortledning krävs för att anläggningsdelarna ska kunna utföras i torrhet.

Denna ansökan omfattar då de tillstånd för grundvattenbortledning och infiltration som blir nödvändiga för utförande av tillfälliga schakt för anläggande av gång- och cykelundergångar under järnvägen för de s.k. Västra och Centrala passagagerna samt även tillfälliga schakt för anläggandet av nya brostöd för järnvägsbroar över Brunnsgatan och ett mindre ledningsschakt för anslutning av dagvattenmagasin till dagvatten-nätet.

3 Prövningen i förhållande till lagen om byg-gande av järnväg

Ombyggnaden av järnvägsanläggningen där de ovannämnda vattenrättsliga arbetena ingår är prövad i en järnvägsplan som fastställdes den 9 mars 2021, se bilaga 9 till an-sökan. Planen har vunnit laga kraft. Resecentrumdelen utgör här bara en del av det to-tala järnvägsområde som prövats i planen, se figur 3 på nästa sida.



Figur 3. Översigtsbild över järnvägsområdets tre delar med den västra anslutningen, Bangårdsområdet och Resecentrumdelen.

Av 1 kap. 3 a § lagen om byggande av järnväg framgår att vid planläggning av järnväg ska 2–4 kap. och 5 kap. 3–5 §§ miljöbalken tillämpas. Av paragrafen följer även att fastställande av järnvägsplan enligt denna lag ska jämföras med meddelande av tillstånd enligt miljöbalken.

Tillåtligheten för de anläggningsarbeten som nu kräver tillstånd för vattenverksamhet är således redan avgjord i järnvägsplanen utifrån en tillämpning av samtliga bestämmelser i miljöbalkens allmänna hänsynsregler, hushållningsregler och regleringarna kring miljö kvalitetsnormer. Då denna ansökan således avser vattenverksamheter för

järnväg vars tillåtlighet redan prövats i en järnvägsplan så framgår det av 11 kap. 23 § miljöbalken att mark- och miljödomstolen ska lämna de aktuella tillstånden. Den sistnämnda bestämmelsen i miljöbalken vilar således 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).

4 Prövningen i förhållande till miljöbalken

Till denna ansökan har en miljökonsekvensbeskrivning upprättats, se bilaga 8 till ansökan (MKB). Det har även tagits fram en miljökonsekvensbeskrivning inom ramen för den ovannämnda miljöprövningsprocess som genomförts för fastställande av järnvägsplanen. Miljökonsekvensbeskrivningen för järnvägsplanen belyser miljökonsekvenserna till följd av byggande och driften av järnvägen där de undermarkspassager m.m. som denna ansökan omfattar ingår. Miljökonsekvensbeskrivningen för järnvägsplanen har godkänts av Länsstyrelsen Södermanland län under 2019.

För att inte belasta målet i onödan har Trafikverket valt att inte bilägga miljökonsekvensbeskrivningen för järnvägsplanen till denna ansökan. Men självklart kan Trafikverket komplettera målet med de delar som domstolen i så fall efterfrågar. Allt underlagsmaterial för den järnvägsplan som nu är aktuell för Nyköping finns tillgängligt på denna länk [Dokument för Ostlänken - Bransch \(trafikverket.se\)](https://trafikverket.se/Dokument-f%C3%B6r-Ostl%C3%A4nken-Bransch).

4.1 De allmänna hänsynsreglerna 2 kap. miljöbalken

I detta avsnitt 4 beskrivs hur omgivningspåverkan under ombyggnaden av järnvägsanläggningen med tillfällig grundvattenbortledning förhåller sig framförallt till de materiella reglerna i miljöbalkens andra och tredje avdelningar.

Belysningen sker med utgångspunkt från de allmänna hänsynsreglerna i miljöbalkens andra kapitel främst 1 § (bevisbördeprincipen), 2 § (kunskapsprincipen) och 3 § (försiktighetsprincipen). Men även 4 § (produktvalsprincipen), 5 § (hushållnings- och kretsloppsprincipen) och 6 § (lokaliseringsprincipen) tillämpas i viss utsträckning. Dessa bestämmelser har visserligen redan en gång tillämpats vid prövningen av järnvägsplanen, men de får nu givetvis också förnyad relevans. Framförallt försiktighetsprincipens förhållande till 7 § (proportionalitetsprincipen). Det är nämligen dynamiken mellan dessa bestämmelser som avgör behovet av de eventuella begränsningar och andra åtaganden som kan behövas från verksamhetsutövarens sida avseende den omgivningspåverkan som framförallt sker under byggtiden.

Oavsett att den verksamhet som Trafikverket då kommer att bedriva redan är tillåten, och att tillståndet för vattenverksamheten således ska meddelas, har ju domstolen möjlighet (jfr 22 kap 11 § miljöbalken) att genom t.ex. reglering i villkor eller på annat

sätt tillse att den framtida byggverksamheten med grundvattenbortledning också står i överensstämmelse med de allmänna hänsynsreglerna. Vad gäller 8 § (skadeprincipen) så kommer tillämpningen av denna bestämmelse att behandlas under avsnitten 12.1 "Ersättning" och 12.3 "Oförutsedd skada".

De åtaganden från Trafikverkets sida som framkommer i detta avsnitt och också av ansökan i övrigt ger dessutom en bundenhet under det allmänna villkor som föreslås i avsnitt 9.1 "Allmänt villkor". Här vill Trafikverket dock också lyfta fram att 2 kap. miljöbalken generellt sett gäller för alla verksamheter och åtgärder som bedrivs inom ramen för detta järnvägsprojekt och detta gäller oavsett om vissa frågor bara är hanterade i järnvägsplanen eller är reglerade i särskilda villkor eller i åtaganden från Trafikverket inom ramen för detta vattenmål.

4.2 Riksintressen och hushållningsregler

Konsekvenser vid en tillämpning av 3-4 kap miljöbalken har prövats inom ramen för den laga kraft vunna järnvägsplanen och omfattas av den tillåtlighet som således redan är prövad i annan ordning.

4.3 Vattenverksamhet

De konstruktioner med brostöd m.m. som framgår av avsnitt 1.1. a "Yrkanden" kommer i huvudsak att byggas i tillfälliga schakter med spontväggar. Vissa ytliga schakter utförs med slänter. Det sistnämnda gäller framförallt schakten för anslutande tråg till Västra passagen och för rivningen av de befintliga brostöden. Schaktbotten kommer i vissa fall att hamna under den lokala grundvattennivån, varför en grundvattenbortledning blir nödvändig. Spontväggarna har som primärt syfte att stabilisera schakten och omgivande mark samt närbelägna anläggningar, framförallt järnvägsspåren. Sponterna reducerar även i viss mån inläckaget av grundvatten till schakterna, även om detta i och för sig inte är det primära syftet.

Oavsett spont och eventuella ytterligare åtgärder för tätning så kommer grundvatten att rinna in i schakterna. Detta kan då medföra avsänkningar av grundvattennivån i schakternas omgivning. Det geografiska område där det finns risk för sådana sänkningar definieras i denna ansökan som påverkansområde. Detta finns redovisat i avsnitt 4 i PM Hydrogeologi, bilaga 7 till ansökan (PM Hydro). Påverkansområdets utbredning är framtaget genom konservativt antagande om grundvattensänkningens storlek. Den störst beräknade avsänkningen kommer att ske i nära anslutning till schakterna och avsänkningen avtar sedan mot påverkansområdets yttre gräns. En långvarig grundvattensänkning kan medföra risk för skador på sättningskänsliga byggnader och anläggningar m.m. Trafikverket måste därför ha beredskap för skyddsinfiltation. En åtgärd som också i sig är tillståndspliktig, jfr 1.1.b under avsnittet "Yrkande".

Trafikverket anser att det både är rimligt och att det också finns ett behov av att reglera både grundvattenbortledningen och också det eventuella behovet av infiltration i särskilda villkor till tillståndet. Motiven till detta utvecklas närmare under avsnittet 8 "Behov av särskilda villkor".

4.4 Skyddade områden och arter

Grundvattenbortledningen, eventuell infiltration och även ombyggnadsprojektet som sådant kommer inte att ha någon negativ påverkan på områden eller arter som omfattas av skydd enligt 7-8 kap. miljöbalken. Närmsta grundvattenförekomst Larslundsmalmen-Nyköping ligger ca 250 m söder om påverkansområdet. Nyköpingsån är närmaste vattenförekomst.

4.5 Buller och vibrationer

Under byggtiden kommer det att uppkomma olägenheter för omgivningen i form av buller och vibrationer. Även här anser Trafikverket att finns det ett behov av en villkorsreglering. Detta med hänsyn till människors hälsa och miljön men även för att begränsa skadepåverkan från vibrationer på t.ex. byggnader och anläggningar. Detta utvecklas också närmare under avsnitt 8 "Behov av särskilda villkor".

I detta sammanhang vill dock Trafikverket lyfta fram att, som redovisats ovan under avsnitt 2.2 "Ombyggnad av Nyköpings resecentrum", Nyköpings kommun kommer att, innan Trafikverkets vattenverksamhet, påbörja och avsluta egen vattenverksamhet på platsen. Dessutom kommer kommunen, efter det att Trafikverkets vattenverksamhet har avslutats, att vidta ytterligare vattenverksamhet. Under den tid som kommunen bedriver sina respektive vattenverksamheter kommer bullrande arbeten att bedrivas.

Under den sammantagna byggtiden för samtliga dessa tre verksamheter om ca fem år kan det dock antas att de aktiviteter som genererar störande byggbuller pågår under en sammanlagd tid om ca åtta-nio månader. De aktiviteter som bullrar mest t.ex. spontning, pålning och skrotning av berg kommer dock inte ske sammanhängande under längre tidperioder. Byggbullret från andra typer av aktiviteter inom arbetsområdet bedöms ha en betydligt mer begränsad omgivningspåverkan. Utgångspunkten för ombyggnaden av Nyköpings resecentrum är att byggarbetena inte ska behöva påverka den pågående verksamheten vid den befintliga järnvägsstationen. Ambitionen är givetvis också att både närboende såväl som resenärer m.fl. ska störas av buller i en så liten utsträckning som möjligt.

Det är dock idag alltför tidigt att inom ramen för denna ansökan närmare redogöra för den faktiska placeringen av olika bullerskärmar eller andra typer av skyddsåtgärder. Dessa frågor är beroende av tillgång till ytor, tider, säkerhet för befintlig järnvägstrafik m.m. Det är inte heller möjligt att närmare ange vilka faktiska åtgärder som kommer

att vidtas t.ex. för dämpning av buller vid källan på de maskiner som kommer att användas. Det går inte heller att ange vilken typ av arbetsfordon, maskiner m.m. som kommer att användas. Detta kan varken bestämmas eller definieras ekonomiskt innan Trafikverket har en upphandlad entreprenör. Trafikverket har här bara rollen som beställare. Dessa frågor får således hanteras inom ramen för kontrollprogram, se avsnitt 10.2. "Kontrollprogram miljöfarlig verksamhet".

4.6 Utsläpp till vatten

Länshållningsvatten från schakterna kommer att renas lokalt och sedan avledas till det kommunala dagvattensystemet. Kvaliteten på länshållningsvattnet kommer således att bestämmas utifrån de krav som VA-huvudmannen uppställer. Arbetssätten utvecklas närmare under avsnitten 7.5 "Länshållningsvatten" och 10 "Uppföljning och kontroll". Även här finns det ett behov av villkor till tillståndet. Detta utvecklas också närmare under avsnitt 8 "Behov av särskilda villkor".

Dagvattnet kommer sedan slutligen att ledas från dagvattensystemet till Nyköpingsån. Ån är som sagt är den närmast belägna vattenförekomst och den ligger ca 200 m öster om planerad vattenverksamhet. Det är Södermanlands största vattendrag som mynnar ut i Stadsfjärden. Ån innehåller ett stort antal fiskarter samt rödlistade musselarter. Den är också viktig för fågellivet samt har särskilt goda förutsättningar för fritidsfiske, paddling och andra naturupplevelser.

Nyköpingsån har måttlig ekologisk status på grund av höga halter näringsämnen och dålig konnektivitet. Målsättningen är att Nyköpingsån ska ha miljö kvalitetsnormen god ekologisk status senast år 2027. Den kemiska statusen är klassad till god utan de överallt överskridande ämnena kvicksilverföroreningar och bromerad difenyleter (VISS, Vatteninformationssystem Sverige, 2020).

Den sökta vattenverksamheten med ett tillfälligt utsläpp av länshållningsvatten medför dock ingen risk för påverkan på miljö kvalitetsnormerna för Nyköpingsån. Vattenverksamheten står således inte på något sätt i konflikt med försämrings- eller äventyrande-förbudet i 5 kap. 4 § miljöbalken.

4.7 Transporter

Transporterna till och från det framtida arbetsområdet har inget omedelbart samband den vattenverksamhet som nu tillståndsprövas. Lastbilar och andra fordon kommer dessutom att närmast ha en direktaccess både till det kommunala och statliga vägnätet t.ex. E4 som är belägen i närheten till de blivande Nyköpings resecentrum, jfr NJA 2004 s. 421.

4.8 Hantering av massor

Inom ramen för bygghandlingsprojektering inför ombyggnaden av Nyköpings resecentrum tas en masshanteringsplan fram. Av planen ska bl.a. framgå mängden av massor inom projektet för olika klasser, vilka massor som kan återanvändas, behov av tillfälliga lagringsytor och platser för detta samt vilka massor som behöver transporteras bort och möjliga godkända mottagare för dessa.

Undersökning av föroreningar inom järnvägsplanområdet pågår. Resultatet hittills visar att det finns enstaka halter över Naturvårdsverkets riktvärden för mindre känslig markanvändning (MKM), men att halterna till övervägande del underskrider dessa. Massor med halter under MKM planeras i samråd med tillsynsmyndigheten att återanvändas inom järnvägsområdet.

Vad gäller hanteringen av massor så finns det regler framförallt i miljöprövningsförordningen och förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd som kan komma att aktualiseras inom ramen för ombyggnaden av järnvägen. Det kan då uppkomma verksamheter eller åtgärder som är anmälnings- eller tillståndspliktiga t.ex. anmälan om schakt i förorenade områden och tillstånd för tillfälliga upplag. Dessa tillstånd eller anmälningar kommer, allt efter det att behov uppkommer, sökas av Trafikverket eller av den upphandlade entreprenören i samband med byggskedet. Dessa prövningar omfattas inte av denna tillståndsansökan.

4.9 Förorenade områden

Söder om järnvägen mellan Centrala passagen och Brunnsgatan har petroleumföroreningar inklusive bensen påträffats. Även norr om järnvägen har petroleumföroreningar påträffats. Det pågår för närvarande saneringsåtgärder av jordmassor på båda sidor om järnvägen i Jernhusens regi. Provtagning av grundvattnet kommer att ske efter det att nämnda saneringsarbeten är slutförda. I samband med grundvattenbortledning inom schakt kan det dock finnas risk för att eventuella återstående bensenföroreningar mobiliseras vilket i sin tur kan påverka länshållningsvattnets kemiska kvalitet. Här hänvisas till avsnitten 7.5 "Länshållningsvatten" och avsnitt 8.2.1 "Utsläpp till vatten".

4.10 Kemikalier

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 arbetsmiljöreg-

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

Trafikverket har även här att följa sina egna interna regelverk "TDOK 2010:310 - Krav och kriterier kemiska produkter" och "TDOK 2012:22 - Farliga ämnen material och varor". Entreprenörens hantering av kemiska produkter regleras i första hand kontraktuellt genom att Trafikverkets TDOK 2012:93 "Generella miljökrav vid entreprenadupphandling" som utgör en del av förfrågnings- och avtalsunderlaget i samband med kommande upphandlingar. Denna TDOK omfattar även byggmaterial.

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

4.11 Avfall

Massor som inte kan återanvändas inom ombyggnadsprojektet kommer att transporteras bort från arbetsområdet och hanteras i enlighet med gällande regelverk i bland annat 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.

5 Prövningen i förhållande till PBL

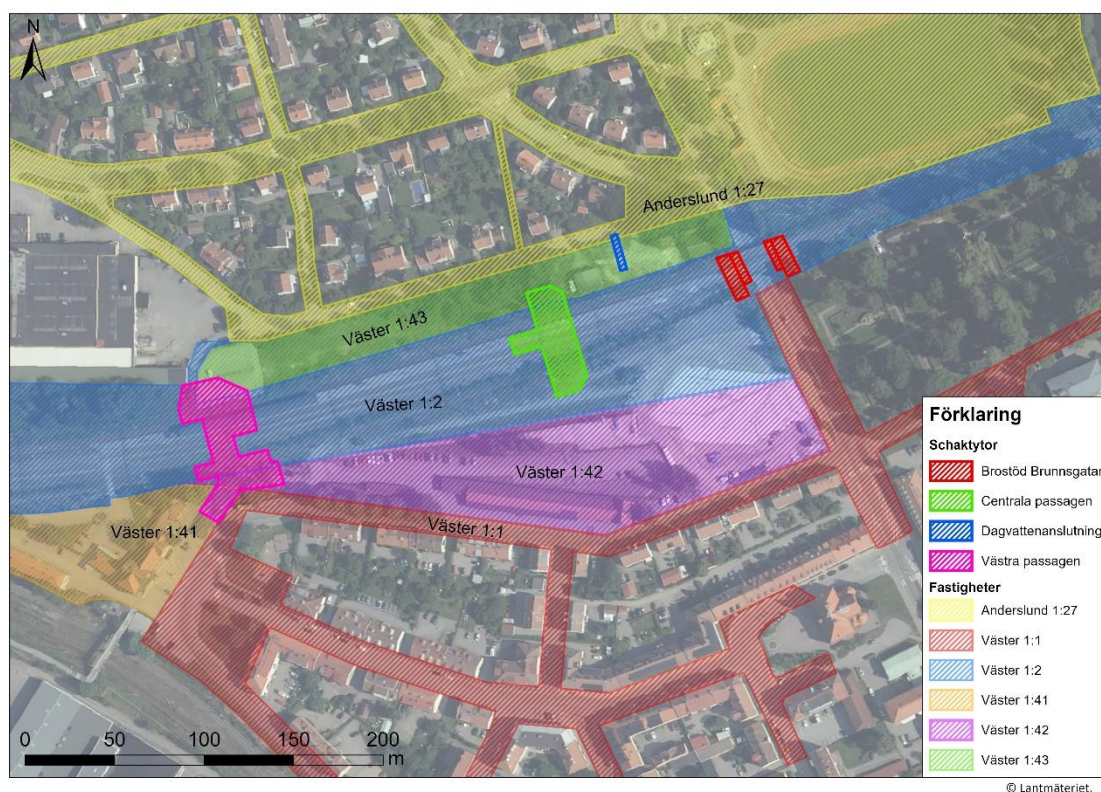
5.1 Detaljplan

Parallellt med arbetet med järnvägsplanen för det nya Nyköpings resecentrum har Nyköpings kommun även arbetat fram en ny detaljplan för sin del av utbyggnaden. Denna detaljplan för "Väster 1:42 m.fl, Nyköpings resecentrum, Väster, Nyköpings kommun" har vunnit laga kraft. I planen regleras bland annat anläggandet av en ny bussterminal samt en planskild passage vid Hemgården för såväl motortrafik som gång- och cykeltrafik. I syfte att koordinera järnvägsplanen och detaljplanen har Nyköpings kommun och Trafikverket samordnat sina respektive arbeten genom avtal, mer om detta under avsnitt 10 "Uppföljning och kontroll". De tillståndspliktiga arbetena i denna ansökan står inte i konflikt med någon markanvändning enligt detaljplanen och de grundvattenbortledningar som denna ansökan avser utförs också inom ett befintligt järnvägsområde. Någon konflikt med 2 kap. 6 § tredje stycket miljöbalken uppkommer således inte i prövningen.

6 Rådighet

Trafikverket har rådighet för vattenverksamheten enligt 2 kap. 4 § 4 p. lagen om särskilda bestämmelser om vattenverksamhet. Grundvattenbortledningen för undermarkspassager och järnvägsbro kommer att ske på den egna fastigheten Nyköping Väster 1:2. Anslutande ramper, trappor och hissutrymmen utförs dock på kommunens fastigheter Väster 1:1 samt Jernhusens fastigheter Väster 1:41, 1:42 och 1:43. Schakt för dagvattenanslutning planeras på kommunens fastighet Anderslund 1:27 samt Väster 1:43, se figur 4 på nästa sida. Jernhusen har överlåtit fastigheterna till kommunen genom köpekontrakt. Tillträde sker efter att saneringsarbeten har avslutats. Vid utförande av vattenverksamheten ägs således även dessa fastigheter av kommunen och Trafikverket har rådighet över fastigheterna genom avtal med kommunen.

Även infiltrationsanläggningar kan komma att anläggas inom ovan nämnda fastigheter. Detta sker inom ramen för ett samarbete med Nyköpings kommun kring kontrollen av alla de grundvattenbortledningar som sker i de olika etapperna, jfr avsnitt 2.2 "Ombyggnad av Nyköpings resecentrum" ovan. Med tanke på att det framför allt är villafastigheterna norr om järnvägen som behöver skyddas är det framför allt norr om järnvägen inom de på figur 4 markerade fastigheter som det bedöms bli aktuellt med skyddsinfiltration.



Figur 4. Översikt fastigheter där schakt med grundvattenbortledning planeras. På samma fastigheter kan det även bli aktuellt med skyddsinfiltration.

7 Teknisk beskrivning

7.1 Inledning

I den tekniska beskrivningen, bilaga 6 till ansökan (TB) så redogör Trafikverket utifrån en teknisk detaljeringsgrad för de arbeten som inbegriper tillståndspliktig vattenverksamhet med avseende på val av anläggningslösningar och konstruktioner, genomförande och drift, samt val av länshållningsmetoder som medför grundvattenbortledning och skyddsinfiltration.

7.2 Planerad vattenverksamhet

Som redan framgått tidigare i ansökan omfattar den tillståndspliktiga vattenverksamheten tillfälligt bortledning av grundvatten samt infiltration och utförande av anläggningar för detta. Vattenverksamheten kommer att pågå periodvis under totalt två år. Det kommer inte att behövas någon permanent grundvattenbortledning varken avseende undermarkspassagerna för gång- och cykeltrafikanter, brostöden eller dagvattenanslutningen.

7.3 Byggnadskonstruktioner

Den Västra passagen kommer att användas för anslutning till stationens mittplattform samt för gång- och cykelpassage under järnvägen. Passagen utformas som en sluten plattrambro med tillhörande tunneldel i betong. Anläggningen förses med trappor och hiss upp till perrong, samt ett mindre teknikutrymme. För närmare beskrivning hänvisas till avsnitt 8.3 i TB.

Den Centrala passagen innefattar en vänthall med angöring till stationens plattformar samt gångpassage i en tunnel under spåren. Passagen utformas även här som en sluten plattrambro. För närmare beskrivning hänvisas till avsnitt 8.4 i TB.

Inför utökningen av den fria höjden och bredden avseende Brunnsgatans passage under järnvägen som omfattas av kommunens avslutande etapp så kommer två nya järnvägsbroar att behöva byggas och befintliga broar att rivas. För närmare beskrivning hänvisas till avsnitt 8.5 i TB.

För avvattning av järnvägen kommer dagvattenmagasin att anläggas med syftet att fördröja vatten som uppkommer i samband med kraftig nederbörd. Utloppet från dagvattenmagasinet ansluts till det kommunala dagvattennätet. För närmare beskrivning hänvisas till avsnitt 8.6 i TB.

7.4 Mark- och hydrogeologiska förutsättningar

Topografin i området är relativt flack med endast små variationer i höjddled. Enligt SGU:s berggrundskarta är berggrunden inom utredningsområdet av kristallin metamorf typ bestående av gnejsisk granodiorit. För den här typen av berggrund är sprickorna ofta få vilket generellt ger en låg hydraulisk konduktivitet. Inom utredningsområdet finns inga kända större sprickzoner, krosszoner eller förkastningar. Norr om järnvägen förekommer ett undre grundvattenmagasin i friktionsjorden under tätande jordlager. Söder om järnvägen övergår det i ett öppet grundvattenmagasin i samband med att lerlagret tunnas ut eller upphör. Magasinsgränser utgörs bergytor högre än grundvattenytan. Grundvattnets huvudflöde sker i östlig riktning mot Nyköpingsån. För närmare beskrivning hänvisas till PM Hydrogeologi i bilaga 7 samt underbilagor.

7.5 Länshållningsvatten

Länshållningen i här aktuella schakter kommer i första hand att ske i grävda pumpgröpar med dränkbara pumpar, placerade i den lägsta punkten i den öppna schakten, men även andra alternativ såsom pumpbrunnar kan bli aktuella. Det vatten som bortleds kommer främst att innehålla en blandning av regnvatten, inläckande grundvatten och eventuellt processvatten som används exempelvis för spolning vid borrarbete. Länshållningsvattnet kan innehålla spill av drivmedel från arbetsmaskiner och fordon, suspenderat material från borrarbete och jordpartiklar i inläckande grundvatten samt restprodukter från den begränsade sprängning som kan bli aktuell vid Västra passagen.

Beroende på de arbetsmoment som utförs i schakten kan länshållningsvattnet även ha ett påverkat PH-värde. Som framgår ovan under avsnittet 4.9 "Förorenade områden" kan även eventuella återstående föroreningar av bensen mobiliseras i länshållningsvattnet.

Länshållningsvattnet kommer att renas allt efter behov i sedimenteringscontainrar och provtagning kommer att ske innan vattnet avleds till det kommunala dagvattenätet som sedan mynnar ut i Nyköpingsån. Trafikverket har genomfört samråd med VA-huvudmannen, Nyköpings Vatten, som resulterat i nedan angivna riktvärden, angivna som månadsmedelvärden, för det länshållningsvatten som kommer att avledas till dagvattensystemet. Dessa värden motsvarar Stockholm Vattens riktlinjer för länshållningsvatten¹.

Parameter	Riktvärde länshållningsvatten Nyköping resecentrum
pH	6,5-10
Suspenderade ämnen	100 mg/l
Kväve (Ntotal)	45 mg/l
Oljeindex	50 mg/l
PAH-6	1 µg/l
Koppar	200 µg/l
Zink	200 µg/l

Inför inledandet av de schaktarbeten som denna ansökan omfattar så kommer det också finnas en god allmän kunskap kring den förväntade kvalitén på det länshållningsvatten som kan uppkomma i Trafikverkets schakter. Detta eftersom provtagning då redan kommer att ha utförts avseende sammansättningen i det länshållningsvatten som uppkommit i de schakter som utförts vid kommunens arbete med ledningsomläggningar inom ramen för det tillstånd som söks i domstolens mål M 9321-21.

Närmare detaljer om provtagningsintensitet och parametrar kommer att fastslås i kontrollprogrammet för utsläpp av vatten. Detta tas fram i samråd med tillsynsmyndigheten. Vad gäller reglering av länshållningsvatten hänvisas i övrigt till avsnitt 8 "Behov av särskilda villkor". Ytterligare kunskap finns också i PM Länshållningsvatten, se bilaga 8.2 till ansökan.

¹ Se Stockholm Vatten och Avfall, utgåva 15, januari 2021

8 Behov av särskilda villkor

I detta avsnitt beskriver och motiverar Trafikverket de särskilda villkor myndigheten anser behövs i enlighet med 2 kap 3 § (försiktighetsprincipen) för att begränsa omgivningspåverkan med anledning av den tillståndspliktiga vattenverksamheten.

8.1 Villkor för vattenverksamhet

8.1.1 Grundvattenbortledning

I den norra delen av påverkansområdet förekommer det sättningsbenägen lera där det bedöms pågå sättningar redan idag. Här finns bland annat ett antal fastigheter med bostadsbyggnader och andra anläggningar. Det finns här en risk för att den planerade vattenverksamheten kan påskynda sättningsförloppen.

Avsänkingsnivån för grundvattnet styrs av konstruktionernas grundläggningsnivåer. Grundvattnet måste sedan avsänkas ytterligare ca en halv meter under schaktbotten. De beräknade avsänkingsnivåerna för respektive schakt framgår ur tabeller i avsnitt 8 i TB, bilaga 6 till ansökan. Dräneringsnivåerna påverkar grundvattennivåerna och därmed risken för sättningssskador på fastigheter. Framförallt med hänsyn till att det redan idag bedöms pågå sättningar är det rimligt att Trafikverket i ett särskilt villkor förpliktiga sig att innehålla de avsänkingsnivåer som framkommer av den tekniska beskrivningen, se förslag till villkor 2.

8.1.2 Infiltration

Som framkommer ovan finns inom den norra delen av påverkansområdet ett område där grundvattenbortledningen kan komma att påskynda sättningar. För att motverka att Trafikverkets och Nyköpings kommun vattenverksamheter förvärrar situationen i området har ett gemensamt program för infiltration av vatten tagits fram. Infiltrationsförsök och tester samt förberedelse för installation av ytterligare anläggningar har redan genomförts.

Med anledning av infiltrationsbehovet föreslår Trafikverket också ett särskilt villkor med en skyldighet att infiltrera vatten för att undvika eller minska risken för skada, se förslag till villkor 3. I vilka situationer som en infiltration ska vidtas bör dock inte regleras i villkor. En sådan förpliktelse skulle minska flexibiliteten i åtgärderna och också öka risken för att verksamhetsutövaren skulle tvingas att vidta infiltration bara utifrån en viss förpliktelse i villkor, trots att åtgärden kanske inte ens behövs. I vilka situationer som en infiltration ska vidtas bör istället bestämmas inom ramen för kontrollprogram och då utifrån förutbestämda larm- och åtgärdsnivåer. Trafikverket hänvisar här till avsnitt 10.1 "Kontrollprogram vattenverksamhet".

Eftersom brunnar för infiltration redan finns eller är förberedda i området anser Trafikverket att det inte heller behövs något särskilt villkor om att infiltrationsbrunnarna

behöver vara funktionskontrollerade eller installerade innan grundvattenbortledningen får påbörjas. Trafikverket kommer närmare att redogöra för dessa förhållanden vid en huvudförhandling.

8.2 Villkor för miljöfarlig verksamhet

I detta avsnitt redogör Trafikverket för de förslag till villkor avseende den miljöfarliga verksamhet som föreslås regleras inom ramen för det vattenrättsliga tillståndet. Utgångspunkten är här den praxis som bl.a. följer av MÖD 2010:9.

8.2.1 Utsläpp till vatten

Trafikverket anser att det är tillräckligt att bara föreskriva ett generellt villkor om att länshållningsvattnet under byggtiden ska renas lokalt innan det avleds till det kommunala dagvattennätet, se villkorsförslag 4. I övrigt får frågorna kring hantering av länshållningsvatten hanteras inom ramen för kontrollprogram. Trafikverkets ambition för den förväntade kvalitén på det länshållningsvattnet framgår också ovan i avsnittet 7.5 "Länshållningsvatten". Med hänsyn till mängderna, den förväntade föroreningsgraden och de åtaganden för rening som Trafikverket redogjort för i denna ansökan saknas det anledning att närmare reglera kvalitén på utsläppsvattnet i särskilda villkor. En bundenhet under det allmänna villkoret får här anses fullt tillräckligt. Särskilt då det här bara är fråga om en tillfällig byggverksamhet.

8.2.2 Buller

Trafikverket har genomfört utredningar avseende det buller som kan uppkomma i samband med de vattenrättsliga arbetena. Några stomljudd ska inte genereras av de vattenrättsliga arbetena. Benämningen buller nedan är således i sin helhet att hänföra till luftburet buller.

Sådant buller kan uppkomma både vid schakt- och betongarbeten. Detta till följd av t.ex. pålning, spontning, rivning och schaktning. Trafikverket vill dock i detta sammanhang framhålla att arbetsmoment med höga ljudnivåer inte kommer att utföras varje dag under hela byggtiden. Oftast generas de högsta nivåerna i de inledande skedena för de olika arbetsmomenten. Det förekommer sedan tillfällen med vissa arbetsmoment som ger upphov till höga ljudnivåer, men då mindre regelbundet och under kortare tidsperioder.

Trafikverket kommer även att utreda möjligheterna att begränsa buller, till exempel genom alternativa arbetsmetoder, avskärmning och begränsade arbetstider. Trots att omfattande försiktighetsmått kommer att vidtas är det inte möjligt att helt begränsa bullret från anläggningsarbetena. I huvudsak med utgångspunkt från Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser har Trafikverket således föreslagit att nivåer och tider för buller ska regleras i villkor till det vattenrättsliga tillståndet. Villkoren ska också utformas som inomhusvärden då villkor för buller utomhus är inte ändamålsenligt med hänsyn till bakgrundsljud i området. (jfr s. 69 i Mark- och miljööverdomstolens dom den 21 januari 2015 i mål nr M 2008-14 för projekt Slussen)

Av villkorsförslag 5 framgår då även det uppenbara att detta villkor endast är hänförligt till det buller som har ett samband med de vattenrättsliga arbetena. Trafikverket kommer också att inom ramen för järnvägsprojektet bedriva andra typer av bullrande arbeten på platsen där kontrollen och uppföljningen istället får ske inom ramen för tillsyn. I praktiken har dock denna distinktion en underordnad betydelse då det även vid tillsyn är de ovannämnda allmänna råden från Naturvårdsverket som ska tillämpas. Dessa allmänna råd samt även den villkorsreglering som Trafikverket föreslår i målet får således ses som generella uttryck för tillämpningen av de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken.

Utgångspunkten är att ombyggnaden av järnvägen i Nyköping inte ska påverka den normala järnvägstrafiken. Vid vissa förutbestämda tillfällen behöver dock järnvägstrafiken stängas av helt eller delvis. Detta för att det överhuvudtaget ska vara möjligt att genomföra vissa typer av arbetsmoment. En ersättningstrafik med buss kommer då att ske till och från Nyköping. Den ombyggnad av spår som blir aktuell för Nyköpings resecentrum måste alltid föregås av ett internt ansökningsförfarande inom Trafikverket för nödvändig tillgänglighet till spår. En sådan ansökan kräver två års framförhållning. Normalt sett planeras också dessa trafikavstängningar till storhelger då antal resenärer är kraftigt begränsat.

För ombyggnaden av järnvägen i Nyköping är sådana driftstopp planerade till påskhelgerna 2024 och 2025. Det är då av oundgänglig betydelse att de arbeten som planeras in under dessa helger verkligen också kan genomföras. Alternativet är annars två års väntan på ny tillgänglighet till spåren, vilket totalt skulle ändra förutsättningarna för genomförande av projektet inom ramen för den nuvarande tidsplaneringen. Avsteg behövs därför från de generella riktvärdena för vissa helgdagar under påsken 07.00-19.00, vilket framgår av Trafikverkets förslag till villkor 7. Om dessa arbeten då också skulle behöva genomföras utifrån de generella begränsningar som normalt sett gäller för bullret på helger så riskeras också en förlängd byggtid.

Det är dessutom så att för det fall Trafikverket inte redan nu vid tillståndsprövningen kan medges dessa undantag i villkorsförslag 7 kan det sedermera under projektets framdrift visa sig att avsteg från villkor 5 ändå kommer att behövas. Detta för att undvika fördyrande kostnader, längre byggtid och ökade störningar för resenärer. Dessa avsteg hade då istället behövt sökas inom ramen för särskilda skäl enligt villkorsförslag 6. När Trafikverket redan idag kan se att det föreligger ett behov till avsteg så ökar det tydligheten i miljöprövningen om dessa undantag redan nu kan regleras inom ramen för tillståndet.

Under vissa perioder av anläggningsskedet kan det dessutom vara nödvändigt att överskrida riktvärdena i villkorsförslag 5. Med hänsyn till detta stadgar villkorsförslag 6 i likhet med det som tidigare medgivits för andra infrastrukturprojekt, att de ekvivalenta riktvärdena dagtid får överskridas efter samråd med tillsynsmyndigheten. Dessa överskridanden kommer då att ske under de tider och tillfällen då rekreationsbehovet för de närboende är som lägst, det vill säga under vardagar när de boende normalt sett

inte vistas i hemmet. Andra avvikelser får, om det finns särskilda skäl, ske efter tillsynsmyndighetens godkännande i enlighet med andra meningen i samma villkorsförslag.

I det fall överskridanden då sker över längre sammanhängande tidperioder så ska de boende som riskerar att drabbas att erbjudas ersättningsbostad eller ersättningslokal enligt villkors förslag 8. En sådan tillfällig vistelse eller tillfälligt boende kommer att erbjudas om riktvärdena riskerar att överskridas under fem dagar i följd, eller mer än fem dagar under en tiodagarsperiod. Sådant erbjudande om tillfällig vistelse ska givetvis också erbjudas, allt efter behov, under de påskhelger där överskridanden har medgetts enligt villkorsförslag 7. Erbjudandet kommer att skickas till berörda i god tid innan arbetet påbörjas, dock om möjligt senast tre veckor innan. Om det föreligger särskilda behov, till exempel avseende boende med nattarbete, små barn, äldre och sjukskrivna kommer dessa att erbjudas ersättningsbostad alternativt ersättningslokal även om riktvärdena inte överskrids.

8.2.3 Vibrationer

Vibrationer kan exempelvis uppkomma i samband med slagning av spont och bergsprängningar. Enligt den domstolspraxis som nämns ovan har Trafikverket föreslagit villkor för vibrationer, se förslag till villkor 9.

8.3 Villkor för kontrollprogram

Trafikverket anser att det är lämpligt att föreslå ett generellt villkor 10 om att ett kontrollprogram ska upprättas och den tidsfrist som då ska gälla. Villkoret har sin förebild i mängder av tidigare tillståndsprövningar för infrastrukturprojekt. Innehållet i kontrollprogrammet ska sedan bestämmas i ett samarbete mellan Trafikverket, kommunen och tillsynsmyndigheterna. Även här är det direkt olämpligt att reglera frågor kring omfattningen av kontrollprogrammet i särskilda villkor eftersom detta också skulle kunna leda till inlåsningar och minskad flexibilitet. Vad gäller innehållet och utformningen av kontrollprogrammet hänvisar Trafikverket således till avsnitt 10 "Uppföljning och kontroll".

9 Förslag till villkor

Trafikverket föreslår således att tillståndet förenas med följande villkor:

9.1 Allmänt villkor

1. Vattenverksamheten ska bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med ansökan och därtill bifogade handlingar samt vad Trafikverket i övrigt angett eller åtagit sig i målet, såvida inte annat framgår av domen.

9.2 Särskilda villkor

9.2.1 Bortledning av grundvatten

2. För de schakter i jord som finns angivna i tabellen nedan får under byggskedet erforderlig mängd grundvatten bortledas för att temporärt avsänka grundvattennivån till som lägst det värde som finns angivet i kolumnen benämnd dräneringsnivå byggskede.

ANLÄGGINGSDEL	DRÄNERINGNIVÅ BYGGSKEDE
Schakt för Västra passagen (gång- och cykelpassage)	+8,3 (+6,8 lokalt för hisschakt)
Schakt för Centrala passagen (gångpassage)	+7,7 (+6,2 lokalt för hisschakt, pumpgrop)
Schakt för brostöd Brunnsgatan (brostöd)	+8,0 (+7,3 lokalt för sydöstra brostödet)
Schakt för dagvattenanslutning	+9,0

9.2.2 Infiltration

3. I syfte att undvika eller minska risken för skada i anledning av grundvattenbortledningen ska Trafikverket infiltrera vatten eller i övrigt vidta de åtgärder som erfordras för att uppnå detta syfte.

9.2.3 Utsläpp av vatten

4. Länshållningsvatten ska under byggtiden efter lokal rening avledas till det kommunala dagvattennätet. Avledningen ska ske i samråd med VA-huvudmannen och tillsynsmyndigheten och i enlighet med för verksamheten gällande kontrollprogram.

9.2.4 Buller

5. Buller från den byggverksamhet som är relaterad till grundvattenbortledningen ska begränsas så att den ekvivalenta ljudnivån inomhus på grund av dessa arbeten som riktvärde inte överskrider:
 - 45 dB(A) i bostäder och arbetslokaler med tyst verksamhet helgfri måndag-fredag kl. 07.00 – 19.00.
 - 40 dB(A) i undervisningslokaler helgfri måndag-fredag kl. 07.00 – 19.00.
 - 35 dB(A) i bostäder helgfri måndag-fredag kl. 19:00 – 22.00.
 - 35 dB(A) i bostäder lördag, söndag och helgdag kl. 07.00 – 19.00.
 - 30 dB(A) i bostäder lördag, söndag och helgdag kl. 19:00 – 22.00.

- 30 dB(A) i bostäder alla dagar kl. 22.00 - 07.00.

Den maximala ljudnivån inomhus får nattetid, kl. 22.00-07.00, som riktvärde inte överstiga 45 dB(A) i bostäder.

Vad som anges ovan för bostäder ska även gälla vårdlokaler. Bestämmelsen om maximala ljudnivåer inomhus gäller dock endast vårdlokaler som används under natten, kl. 22.00-07.00.

6. Arbeten som medför bullernivåer som överskrider riktvärdena i villkor 5 får, i samråd med tillsynsmyndigheten, ske helgfri måndag-fredag kl. 07.00 – 19.00. Andra avvikelser från riktvärden i villkor 5 får endast ske efter tillsynsmyndighetens godkännande.
7. Oavsett villkor 6 har Trafikverket rätt att överskrida de i villkor 5 angivna nivåerna för bostäder och vårdlokaler under påskens helgdagar 07.00 – 19.00 åren 2024 och 2025 d.v.s. från skärtorsdagen t.o.m. annandag påsk.
8. Riskeras överskridande av riktvärdena för buller inomhus under fem dagar i följd eller mer än fem dagar under en tiodagarsperiod ska boende erbjudas möjlighet till tillfälligt boende, alternativt tillfällig vistelse, för kategorin bostäder. Detta gäller även för de bostäder som berörs av den rätt till överskridanden som tillåts i villkor 7. Erbjudandet ska meddelas berörda i god tid innan det aktuella arbetet påbörjas, dock om möjligt senast tre veckor i förväg. Även om riktvärdena inte överskrids, ska möjlighet till tillfällig vistelse erbjudas om särskilda behov föreligger, t.ex. till boende med nattarbete eller med små barn, till äldre och till sjukskrivna.

9.2.5 Vibrationer

9. Vid vibrationsalstrande arbeten ska Trafikverket under byggskedet tillämpa:
 - Svensk Standard SS 460 48 66:2011, "Vibration och stöt - Riktvärden för sprängningsinducerade vibrationer i byggnader"
 - Svensk Standard SS 02 52 11, "Vibration och stöt – Riktvärden och mätmetod för vibrationer i byggnader orsakade av pålning, spontning, schaktning och packning"
 - Svensk Standard SS 02 52 10, "Vibration och stöt – Sprängningsinducerade luftstöt vågor - Riktvärden för byggnader"
 - Svensk Standard SS 460 48 60 "Vibration och stöt - Syneförrättning – Arbetsmetoder för besiktning av byggnader och anläggningar i samband med vibrationsalstrande verksamhet"

9.2.6 Kontrollprogram

10. Trafikverket ska senast tre (3) månader innan den tillståndspliktiga verksamheten eller den till vattenverksamheten relaterade byggverksamheten påbörjas till tillsynsmyndigheten inge reviderade kontrollprogram. Kontrollprogrammen ska hållas aktuella och får efter samråd med tillsynsmyndigheten justeras allteftersom verksamheten fortskrider.

10 Uppföljning och kontroll

10.1 Kontrollprogram vattenverksamhet

Trafikverket och kommunen har redan idag en tät samverkan kring kontrollprogrammet för vattenverksamheten. Kontakter tas även löpande med tillsynsmyndigheterna. Arbetssätten i kontrollprogrammen kommer att utvecklas gemensamt inom ramen för dessa kontakter. Inom det område där en sänkning av grundvattennivån kan förutses kommer Trafikverket tillsammans med kommunen att fortlöpande kontrollera grundvattennivåer och sättningar. Ett sådant arbete har för övrigt redan inletts. Kontrollerna ska utföras i representativa och lämpliga kontrollpunkter som är knutna till varje identifierat objekt där det kan finnas en risk för skador. Uppmätta grundvattennivåer i respektive kontrollpunkter ska relateras till normala bakgrundsvariationer. Vad gäller platserna för infiltration kommer de slutligen att väljas med hänsyn till var skyddsobjekten är belägna och där påverkan kan förväntas.

Ansvaret för att mäta och kontrollera omgivningspåverkan kommer att åligga Trafikverket under tiden Trafikverket bedriver sin vattenverksamhet, men i praktiken delas utförande av mätningar upp och samordnas mellan Trafikverket och kommunen. Detta gäller även för infiltrationsanläggningarna.

Trafikverket och kommunen har också en gemensam hantering av de inventeringar och besiktningar som utförs av de byggnader eller andra anläggningar m.m. där det kan finnas en risk för skada från vattenverksamheten. Baserat på dessa inventeringar och utförda sättnings- och grundvattennivåmätningar kommer kontrollprogrammet att innehålla åtgärdsnivåer för grundvatten för varje objekt där det finns risk för skador. En åtgärdsnivå är en nivå till vilken en grundvattenavsänkning kan ske utan risk för skada. Om en åtgärdsnivå underskrids eller riskerar att underskridas kommer orsaken till underskridandet att utredas och erforderliga åtgärder vidtas. Åtgärder är i första hand att påbörja eller utöka infiltrationen, men det kan också bli aktuellt att tillfälligt begränsa grundvattensänkningen eller utföra åtgärder i schakten.

I sammanhanget bör framhållas att det inte erfarenhetsmässigt finns något rakt samband mellan ett enstaka underskridande av en åtgärdsnivå och t.ex. en sättningsskada. Orsakssambanden är här tröga och beroende av en mängd olika orsaker utöver den faktiska nivån för grundvattnet t.ex. lerans konsoliderande egenskaper. Normalt sett

krävs det därför ett underskridande av en viss åtgärdsnivå under en längre sammanhängande tidsperiod innan sättningar kan utvecklas. Kontrollprogrammet kommer att löpande ge en sådan kunskap kring grundvattenbortledningens påverkan på grundvattennivåerna i området att sådana längre avsänkingsperioder som kan ge upphov till skada helt ska kunna undvikas.

Kontrollprogrammet kommer som sagt att samrådas med tillsynsmyndigheten och resultatet av utförda mätningar kommer regelbundet att sammanställas och redovisas för tillsynsmyndigheten. Kontrollprogrammet ska sedan hållas aktuellt och får efter samråd med tillsynsmyndigheten justeras allteftersom verksamheten fortskrider.

10.2 Kontrollprogram miljöfarlig verksamhet

Inom ramen för det arbete och samarbete kring kontrollprogram som beskrivs ovan ska även en kontroll av kvalitén på länshållningsvatten ske, innan avledning sker till dagvattennätet.

Även det luftburna bullret ska hanteras i ett särskilt program inom ramen för kontrollprogrammet. Programmet bör åtminstone innehålla krav vad gäller val av maskiner, metoder och arbetstider, samråd med myndigheter, information till närboende, entreprenadhandlingar med ljudkrav och kontrollmätningar av buller.

Kontrollprogrammet för vibrationer kommer att ha sin utgångspunkt i de arbetssätt som framgår av de svenska standarder som finns angivna i villkor 9. Det är här fråga om för- och efterbesiktningar och bestämmanden av högsta tillåtna vibrationsvärden utifrån en klassificering av den omgivande bebyggelsen. Dessa vibrationsvärden blir sedan begränsande för de arbetsmetoder som innebär vibrationer t.ex. spontslagning, sprängning m.m.

11 Bedömning av sakägarkrets

Trafikverket har utgått från 9 kap. 2 § lagen med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet vid avgränsningen av sakägarkretsen. Denna utgörs således av de fastighetsägare som har byggnader eller anläggningar med sättningskänslig grundläggning inom det bedömda påverkansområdet för grundvattensänkning. Till denna krets har Trafikverket valt att också lägga till ägare till ledningar eller andra anläggningar inom område med potentiellt sättningskänslig mark.

I miljörättsligt hänseende är dock sakägarkretsen vidare än den som endast kan påverkas av vattenverksamheten. Även de som skulle kunna beröras av till exempel buller eller damning är att betrakta som sakägare i miljörättsligt hänseende. Dessa omfattas dock inte av reglerna om oförutsedd skada och har inte heller rätt till ersättning för sina rättegångskostnader enligt 25 kap. 2 § miljöbalken, eftersom dessa bestämmelser endast gäller i ansökningsmål om vattenverksamhet.

Påverkansområdet från den sökta grundvattenbortledningen har tagits fram baserat på både analytiska och numeriska metoder och är fackmannamässigt utfört. Det är konservativt ansatt genom att ingen täthet antagits för spont kring schakt och ingen infiltration har beaktats. Med infiltrationsåtgärder kommer påverkansområdets faktiska utbredning således att begränsas.

I bifogad sakägarförteckning, bilaga 4 till ansökan, finns en förteckning över de fastigheter som bör betraktas som sakägare i enlighet med 9 kap. 2 § lagen med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet. I bifogad fastighetsförteckning, bilaga 5 till ansökan, finns en förteckning över samtliga fastigheter inom påverkansområdet.

12 Övrigt

12.1 Ersättning

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 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 12.3 "Oförutsedd skada".

12.2 Arbetstid

Trafikverket har begärt att arbetstiden ska bestämmas till 5 år.

12.3 Oförutsedd skada

För det fallet att oförutsedda skador uppstår kommer detta att ske under den tid då grundvattenbortledningen pågår. Trafikverket föreslår därför att tiden för anmälan av oförutsedda skador bestäms till normaltiden enligt 24 kap. 18 § miljöbalken, dvs. fem år från utgången av arbetstiden. Sådana skador kan då, enligt Trafikverkets förslag avseende arbetstid och oförutsedd skada, göras gällande inom 10 år från inledandet av de tillståndspliktiga arbetena.

Om det uppkommer skador med ett konstaterat orsakssamband med den vattenverksamhet som omfattas av tillståndet så kommer dessa skador att ersättas av Trafikverket enligt bestämmelsen i 31 kap. 16 § miljöbalken.

12.4 Verkställighetsförordnande

Trafikverket anser att det finns starka skäl för mark- och miljödomstolen att meddela ett verkställighetsförordnande då de grundvattenbortledningar som denna ansökan omfattar redan tillåtlighetsprovats i järnvägsplanen. Domstolen ska ju också meddela tillstånden. Det är således redan slutligen bestämt att grundvattenbortledningarna

kommer att genomföras med den angivna lokaliseringen. 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 således redan avgjord i järnvägsplanen.

Projektet är också av stor samhällsnytta och en eventuell försening skulle innebära stora samhälleliga kostnader till följd av att anläggningsarbetena inte kan påbörjas. Som tidigare anförts kommer också järnvägstrafiken till och från Nyköping att behöva stängas av under vissa tider. Planeringen av dessa avstängningar är kopplad till den övergripande tidplan som gäller för projektet. En eventuell förskjutning av perioderna för avstängningen kommer att medföra stor försening av projektet, eftersom beslut om avstängning måste tas i mycket god tid. Det är därför mycket angeläget att de vattenrättsliga arbetena kan starta omgående efter tillståndet meddelats. Med de skyddsåtgärder som planeras föreligger heller inte någon risk för irreversibla skador. Med hänsyn till det ovanstående bör Trafikverkets intresse för att kunna ta tillståndet i anspråk redan med stöd redan av mark- och miljödomstolens dom anses väga tyngre än motstående intressen.

12.5 Referenssystem

Koordinatsystem: SWEREF 99 16 30

Höjdsystem: RH2000

12.6 Aktförvarare

Trafikverket föreslår Daniel Enebro, Nyköpings kommun, som aktförvarare. Besöksadress: Stadshuset, Stora Torget. Övriga kontaktuppgifter: 0155-24 81 40, daniel.enebro@nykoping.se. Daniel Enebro är vidtalad.

12.7 Underlag för prövningsavgift

Kostnaden för de delar av anläggningen som utgör vattenverksamhet ligger inom intervallet 5-10 miljoner kr. Det innebär att avgiften för prövning ska sättas till 35 000 kr enligt 3 kap. 4 § i förordningen (1998:940) om avgifter för prövning och tillsyn enligt miljöbalken. Tilläggsavgiften för uttag av vatten har beräknats till 2 100 kr. Den sammanlagda prövningsavgiften bör därför sättas till 37 100 kr.

12.8 Fakturering

Fakturerings för t.ex. annonsering ska ske digitalt genom e-faktura. Trafikverkets organisationsnummer: 202100-6297. Alla fakturor ska märkas med EF 1857 Evelina Granroth.

Faktureringsadress:

Trafikverket

Fakturahantering

781 89 Borlänge

12.9 Sammanträdeslokal

Som sammanträdeslokal föreslås Stadshuset, Stora Torget, Nyköping.

Den 13 juni 2022

Ulf Edling

Verksjurist

Behörighetshandling bifogas.

13 Bilagor

1. Översiktskarta
2. Detaljkarta
3. Fixpunktsbeskrivning
4. Sakägarförteckning
5. Fastighetsförteckning
6. Teknisk beskrivning
7. PM Hydrogeologi
 - 7.1. Hydrogeologiska fältarbeten
 - 7.2. PM Modellbeskrivning grundvatten
 - 7.3. Grundläggningsinventering
8. Miljökonsekvensbeskrivning
 - 8.1. Samrådsredogörelse
 - 8.2. PM Länshållningsvatten
9. Beslut om fastställd järnvägsplan