

Ärendenummer
TRV 2023/68500
Vänligen använd detta diarienummer vid kontakter
med Trafikverket

Dokumentdatum
2023-07-05

Mottagare
Nacka tingsrätt
Mark- och miljödomstolen

**Konsoliderad version av ansökan
Trafikverkets justeringar 2023-03-25
inarbetade, markeras i dokumentet
med gul överstrykning.**

ANSÖKAN OM TILLSTÅND ENLIGT MILJÖBALKEN

Sökande
Staten genom Trafikverket, 202100-6297
781 89 Borlänge

Ombud
Verksjurist Anna-Pia Johansson
010-123 04 52
anna-pia.johansson@trafikverket.se

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

Angående fakturering se avsnitt 14.7
”Fakturering”

Saken
Ansökan om tillstånd för arbete i vattenområde,
grundvattenbortledning och skyddsinfiltration i
samband med anläggandet av järnväg inom projekt
Ostlänken i delområde Gerstaberg, Södertälje kommun,
Stockholms län.

Innehåll

1	Yrkanden m.m.	7
	Schakt för brostöd vid Gerstaberget	7
	Anläggning i vattenområde	7
	Verkställighet	7
	Övrigt.....	7
1.1		
1.2	Orientering om projektet.....	8
1.3	Ostlänken	8
1.4	Delsträcka Gerstaberget–Långsjön.....	9
2.1	Järnvägsanläggningen inom delområde Gerstaberget	11
2.3	Om ansökan – struktur och avgränsningar.....	12
2.3	En ansökan per delområde	12
3.1	Miljökonsekvensbeskrivningens avgränsning	13
3.2	Den tekniska beskrivningen.....	13
3.3	Ansökans avgränsning gentemot annan lagstiftning.....	14
3.4	4	
4	Prövningen i förhållande till lagen om byggande av järnväg	15
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
5.5	Prövningen i förhållande till miljöbalken.....	18
5.2	Inledning	18
5.3	Allmänna hänsynsregler 2 kap. miljöbalken.....	18
5.4	Riksintressen och hushållningsregler 3-4 kap. miljöbalken.....	18
5.5	Miljökvalitetsnormer 5 kap. miljöbalken.....	19
5.6	Skyddade områden 7 kap. miljöbalken	19
5.7	Bestämmelser om skydd för biologisk mångfald 8 kap. miljöbalken	19
	Miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd 9 kap. miljöbalken.....	20
5.7.1	Inledning.....	20
5.8	5.7.2	
	Hantering av massor	20
	5.7.3	
	Transporter	21
	5.7.4	
	Buller och vibrationer	21
	5.7.5	
	Utsläpp av vatten	22
	Förorenad mark 10 kap. miljöbalken	23

	Vattenverksamhet 11 kap. miljöbalken	23
5.9.1	Grundvattenbortledning	24
5.9.2	Arbeten i dike Gerstaberget	24
5.9.3	Omläggning av åkerdränering inom torrlägningsföretag Gerstaberget av år 1930	25
5.9	Kemiska produkter m.m. 14 kap. miljöbalken	25
	Avfall 15 kap. miljöbalken	26
6	Prövningen i förhållande till annan lagstiftning m.m.	27
5.10	Kulturmiljölagen	27
5.11	Plan- och bygglagen	27
	Befintliga tillstånd för vattenverksamhet.....	28
6.1		
6.2	Mark och vattenförutsättningar	30
6.3	Topografi och markanvändning	30
	Geologi och grundvatten	30
7.1		
7.2	Ytvatten	30
7.3	I målet aktuella vattenverksamheter	31
	Inledning	31
8.1		
8.2	Schakt för brostöd vid Gerstaberget	32
	8.2.1 Planerad anläggning	32
	8.2.2 Omgivningsförhållanden	33
	8.2.3 Teknisk beskrivning	33
	8.2.4 Påverkan och effekt.....	34
8.3	8.2.5 Skyddsåtgärder	34
	Utförande av anläggning i våtmark.....	34
	8.3.1 Planerad anläggning	34
	8.3.2 Omgivningsförhållanden	35
	8.3.3 Teknisk beskrivning	35
9.1	8.3.4 Påverkan och effekt.....	35
9.2	8.3.5 Skyddsåtgärder	37
9	Miljökonsekvenser	38
11.1	Förutsättningar	38
11.2	Konsekvenser	38
10	Förslag till villkor	41
11	Utgångspunkter för villkorsreglering	42
	Inledning	42
	Motivering av föreslagna villkor.....	42

11.2.1	Det allmänna villkoret	42
11.2.2	Villkor om kontrollprogram.....	43
	Områden som inte föranleder villkorsförslag	43
11.3.1	Inledning.....	43
11.3.2	Arbete i vattenområde	43
11.3.3	Grundvattenbortledning.....	43
11.3	11.3.4 Utsläpp av vatten	45
	11.3.5 Buller och vibrationer	45
12	Särskilt kring provningen	46
	Vattenrättslig rådighet	46
	Samråd	46
12.1	Bedömning av sakägarkretsen	46
12.2	Ersättning för intrång och skada.....	47
12.3	Arbetstid.....	47
12.4	Tid för oförutsedd skada	47
12.5	Prövningsavgift.....	47
12.6	Uppföljning och kontroll.....	48
12.7	13 Uppföljning och kontroll.....	48
13.1	Trafikverkets uppföljning av vattenverksamheten	48
	13.1.1 Grundvatten	48
	13.1.2 Ytvatten	48
13.2	Övrig uppföljning	49
	13.2.1 Utsläpp av vatten	49
	13.2.2 Byggbuller	49
14.1	13.2.3 Trafikverkets generella miljökrav	49
14.2	Övrigt	50
14.3	Skäl för verkställighet.....	50
14.4	Tidplan	50
14.5	Kungörelse.....	51
14.6	Huvudförhandling.....	51
14.7	Höjdsystem och koordinater	51
14.8	Skriftväxling	51
	Fakturerings.....	51
	Aktförvarare	51
15	Bilagor	52

1 Yrkanden m.m.

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

Schakt för bröstöd vid Gerstaberget

a) i byggskedet leda bort grundvatten från tillfälliga schakt i syfte att sänka grundvattennivån under schaktbotten,

1.1 b) i byggskedet infiltrera vatten för att upprätthålla godtagbara grundvattennivåer och därigenom undvika skada,

Anläggning i vattenområde

1.2 c) inom vattenområde uppföra järnvägsbank med tillhörande anläggningsdelar och åtgärder samt anlägga nya diken och trumma under befintlig väg,

Verkställighet

1.3 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

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

2 Orientering om projektet

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, se Figur 1. Vid Skavsta och Nyköping byggs en bibana som ansluter Skavsta flygplats och centrala Nyköping med den nya stambanan.

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



Figur 1. Ostlänkens planerade sträckning och resecentrum

Delsträcka GerstabergrLångsjön

Delsträckan GerstabergrLångsjön är den nordligaste delen av Ostlänken. Sträckan motsvarar en järnvägsplan med samma namn, se vidare i avsnitt 4.

Vid Gerstabergr norr om Järna, ansluter Ostlänken till den befintliga järnvägen, Västra stambanan. Efter en sträcka med skärning och bank förläggs den nya järnvägen söderut i 2.2 tunnel (Gerstabergrstunneln) fram till Trafikplats Järna, och kommer ut på bank på den västra sidan om E4:an. Moraån passeras på bro och på Järnaslätten passerar järnvägen sedan under E4:an i betongtunnel och tråg för att sedan fortsätta söderut på vägens östra sida. I den mindre dalgången vid Björklund korsar den nya järnvägen Kjulstavägen och åkermarken på bro. Därefter går den nya järnvägen omväxlande på bank och i skärning fram till Skillebyåns bredare dalgång som passeras nära E4 på både bank och bro. Väg 503 (Brobyvägen) och väg 513 passeras därefter på kortare broar och den nya järnvägen fortsätter därefter i skärning genom skogsmark. Vid Lillsjön och Kyrksjön går järnvägen på bro öster om E4 och i kanten av Kyrksjön. Söder om Kyrksjön passeras en mindre höjdrygg med två korta tunnlar (Norra Edebytunneln och Södra Edebytunneln) fram till Lindefältet. Därefter tar järnvägsplanen för delsträckan LångsjönSillekrog vid.

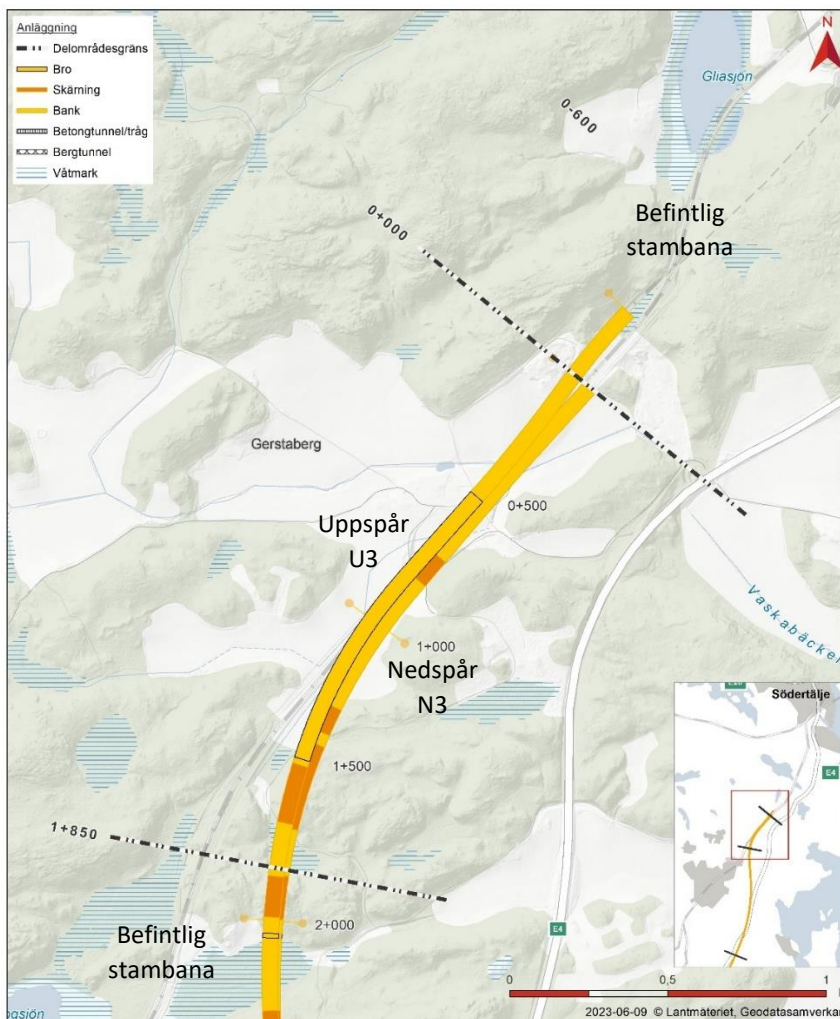
Delsträckan GerstabergrLångsjön har delats in i fyra delområden, se figur 2. Indelningen utgår från avrinningsområden och grundvattenmagasin samt hur påverkan från olika vattenverksamheter kan samverka med varandra. Delområdena följer den planerade järnvägens längdmätning från norr till söder, där km 0+000 är delsträckan GerstabergrLångsjöns nordligaste punkt. De fyra delområdena är:

- Gerstabergr, km 0+000 till km 1+850
- Järna, km 1+850 till km 6+930
- Hölö norra, km 6+930 till km 11+250
- Hölö södra, km 11+250 till km 14+700.

Järnvägsanläggningen inom delområde Gerstabergr

Denna ansökan avser vattenverksamheter inom delområde Gerstabergr, som utgrör de första knappa två kilometrarna inom järnvägsplanen Gerstabergr – Långsjön (järnvägsplanens längdmätning 0+000 till 1+850), se Figur 3 nedan. Det är här i Gerstabergr som Ostlänken börjar, dvs. grenar av sig från den befintliga stambanan för att fortsätta söderut i ny sträckning. Denna del av järnvägen och tillhörande vattenverksamheter beskrivs närmare i kapitel 8 nedan, samt i den tekniska beskrivningens (bilaga C) avsnitt 7.1. Kartillustrationer av de olika anläggningsdelarna som ingår i delområde Gerstabergr finns på blad/plan 1-4 i bilaga C.1. De vattenverksamheter som denna ansökan avser beskrivs i avsnitt 8.

I delområde Gerstabergr är Ostlänkens uppspår och nedspår (U3 och N3) separerade från varandra på nästan hela sträckkan, på så sätt att de har olika höjd och linje. Uppspåret (U3) går först på väster sida om stambanans befintliga spår för att sedan korsa detta på bro. Mellan km 1+490 och 1+500 går spåret (U3) på bank och sedan i djup skärning. Nedspåret (N3) går redan på "rätt" sida om stambanan och någon bro behövs därmed inte. Istället går N3 öster om stambanan i skärning och därefter på bank och sedan skärning igen. U3 och N3 möts sedan för att gå sista biten (km 1+700–1+860) på bank över en våtmark.



Figur 3. Översikt Ostlänken inom delområde Gerstabergr.

3 Om ansökan – struktur och avgränsningar

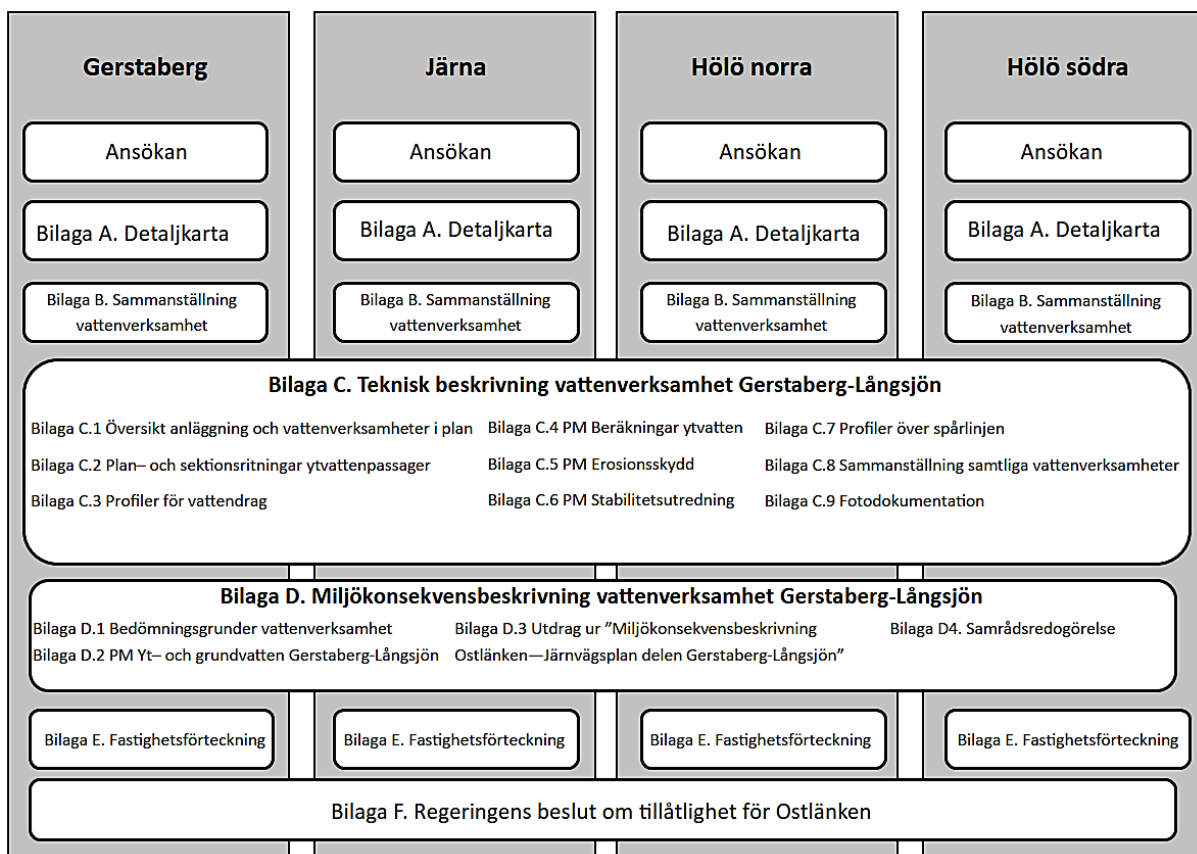
En ansökan per delområde

3.1 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 Gerstabergr–Långsjön genererar sammanlagt fyra ansökningar om tillstånd för vattenverksamheter, en ansökan per delområde. Denna ansökan avser vattenverksamheter som behövs för att bygga Ostlänken genom delområde Gerstabergr.

Flera handlingar är gemensamma för alla ansökningar inom Gerstabergr–Långsjön medan andra är specifika för ansökan/delområdet, se figur 4.



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

Miljökonsekvensbeskrivningens avgränsning

När det gäller miljökonsekvensbeskrivningen (bilaga D) är den gemensam för samtliga ansökningar som görs avseende Ostlänkens på sträckan Gerstaberger-Långsjön. 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 3.2 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 Gerstaberger-Långsjön 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.

I PM yt- och grundvatten beskrivs effekter och påverkan av alla planerade vattenverksamheter, även de som inte omfattas av ansökan, (se redovisning i avsnitt 5.9 nedan).

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.

Den tekniska beskrivningen är gemensam för alla fyra ansökningar på sträckan Gerstaberger-Långsjön. De inledande avsnitten, 2–6, är i huvudsak generella och gemensamma för samtliga tekniska beskrivningar för Ostlänkens ansökningar. I avsnitt 7 i den tekniska beskrivningen, beskrivs utförandet av samtliga planerade vattenverksamheter på sträckan Gerstaberger-Långsjön. De avsnitt som är specifika för den här ansökan, delområde Gerstaberger, utgörs av 7.1.

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 av entreprenören, beroende på om entreprenadformen är en totalentreprenad eller en utförandeentreprenad.

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

Beskrivningen av var de olika vattenverksamheterna och anläggningsdelarna är lokaliserade utgår ifrån områdes- eller vägnamn, namn på vattendrag etcetera, men till stor del även av spåranslagningens längdmätning (kilometer+meter, exempelvis km 0+700). Längdmätningen för Ostlänken börjar vid Gerstaberget i Södertälje med km 0+000, ökar söderut och refererar till järnvägen. Varje avgränsad vattenverksamhet har getts ett löpnummer som startar på aktuell km-angivelse enligt längdmätningen. Exempel på namnsättning är Y2-001 för vattenverksamhet i ytvattenområde eller G2-001 för vattenverksamhet som innebär grundvattenbortledning eller infiltration.

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

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

3.4

Ansökans avgränsning gentemot annan lagstiftning

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

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

4.1 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 (se bilaga F) vilket innebär att Ostlänkens lokalisering är prövad enligt 17 kap. miljöbalken. Beslutet innebär att Trafikverket kunde gå vidare med utformning av planförslag. Samråd är en viktig del under hela planlägningsprocessen. I januari 2016 och under hösten 2019 genomfördes samråd inkluderat öppet hus för allmänheten gällande Ostlänkens sträckning genom Södertälje kommun.

Förslaget till järnvägsplan ställdes ut för granskning under november 2021. Med anledning av synpunkter som kom in under granskningen ändrades järnvägsplanen. Ändringen hade betydelse för allmänheten samt påverkade planen väsentligt. Därför genomfördes en kompletterande granskning under hösten 2022.

Järnvägsplanen för Ostlänken delsträcka Gerstabergr–Långsjön lämnades in till Trafikverkets centrala funktion Juridik och Planprövning för fastställelse den 15 mars 2023. Beslut om fastställelse väntas preliminärt fattas i slutet av november 2023.

4.2

Järnvägsplan enligt lagen om byggande av järnväg

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

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

Vid planläggning, byggande och underhåll av järnväg ska hänsyn tas till både enskilda intressen och allmänna intressen såsom miljöskydd, naturvård och kulturmiljö. En estetisk

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

² 2 kap. 15 § samma lag

³ 5 kap. 1 § samma lag

utformning ska eftersträvas⁴. När en järnväg byggs ska den ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med järnvägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Hänsyn ska tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden⁵.

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

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

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

I detta fall godkändes planens miljökonsekvensbeskrivning av Länsstyrelsen i Stockholms län under 2021. För att inte belasta målet i onödan har Trafikverket valt att inte bilägga denna miljökonsekvensbeskrivning i dess helhet. Istället har de utdrag ur miljökonsekvensbeskrivningen för järnvägsplanen bilagts (bilaga D.3) som behövs till följd av att miljökonsekvensbeskrivningen för vattenverksamheten hänvisar dit. Om det behövs för prövningen kan Trafikverket ge in miljökonsekvensbeskrivningen för järnvägsplanen i dess helhet. Allt underlagsmaterial för den järnvägsplan som nu är aktuell för Gerstabergr-Långsjön finns annars tillgängligt på denna länk <https://bransch.trafikverket.se/ostlanken-dokument> flik Södertälje/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 Gerstabergr-Långsjön, 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

⁴ 1 kap. 3 § andra stycket samma lag.

⁵ 1 kap. 4 § första stycket samma lag

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

⁷ 2 kap. 9 tredje stycket samma lag.

⁸ 2 kap. 10 § samma lag.

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”.

5 Prövningen i förhållande till miljöbalken

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.⁹ 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.

5.1 Dessutom behöver beaktas att de inslag i verksamheten som utgör vattenverksamhet ofta är ”inbäddade” i den byggande verksamheten i stort, där Trafikverket har ett ansvar att enligt reglerna om egenkontroll i 26 kap. miljöbalken kontrollera sin verksamhet utifrån hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken. Detta kan i vissa fall göra att behovet av att fastställa villkor för en viss vattenverksamhet minskar.

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

5.2 Allmänna hänsynsregler 2 kap. miljöbalken

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

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

5.3

Riksintressen och hushållningsregler 3-4 kap. miljöbalken

Påverkan från den nya järnvägsanläggningen på riksintressen m.m. utifrån en tillämpning av 3-4 kap miljöbalken, hanteras i sin helhet inom ramen för fastställelse av järnvägsplanen.

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

Skyldigheten att beakta dessa kapitel 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.

Delområde Gerstabergr sträcker sig parallellt med kusten och Näslandsfjärden, som närmast cirka 2,5 km öster om banan. Näslandsfjärden, där vattendraget Vaskabäcken mynnar, omfattas av riksintresse för yrkesfisket (3 kap. 5 § miljöbalken) och kustområdet omfattas av riksintresse för det rörliga friluftslivet (4 kap. 1 och 2 § miljöbalken). Hela kusten är också av riksintresse för högexploaterad kust, 4 kap. 4 § miljöbalken. Västra stambanan (befintlig järnväg) som Ostlänken ansluter till i Gerstabergr är av riksintresse för kommunikationer (3 kap. 8 § miljöbalken) jämte väg E4 (befintlig väg). Av underlaget till järnvägsplanen och även av den miljökonsekvensbeskrivning som upprättats till denna ansökan framgår att järnvägsanläggningen inom delområde Gerstabergr inte påverkar dessa riksintressen.

Miljö kvalitetsnormer 5 kap. miljöbalken

Ostlänkens byggbarhet i förhållande till gällande miljö kvalitetsnormer har bedömts inom 5.4 ramen för fastställelse av järnvägsplanen. Anläggningens lokalisering och utformning har anpassats för att undvika eller begränsa påverkan på de vattenförekomster som finns längs sträckan. Inga yt- eller grundvattenförekomster berörs av anläggningen inom delområde Gerstabergr. Vattendraget Vaskabäcken, som finns nedströms anläggningen, omfattas inte av miljö kvalitetsnormer. Vaskabäcken mynnar i kustvattenförekomsten Näslandsfjärden. För beskrivning av kustvattenförekomsten, se avsnitt 7 nedan, samt avsnitt 13 i miljökonsekvensbeskrivningen (bilaga D).

5.5 Skyddade områden 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). Anläggningen aktualiserar därmed inte något krav på dispenser inom delområdet.

Naturreservatet Brandalslund (2044379) vid Näslandsfjärden där Vaskabäcken mynnar 5.6 påverkas ej av anläggningen.

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 bilaga D.3, Utdrag ur ”Miljökonsekvensbeskrivning för järnvägsplan Gerstabergr-Långsjön”, avsnitt 7.1.3, sid 76 och 77 samt 82-83. När det gäller arter som kan påverkas av

vattenverksamheternas utförande beaktas dessa dock främst inom prövningen av vattenverksamhet.

Inom delområde Gerstabergr bedöms ett viltvatten vid cirka km -0+100, (ID N04-28880) nedströms dike Gerstabergr vara fortplantningsområde för större vattensalamander och åkergroda, som är skyddade enligt 4 § 4 p. artskyddsförordningen. Här observerades även vanlig padda och eDNA-provtagning visade även spår av mindre vattensalamander med skydd enligt 6 § artskyddsförordningen. Samtliga fyra arter kan även finnas i dike Gerstabergrs övre delar. Denna tillståndsansökan omfattar dock inga åtgärder i dike Gerstabergr, varför frågan om artskydd inte aktualiseras inom ramen för denna prövning. Det kan dock nämnas att vissa mindre åtgärder i diket (se avsnitt 5.9.2) har anmälts till Länsstyrelsen i Stockholms län, som i sitt beslut uppställt vissa krav på skyddsåtgärder för att utesluta att skyddade arter påverkas i viltvatten och dike.

Miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd 9 kap. miljöbalken

5.7

5.7.1 Inledning

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

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

begränsa klimatpåverkan. Den övergripande strategiska masshanteringsplanen har samrått med berörda kommuner och länsstyrelser.

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

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

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

För delområdet Gerstaberget kommer det att tas ut och hanteras cirka 110 000 m³ bergmassor från bergskärningar.

5.7.3 Transporter

I byggskedet kommer transporter av massor i södra delen av delområde Gerstaberget i huvudsak ske inom och utmed markområdet för den nya järnvägen men i övrigt på tillfälliga byggvägar, befintliga allmänna och enskilda vägar. Byggtrafiken i delområdet kommer för att nå huvudetableringen i norr inledningsvis gå via en del av väg 525 och sedan passera under E4 västerut. Detta gäller även de bergmassor som tas ut och omfattas av vattenverksamheten.

Omfattning av byggvägar redovisas i Bilaga D.3 Utdrag ur "Miljökonsekvensbeskrivning för järnvägsplan Gerstaberget-Långsjön", figur 2.4.1, sid 30.

För att minska antalet transporter och störningar på befintligt vägnät och tredje man kommer mobila krossar och betongstationer att användas.

5.7.4 Buller och vibrationer

Under byggtiden kommer det till följd av anläggningsarbeten för Ostlänken att uppkomma luftburet buller, stomljud och vibrationer från bland annat schaktarbeten, pålning, bergbörning, sprängning och spontning. I vilka fall detta kan anses utgöra risk för olägenhet för omgivningen beror på närheten till bostäder och annan byggnation eller känslig miljö. För att minska störningar under byggperioden arbetar Trafikverket med olika åtgärder enligt en så kallad åtgärdstrappa (se exempel i bilaga D.3 Utdrag ur "Miljökonsekvensbeskrivning Ostlänken – Järnvägsplan delen Gerstaberget-Långsjön", Figur 7.5.1.2, sida 170).

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 vilka fall särskilda åtgärder är påkallade med anledning av bullrande moment i samband med vattenverksamhet framgår av beskrivning i avsnitt 7.3.8 i Bilaga D, Miljökonsekvensbeskrivning för vattenverksamhet.

Inom delområde Gerstaberget planeras vissa arbeten i vattenområde som skulle kunna ge upphov till buller. Eftersom det saknas boende i närheten av denna plats uppstår dock inget problem med buller i detta fall.

Vid grundvattenbortledning och eventuell infiltration av vatten är det inte själva vattenverksamheten som alstrar buller, utan den byggande verksamhet som pågår på platsen. 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). Som en anpassning till denna praxis tillhandahåller Trafikverket nedan de beskrivningar som möjliggör en sådan bedömning i detta fall.

Som framgår av bilaga D, Miljökonsekvensbeskrivning vattenverksamhet kap. 7.3.8, kommer det inom delområde Gerstaberget att vara ett fåtal bostadsfastigheter som under byggtiden blir riskerar att störas av bullrande arbeten på platser där även grundvattenbortledning sker. Vid Gerstabergets gård, kommer det vid anläggande av brostöd för de nya broarna över uppspåret ske temporär grundvattenbortledning. Det mest bullrande arbetsmomentet kopplat till detta är spontning, vilket bedöms kunna ge byggbullernivåer upp mot 75 dBA vid närmaste bostadsbyggnad. Temporära bullerskyddsåtgärder kan bli aktuellt.

Samtliga redovisade byggbullernivåer som beskrivs i detta avsnitt avser ekvivalent ljudnivå.

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

Vad avser behovet av villkor om buller och vibrationer, se avsnitt 11.3.

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 provas utgörs av

bortledning av grundvatten, och detta grundvatten har blandats med ytvatten och annat vatten och som pumpas bort för att släppas ut utanför arbetsområdet. Utsläppet av länshållningsvattnet är då en fråga som kan behöva beaktas också i prövningen av vattenverksamheten.

Inom delområde Gerstaberget kommer länshållningsvattnet att ledas till befintliga dikessystem efter att först ha kontrollerats avseende kvalitet och vid behov rening genom olje- och sedimentavskiljning samt eventuell pH-neutralisering, se vidare avsnitt 8.1.3, Bilaga C, Teknisk beskrivning.

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 5.8 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 och kommer att som en del av miljösäkringen inom projekt Ostlänken att vidta åtgärder för att undvika miljöskada eller bidra till spridning av några befintliga föroreningar. Vid inventering och utredning har inga förorenade områden med risk för mobilisering av föroreningar till följd av anläggningens vattenverksamheter identifierats inom delområde Gerstaberget. De förebyggande åtgärder som planeras i projekt Ostlänken följer redan av Trafikverkets verksamhetsutövaransvar enligt 2 kap. miljöbalken och är således inte i första hand en tillämpning av reglerna i 10 kap. miljöbalken.

5.9

Vattenverksamhet 11 kap. miljöbalken

Som tidigare nämnts inkluderar underlagen till ansökan beskrivningar av samtliga vattenverksamheter som är planerade inom järnvägsplan Gerstaberget-Långsjön, oavsett om de faller under undantagsregeln i 11 kap. 12 § miljöbalken, skulle kunna hanteras som en anmälan eller om de kräver tillståndsprövning. I förevarande prövning ingår dock endast de vattenverksamheter för vilka Trafikverket yrkat att mark- och miljödomstolen ska meddela tillstånd. Övriga vattenverksamheter som beskrivs i den tekniska beskrivningen hanteras enligt undantagsregeln i 11 kap. 12 § miljöbalken. Motiven till att undantagsregeln är tillämplig framgår framför allt i PM yt- och grundvatten, som ligger som bilaga till miljökonsekvensbeskrivningen. I något fall kan det även bli aktuellt att anmäla en vattenverksamhet. I det fallet är utgångspunkten att erforderligt underlag för anmälan finns i handlingarna i den tekniska beskrivningen och i miljökonsekvensbeskrivningen till denna ansökan.

Oavsett om vattenverksamheter tillståndsprövas eller hanteras enligt undantagsregel eller anmälan så kommer påverkan att följas upp, i kontrollprogram som tas fram i samråd med länsstyrelsen eller i egenkontrollprogram.

Inom delområde Gerstaberget är det följande vattenverksamheter som inte ingår i ansökan om tillstånd:

5.9.1 Grundvattenbortledning

5.9.1.1 Utskiftningar

Ett antal mindre utskiftningar ska göras inom delområdet, Go-009, Go-017, G1-005, och G1-007 som kan utföras utan risk för skador på allmänna eller enskilda intressen, eftersom det inte finns några yt- eller grundvattenberoende objekt inom påverkansområdet för dessa utskiftningar. För Go-005 och Go-006 ligger förvisso befintlig stambana inom påverkansområdet men eftersom utskiftningarna kan göras på ett sådant sätt att effekterna blir mindre än beskrivet i PM yt- och grundvatten bedöms några skadliga sättningar inte uppkomma på befintlig järnväg.

5.9.1.2 Skärningar

Inom delområdet är det fyra skärningar där det inte finns yt- eller grundvattenberoende objekt inom påverkansområdet, vilket innebär att det inte är någon risk för skada på allmänna eller enskilda intressen. Skärningarna är benämnda G1-004, G1-010, G1-012 samt G1-006 och Go-007. Det är skärningar för järnväg respektive skärning för väg.

5.9.1.3 Schakt för brostöd vid Gerstaberger

Schakt för ett brostöd, cirka km 1+380, för bro över järnväg vid Gerstaberger, södra anslutningsbron, Go-003. Uppmätt grundvattennivå i närmsta grundvattenrör (GoGo26G) är max +31,8, medel +31,1 och min +30,4. Avsänkning krävs till en nivå som tillåter att schakt-, fyllnings och packningsarbete kan utföras i torrhet. Bedömd avsänkningsnivå är cirka +30.

Schakt för brostöd kan utföras utan risk för skador på allmänna eller enskilda intressen, eftersom det inte finns några yt- eller grundvattenberoende objekt inom påverkansområdet. Förvisso ligger befintlig stambana inom påverkansområdet men då avståndet är ca 65–70 meter bedöms några skadliga sättningar inte uppkomma på befintlig järnväg.

5.9.2 Arbeten i dike Gerstaberger

Vattenverksamheterna nedan har hanterats genom en anmälan och beslut med försiktighetsmått har meddelats av Länsstyrelsen i Stockholms län (Länsstyrelsens diarienummer 535-39448-2022). Åtgärderna beskrivs även i underlagsdokumentationen till ansökan. Följande vattenverksamheter ingår i anmälan.

- Yo-003 Anläggande kulvert för ny väg till Gerstaberger gård. Dikessträckan där kulverten planeras ingår i markavvattningsföretaget Gerstaberger tf 1933.
- Yo-002 Förlängning av befintlig trumma för ny väg (serviceväg och byggväg)

5.9.2.1 Omledning av åkerdike

Yo-011 omledning av dike utförs i ett mindre åkerdike som mynnar i dike Gerstaberger. Åkerdiket är ofta torrt och någon märkbar grumlig förväntas inte uppkomma vid omgrävning då grävning av ny fåra i huvudsak kan ske i torrhet.

5.9.2.2 Tillfällig kulvertering som utgår

Yo-013 är en tillfällig kulvertering av dike Gerstaberger som projekterats för att säkerställa stabiliteten i byggskedet för ett tillfälligt uppställningsspår. Enligt nuvarande projektering kommer uppställningsspåret inte att utföras vilket innebär att kulverteringen inte behövs och den ingår därför inte i ansökan.

5.9.3 Omläggning av åkerdränering inom torrläggningsföretag Gerstaberger av år 1930

Y1-023, Y1-025, Y1-026, Y1-008, Y1-024 Anläggning av dräneringsledning för omledning av Gerstaberger Tf.

Markavvattningsföretaget Gerstaberger torrläggningsföretag av år 1930 ligger söder om Gerstaberger gård och är idag förändrat av kulvertering och justeringar vid befintlig järnväg. Ny avvattning kommer huvudsakligen att bli en del av Ostlänkens järnvägsanläggning. Övervägande del av båtnadsområdet utgörs efter planläggning av mark för järnvägsändamål och huvudsaklig fastighetsägare är Trafikverket. I samråd med markägaren planeras torrläggningsföretaget att avvecklas i sin helhet i en separat process.

Kemiska produkter m.m. 14 kap. miljöbalken

5.10 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 iakttagas 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 negativpåverkan 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.

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, 5.1 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.

Kulturmiljölagen

Ett flertal fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar berörs av den kommande järnvägsanläggningen. Detta är en konsekvens av järnvägsanläggningens lokalisering och hanteras inom ramen för järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning.

- 6.1 Till följd av grundvattenbortledning kan det även uppkomma påverkan på lämningar utanför järnvägsplanens avgränsning. Kulturlager, fynd och föremål som kan påverkas av en lägre grundvattennivå är organiskt material såsom ben, trä, läder, fröer och pollen, men det gäller även metall som kan oxidera om det utsätts för syre. Effekten av lägre grundvattennivå än tidigare årsvariationer eller att ytvattennivån i exempelvis en våtmark skänks innebär påbörjande och/eller accelererande nedbrytningsprocess av lämningar som tidigare legat under vatten.

Eventuell risk för konsekvens för dessa framgår av miljökonsekvensbeskrivningen för vattenverksamhet. Bedömningarna sker mot nuvarande kunskapsläge och det är osäkert om det finns kulturlager i berörda delar av lämningarna och om de i så fall ligger under grundvattenytan idag. Det är ovanligt med omfattande organiskt material under grundvattenytan. Lämningar som anges vara potentiellt känsliga för grundvattensänkning grundar sig i antagande och det är möjligt att de inte påverkas alls.

Inom delsträcka Gerstabergr har ett riskexponerat kulturmiljöobjekt framkommit i inventeringen. Fornlämning L2020:10816 är en härd med liten grad av känslighet, ingen effekt eller konsekvens bedöms uppstå och kulturvärdena bedöms därmed inte påverkas negativt.

Trafikverkets bedömning är att det inte är aktuellt att genomföra arkeologisk förundersökning i detta skede då information om faktiskt påverkan erhålls först senare genom uppföljning av kontrollprogram. Om uppföljning visar på risk för påverkan på lämningar kommer samråd

- 6.2 hållas med länsstyrelsen i enlighet med 2 kap. kulturmiljölagen (1988:950).

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 Gerstabergr lokaliserar järnvägsanläggningen utanför detaljplanelagt område. Något formellt hinder mot att bygga järnvägsanläggningen eller meddela tillstånd enligt miljöbalken föreligger därför inte.

Befintliga tillstånd för vattenverksamhet

Inom delområde Gerstaberget finns fyra markavvattningsföretag, se Figur 5. Några andra tillståndsgivna vattenanläggningar har inte påträffats vid inventering.

De markavvattningsföretag som finns i anslutning till delområdet är:

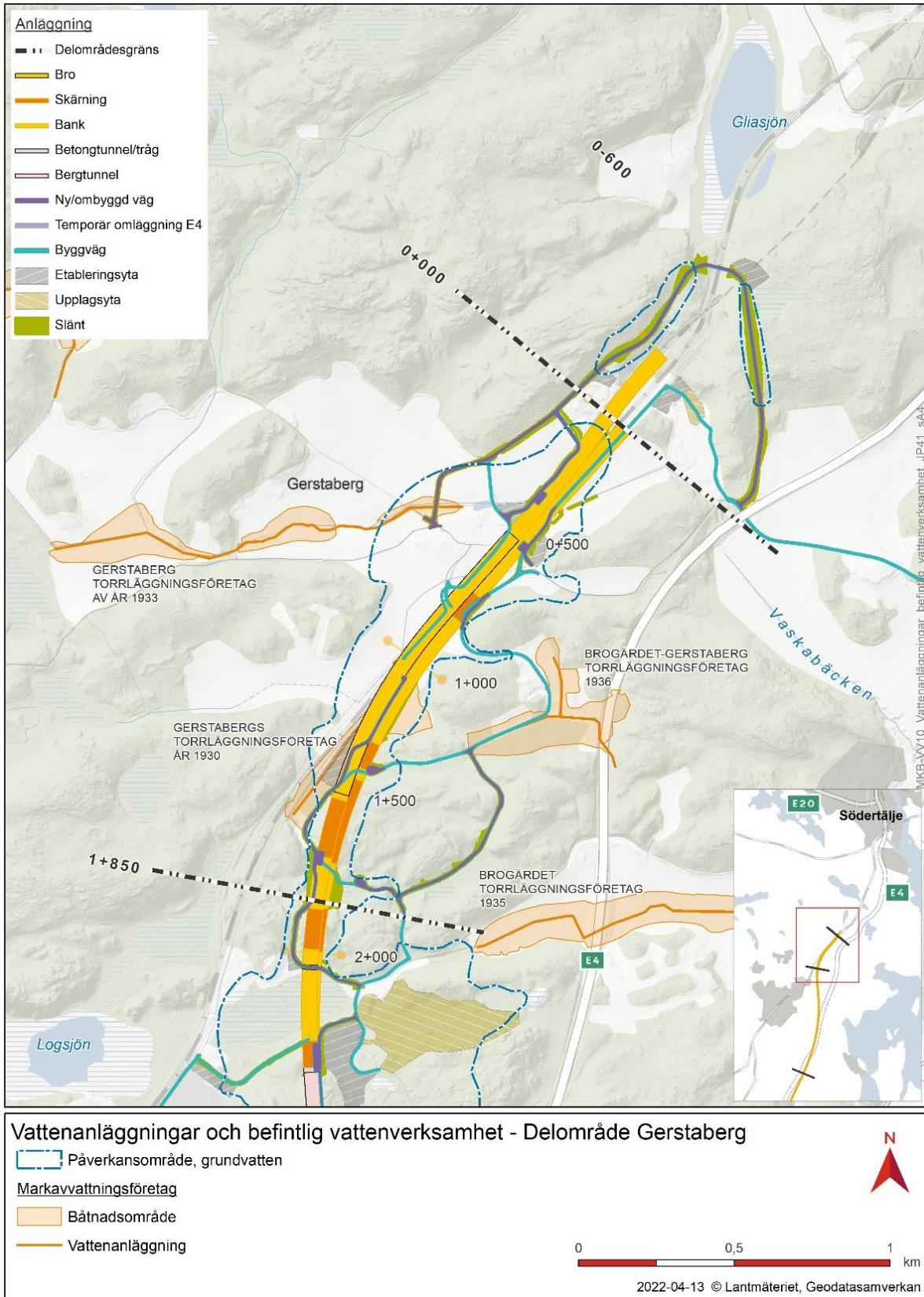
- 6.3
1. Gerstaberget torrlägningsföretag av år 1933,
 2. Gerstabergets torrlägningsföretag år 1930,
 3. Brogårdet-Gerstaberget torrlägningsföretag 1936 samt
 4. Brogårdet torrlägningsföretag 1935.

Gerstaberget torrlägningsföretag av år 1933: Markavvattningsföretagets anläggning avslutas cirka 40 meter uppströms järnvägsanläggningen och intilliggande serviceväg. En tillkommande anslutningsväg korsar den tillståndsgivna dikesanläggningen och en ny trumma kommer att läggas i diket (Y0-003). Anläggande av trumman har anmälts till Länsstyrelsen och ingår inte i prövningen.

Gerstabergets torrlägningsföretag år 1930: Stora effekter uppkommer på markavvattningsföretaget eftersom företagets vattenanläggningar delvis (Y1-023, Y1-026, Y1-024, Y1-025, Y1-008) ersätts med järnvägsanläggningens dränering. Den större delen av båtnadsområdet tas i anspråk av järnvägsanläggningen. I samråd med markägaren planeras för omprövning och nedläggning av torrlägningsföretaget i separat ärende.

Brogårdet-Gerstaberget torrlägningsföretag 1936: Inga vattenverksamheter utförs i företagets anläggningar och någon annan påverkan bedöms inte uppkomma.

Brogårdet torrlägningsföretag 1935: Företagets anläggning påverkas i viss mån genom att avrinningsområdet ökar till följd av en avskärande bank i våtmarksområde (Y1-002). Flödet ökar vid medel av årshögsta flöde från cirka 160 l/s till cirka 170 l/s. Nivåhöjningen i markavvattningsföretagets kulvert beräknas bli cirka 1 cm vid högflödessituation. Vid medel- och låga flöden förväntas inte någon nivåhöjning. Effekten förväntas bli obetydlig och några konsekvenser för markavvattningsföretagets anläggning eller funktion förväntas inte uppstå.



TMALL 0422 Brev 4.0

Figur 5. Markavvattningsföretag inom eller i anslutning till delområde Gerstaberget

7 Mark och vattenförutsättningar

Topografi och markanvändning

Ostlänken ansluter i norr till befintlig stambana vid Gerstabergr inom en lertäckt dalgång där marken utgörs av åkermark. Den södra delen av sträckan är ett mer kuperat höjdområde.

7.1 Geologi och grundvatten

Berggrunden utgörs till övervägande del av gnejs, både sedimentgnejs och gnejsgranit.

I dalgången i norr finns ett större sammanhängande slutet grundvattenmagasin under leran som i projektet benämns Magasin Gerstabergr. Jordlagerföljden är varvig lera med tunna siltskikt på friktionsjord på berg. Det största uppmätta djupet till berg är ca 24 meter. Grundvattnet förekommer i ett lager med sandig, grusig morän med en mäktighet som varierar mellan någon enstaka meter upp till 5-6 meter (i södra delen av grundvattenmagasinet). I den nordligaste delen, vid cirka km 0+060–0+900, har fyllning påträffats kring spårområdet och vid km 0+100 har berg i dagen påträffats. Fyllningens tjocklek varierar mellan 0,5 och 6 meter.

Strömningsriktningen i magasinet är generellt från väst till öst, i riktning mot Östersjön. Grundvattennivån är svagt artesisk i mitten av dalgången och ligger 2–3 meter under markytan i grundvattenmagasinets utkanter. Grundvattenbildningen bedöms huvudsakligen ske genom inströmning av vatten via vattenförande jordlager i randzonen i dalgångens kanter.

Den södra delen av sträckan utgörs av ett höjdområde där det förekommer ett tunt jordtäckte på berg omväxlande med jordfyllda svackor där största uppmätta djup till berg är 14 meter. I södra delen av sträckan finns en våtmark med en jordlagerföljd som består av organisk jord ovan lera följt av morän på berg.

7.3

Ytvatten

Delområde Gerstabergr ligger inom ett av SMHI avgränsat delavrinningsområde för ytvatten (655585-160374) som avrinner direkt eller via Vaskabäcken mot vattenförekomsten Näslandsfjärden (WA87665361).

Den planerade järnvägen korsar ett större dike som av projektet benämns dike Gerstabergr. Vattnet rinner i detta dike från väst till öst och diket övergår nedströms i Vaskabäcken. Dike Gerstabergr utgör inte vattenförekomst och omfattas därmed inte av miljökvalitetsnormer. En utvidgning av diket utgör ett småvatten (damm) ca 150 meter uppströms järnvägen. Medelvattenföringen i dike Gerstabergr har beräknats till ca 100 l/s. En del av diket ingår i markavvattningsföretaget Gerstabergr torrlägningsföretag av år 1933.

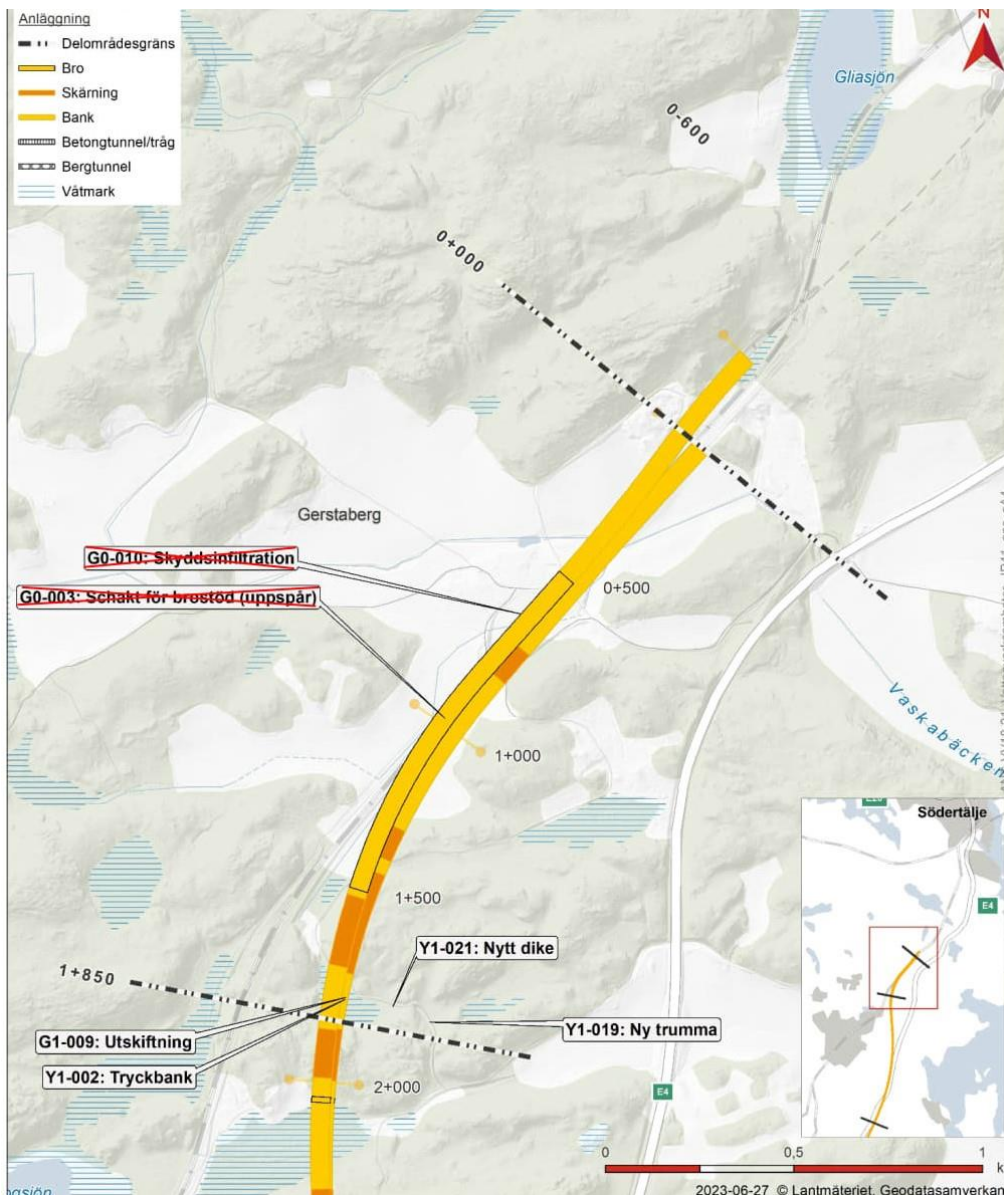
Cirka 300 meter nedströms järnvägens korsningspunkt med dike Gerstabergr finns ett viltvatten invid diket/bäcken. Avrinningen från viltvattnet sker till via ett åkerdike vidare österut till Vaskabäcken.

Järnvägen passerar i slutet av sträckan även en mindre våtmark som är bevuxen med sumpskog. Våtmarken avvattnas idag norrut mot Gerstabergrs gård. Den har ett avrinningsområde på drygt tio hektar och medelavrinningen ut från våtmarken har beräknats till cirka 0,7 l/s.

8 I målet aktuella vattenverksamheter

Inledning

De vattenverksamheterna på sträckan som ingår i prövningen är **grundvattenbortledning vid anläggande av brostöd för nya broar (fly över samt anslutande broar norr och söder om denna) över befintlig stambana, samt** uppförande av anläggning i våtmark, se även Figur 6 nedan. De beskrivs nedan samt framgår av översiktskarta och sammanställning vattenverksamheter, bilaga A respektive B. I Figur 11 redovisas de riskexponerade objekten som identifierats inom miljöbedömningsprocessen. Med riskexponerade objekt avses de grund- eller ytvattenberoende objekt som kan påverkas av vattenverksamheterna.



Figur 6. Översikt över de vattenverksamheter som ingår i ansökan inom delområde Gerstaberget. Observera att två vattenverksamheter har utgått vid justering av ansökan 2024-03-25.

I Figur 11 redovisas de riskexponerade objekten som identifierats inom miljöbedömningsprocessen. Med riskexponerade objekt avses de grund- eller ytvattenberoende objekt som kan påverkas av vattenverksamheterna.

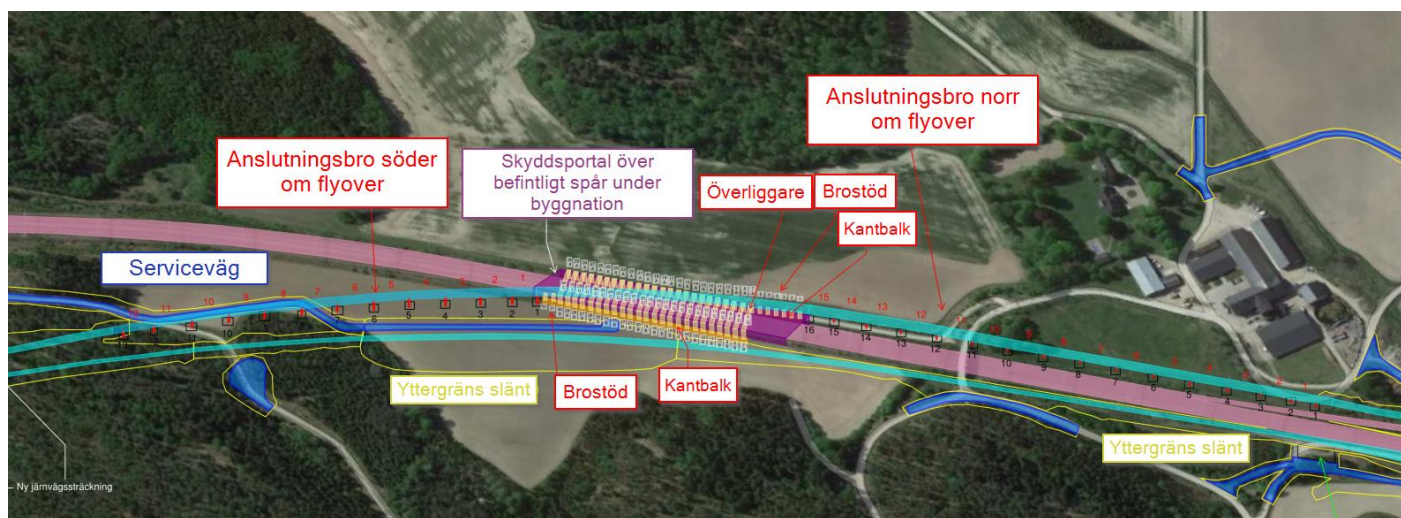
Närmare beskrivningar av de olika vattenverksamheterna finns i den tekniska beskrivningen. För att lättare orientera sig i underlaget finns läsanvisningar för varje vattenverksamhet i den sammanställning av vattenverksamheter som finns i bilaga B. Miljökonsekvenser redovisas översiktligt i avsnitt 9 och mer utförligt i miljökonsekvensbeskrivningen (bilaga D).

I beskrivningarna nedan anges för varje vattenverksamhet det ID som tilldelats alla vattenverksamheter inom projekt Ostlänken, där den inledande beteckningen "G" eller "Y" anger om det är fråga om grundvattenbortledning/infiltration eller åtgärd i ytvatten och den första siffran anger vid vilket kilometertal (enligt längdmätningen i järnvägsplanen) åtgärden ska vidtas. De sista siffrorna anger ett löpnummer.

Schakt för brostöd vid Gerstabergr

8.28.2.1 Planerad anläggning

Det nya uppspåret (U3) i Gerstabergr korsar befintlig järnväg med tre nya brokonstruktioner: Norra anslutningsbron (km 0+500–0+919), bro över befintlig järnväg, en så kallade "fly over" (km 0+919–1+147) och södra anslutningsbron (km 1+147–1+490). Se Figur 7 och Figur 8.



Figur 7. Översikt, ny bro över befintlig järnväg, så kallad fly over, och anslutningsbroar norr och söder om denna.

Arbeten med broar över befintlig järnväg behöver bedrivas med stor hänsyn till befintlig stambana. Därför byggs en skyddsportal över samtliga fyra spår. Brostöden över västra stambanan utformas som en så kallad stående revbenskonstruktion.



Figur 8. Visualisering i 3D-modell med vy över Fly över Gerstabergr ses mot sydväst. Observera att vyn är en illustration av hur den färdiga anläggningen kan komma att se ut och att den kan avvika från nuvarande omgivningsförhållanden, exempelvis avseende vegetation och byggnader.

8.2.2 Omgivningsförhållanden

Broarna uppförs delvis inom moränklädda topografiska höjdområden och delvis inom den lertäckta dalgången vid Gerstabergr. Här förekommer ett sammanhängande större grundvattenmagasin som inom projekt Ostlänken benämns magasin Gerstabergr. Grundvattennivåerna är marknära eller svagt artesiska längs sträckningen.

Befintlig järnväg Västra Stambanan är sättningskänslig där den passerar över den lertäckta dalgången. Inom påverkansområdet för grundvattenbortledning finns även två borrhåll, fyra bostadshus med komplementbyggnader, en liten våtmark utan naturvärde (V1-002), ett småvatten med lågt naturvärde och en fornlämning (härd L2020:10816).

8.2.3 Teknisk beskrivning

Vattenverksamhet utgörs av bortledning av grundvatten vid tillfälliga schakt för anläggande av brostöd. Broarnas lokalisering fastställs i planprövningen men brostödens exakta placering och antal kan komma att justeras i senare detaljprojektering. Den norra anslutningsbron planeras att grundläggas på 16 stöd och ha en brolängd om 420 meter, bro över befintlig järnväg, fly över, planeras att grundläggas på cirka 34 stöd, varav två är gemensamma med anslutningsbroarna. Brolängden är ca 230 meter. Den södra anslutningsbron planeras att grundläggas på 13 stöd med en brolängd om ca 340 meter.

- Co-003 Tillfällig grundvattenbortledning vid schakt för brostöd för järnvägsbroar
- Co-010 Tillfällig skyddsinfiltation

Schakt för brostöd bedöms pågå under totalt cirka tre år.

8.2.4 Påverkan och effekt

Schakt för brostöd ligger nära befintliga spår för Västra Stambanan. Det finns risk för skadliga sättningar på befintlig järnväg i byggskedet. Några skadliga effekter bedöms inte uppkomma för övriga objekt inom påverkansområdet.

8.2.5 Skyddsåtgärder

Vid anläggandet av brostöd för broarna (G-003) över befintlig järnväg Västra stambanan kan den temporära grundvattenbortledningen leda till skador på befintligt spårområde om inte skyddsåtgärder vidtas.

Åtgärder behövs främst för den norra anslutningsbron och fly över bron där friktionsjorden är mer genomsläpplig och anläggningen är belägen närmare befintligt spår. För den norra anslutningsbron kan brostöden utföras i vattenfyllda schakt eller inom schakter med tätskärm.

För den södra anslutningsbron kan brostöden vid behov anläggas i schakt med tätskärm, detta gäller framför allt de nordligare brostöden.

Dessa skyddsåtgärder minskar påverkansområdet från grundvattensänkningen och därigenom även påverkan på övriga riskexponerade objekt då dessa ligger längre bort från anläggningen.

För att vid behov upprätthålla grundvattennivåer mot det befintliga järnvägsspåret kan även skyddsinfiltration vidtas i byggskedet.

8.3 Utförande av anläggning i våtmark

8.3.1 Planerad anläggning

Järnvägsanläggningen passerar över en mindre våtmark. Anläggningen grundläggs på bank som förstärks med tryckbank, se Figur 9.



Figur 9. Visualisering i 3D-modell med vy över våtmark 1+700, ses mot söder. Skärning på ömse sidor om banken genom våtmarken framgår också, samt planerad teknikgård. Observera att vyn är en illustration av hur den färdiga anläggningen kan komma att se ut och att den kan avvika från nuvarande omgivningsförhållanden, exempelvis avseende vegetation och byggnader.

8.3.2 Omgivningsförhållanden

Våtmark V1-001 inrymmer ett naturvärdesobjekt av typen lövsumpskog med måttligt naturvärde (NH4-10063). Avrinningen från våtmarken sker idag mot nordväst. Storleken på våtmarken är ca 11 hektar.

8.3.3 Teknisk beskrivning

Inom denna beskrivning av utfyllnad i våtmark (Y1-002), vid km 1+700–1+850, ingår även tillfällig grundvattenbortledning för utskiftning (G1-009).

- Y1-002 uppförande av anläggning i vattenområde. Banken anläggs med en maxhöjd på cirka 4 meter ovan befintlig markyta. Grundläggning planeras att utföras genom markförstärkning med vertikaldränering och förbelastning, samt utskiftning av organisk jord.
- För att avleda avrinningen från våtmarken anläggs nya diken samt trumma under befintlig väg (Y1-021 och Y1-019).
- G1-009 Tillfällig grundvattenbortledning vid utskiftning av organisk jord inom våtmarken.

Arbetena med bank och tryckbank bedöms ta cirka 2 år.

8.3.4 Påverkan och effekt

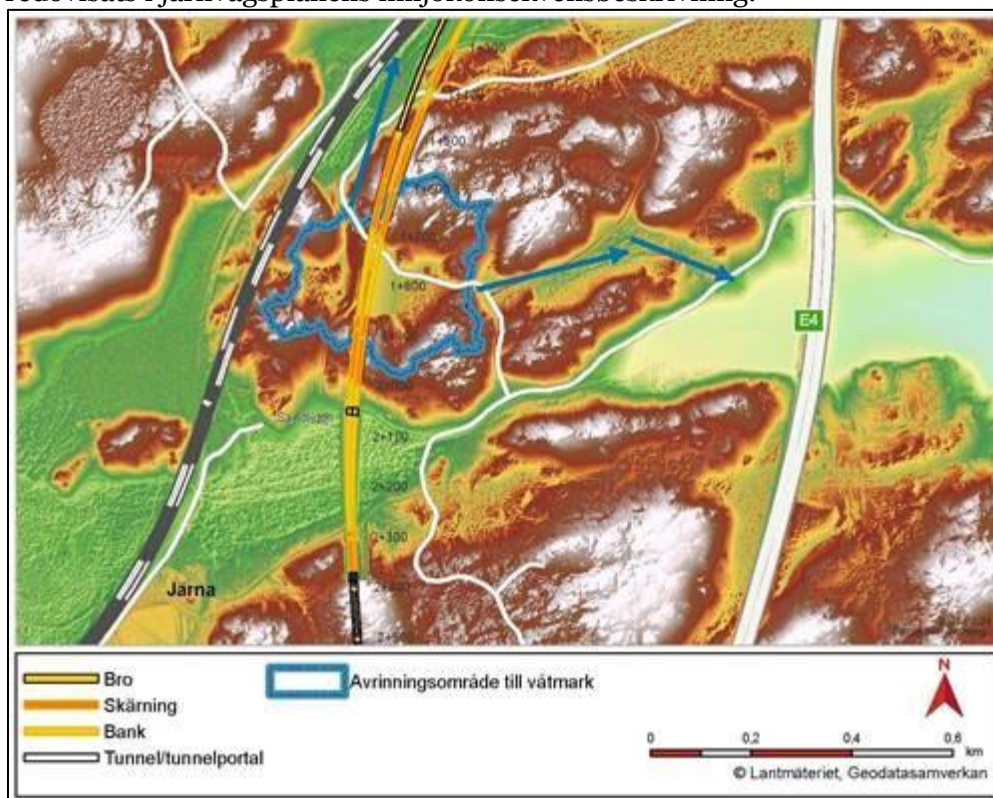
Våtmarken avvattnas idag åt nordväst vid skogsvägen genom en trumma och sedan vidare mot Gerstabergets torrlägningsföretag av år 1930. För att undvika rörläggningar under banken ändras avvattningsriktningen så att avvattningen istället sker österut för den kvarstående delen av våtmarken, se Figur 10. Åtgärden medför att cirka 7 ha av ursprungliga avrinningsområdet byter recipient. Våtmarken kommer då att avvattnas i sydöstlig riktning

via nytt dike (Y1-021) längs med serviceväg, ledas igenom en trumma under servicevägen (Y1-019), för att sedan rinna i naturliga vattenstråk och ansluta till en åkerkulvert strax uppströms E4 tillhörande Brogårdets torrlägningsföretag av år 1935. Torrlägningsföretaget påverkas genom att avrinningsområdet ökar (med cirka 7 ha) till följd av den avskärande banken vid km 1+700. Effekten på vattenanläggningens funktion och avvattningen av markavvattningsföretaget av nivåhöjningen förväntas bli obetydlig.

Tillrinningen till Gerstabergs torrlägningsföretag av år 1930 minskar i samma utsträckning som den ökar till Brogårdets torrlägningsföretag av år 1935.

Även om avrinningen från våtmarken byter riktning kommer vattnet slutligen att nå samma recipient, Vaskabäcken. Några effekter på Vaskabäckens hydrologi bedöms därmed inte uppstå på grund av åtgärderna i våtmarken.

Vattennivåerna i den östra delen av våtmarken blir högre efter åtgärd. Förändringen jämfört med före åtgärd är höjning av vattennivån om 0,7 meter vid normalsituation och 0,8 meter vid högflödessituation. Utökad våtmarksutbredning på grund av vattennivåhöjningen i den östra kvarstående delen förväntas bli cirka 0,5 ha. Eftersom vattenytan höjs kommer förlusten av våtmarksareal i viss mån kompenseras av att nya arealer av att omgivande mark sätts under vatten. En naturvårdsart förekommer men inga skyddade eller rödlistade arter. Förlusten av biotopen i och med anläggandet av tryckbank har konsekvensbedömts och redovisats i järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning.



Figur 10: Förändrad avrinningsriktning vid våtmark 1+700. Blå polygon anger befintligt avrinningsområde till våtmarken. Flödesriktning efter åtgärd visas med blå pilar. Avvattningen från hela våtmarksområdet sker idag norrut mot Gerstabergs gård. Efter anläggning av tryckbanken kommer de östra delarna av våtmarksområdet istället avvattnas österut.

8.3.5 Skyddsåtgärder

Några specifika skyddsåtgärder har inte bedömts behövas för utförande av dessa vattenverksamheter.

9 Miljökonsekvenser

Som tidigare nämnts har en miljökonsekvensbeskrivning för vattenverksamhet upprättats som är gemensam för hela sträckan som omfattas av järnvägsplan Gerstaberger-Långsjön, Bilaga D. Delområde Gerstaberger behandlas särskilt i miljökonsekvensbeskrivningens kapitel 7 och i del av kapitel 15. Nedan redogörs kortfattat för innehållet i miljökonsekvensbeskrivningen med avseende på delområde Gerstaberger. Av Figur 11 framgår de riskexponerade objekt som identifierats i miljöbedömningsprocessen.

Förutsättningar

Landskapet i delområdet består till största delen av öppet småskaligt jordbrukslandskap i norr och en mindre del i söder av produktionsskog. Gerstaberger dalgång i norr präglas av

- 9.1 Gerstaberger herrgård med ett flackt landskap där odlingsmarken är omgiven av skogklädda höjder. I dalgången finns en lång historisk kontinuitet med förhistoriska lämningar som gravfält och en bytomt.

Naturvärden i delområdet består av ett dike vid Gerstaberger gård, där det uppströms befintlig stambana finns ett småvatten med lågt värde (NO4-28386). Resterande delar av diket (NO4-13874, NH4-10302) har också lågt naturvärde då det saknar värdefulla livsmiljöer för vattenlevande arter. 300 meter nedströms stambanan finns däremot ett viltvatten i diket som har högt naturvärde (NO4-28880) med en rik fågelfauna och ett stort antal fladdermusarter. I viltvattnet finns också de skyddade arterna större vattensalamander och åkergroda. Längre nedströms övergår diket i vattendraget Vaskabäcken (NO4-13868) med hög grad av naturlighet med bland annat havsöring. Vaskabäcken har här högt naturvärde innan den mynnar i Näslandsfjärden. I södra delen av delområdet finns en lövsumpskog med måttligt värde (NH4-10063) belägen i en större våtmark. I övrigt saknas naturvärdesobjekt som kan påverkas av vattenverksamheten i delområdet.

Söder om Gerstaberger gård finns ett kulturmiljöobjekt, en härd (L2020:10816) med känslighet för påverkan av eventuell grundvattensänkning.

Det finns ett fåtal bostadsbyggnader i delområdet som berörs av buller under byggnadstiden.

Naturresurser för vattenförsörjning finns i form ett sammanhängande grundvattenmagasin, Magasin Gerstaberger, där grundvattennivåerna är svagt artesiska i delar av grundvattenmagasinet. Inom grundvattenmagasinet finns två borrhåll dricksvattenbrunnar med relativt hög uttagskapacitet som används inom jordbruket.

Inom påverkansområdet för grundvatten har utretts fyra bostadshus och sex komplementbyggnader med grundvattenberoende grundläggning vid Gerstaberger gård.

- 9.2 Inom påverkansområde för grundvatten finns det vidare inte några energibrunnar. Någon förorenad mark där föroreningar kan spridas vid vattenverksamheten har heller inte konstaterats.

Konsekvenser

Miljöpåverkan från vattenverksamheterna uppkommer endast i byggskedet. I miljöbedömningsprocessen har ett omfattande arbete gjorts för att utreda behov av och ta

fram skyddsåtgärder. Kontroller och övervakning kommer att ske - både under byggskedet och efter färdigställande. Samråd med tillsynsmyndigheter kring kontrollprogramms omfattning och innehåll kommer att hållas inför byggstart.

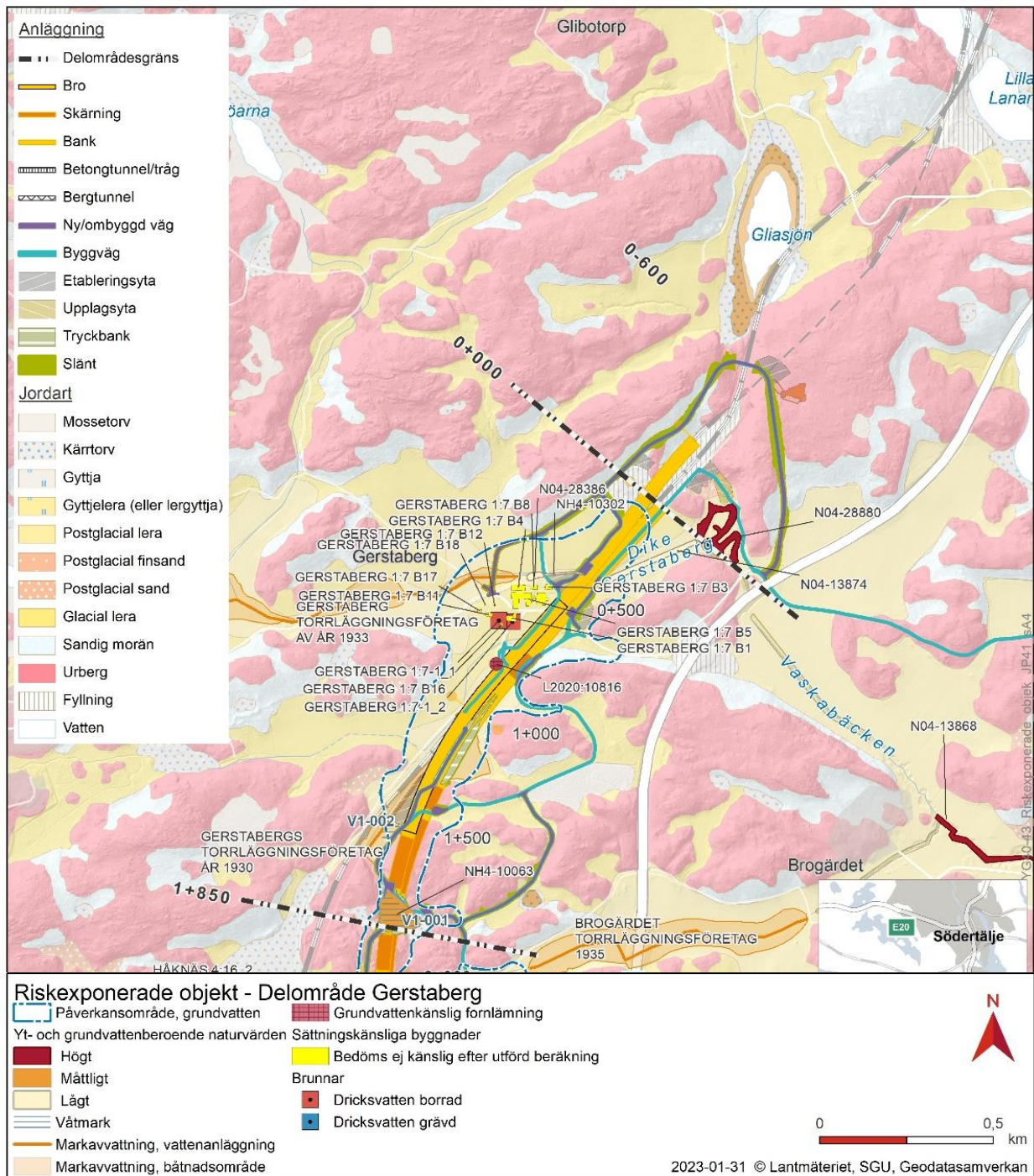
För lövsumpskogen kommer ny areal våtmark att kunna återskapas med högre vattennivåer som gynnar biotopens kvalitet och artsammansättning, varför den sammantagna konsekvensen för lövsumpskogen bedöms som måttlig, trots att en stor del av våtmarken tas i anspråk av järnvägen.

~~Avseende kulturmiljöobjektet söder om Gerstabergets gård, förväntas den temporära grundvattenavsänkningen bara ske i grundvattenmagasinet under leran och en eventuell sättning tar mycket lång tid att utbildas i lera. Tidsaspekten är längre än den förväntade byggtiden varför någon påverkan och effekt inte bedöms hinna uppstå.~~

Påverkan på det sammanhängande grundvattenmagasinet, magasin Gerstaberget bedöms bli liten. De två borrhålls dricksvattenbrunnarna inom magasinet kan påverkas temporärt i samband med schakt för brostöd men då brunnarna är djupa bedöms ingen konsekvens uppstå.

~~Bostadshuset och komplementbyggnaderna med grundvattenberoende grundläggning vid Gerstabergets gård har varierande typer av grundläggning. Sättningsberäkningar visar dock att inga skadliga sättningar kommer att uppkomma på grund av grundvattenbortledningen vid schakt för brostöd.~~

Nedströms delområdet finns kustvattenförekomsten Näslandsfjärden. Med de anpassningar som gjorts av anläggningens lokalisering och utformning bedöms byggnation och drift av Ostlänken inte påverka kemisk status, ekologisk status eller kvalitetsfaktorer under ekologisk status för Näslandsfjärden.



Figur 11: Riskexponerade objekt i delområde Gerstaberget.

TMALL 0422 Brev 4.0

10 Förslag till villkor

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

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.
2. 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

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 Gerstabergr. 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 lösning av byggverksamheten som inte är påkallad av hänsyn till allmänna intressen. Obefogade lösningar 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 tillståndet. 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 tillståndet som i princip styr byggverksamheten.

11.2.2 Villkor om kontrollprogram

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

Områden som inte föranleder villkorsförslag

11.3.1 Inledning

11.3

I detta avsnitt utvecklar Trafikverket sina bedömningar i fråga om arbete i vattenområde, grundvattenbortledning, utsläpp av vatten samt buller och vibrationer. 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 Arbete i vattenområde

De arbeten som utförs inom vattenområde i södra delen av delområdet utgörs av grävning och utfyllnad i våtmark samt anläggande av diken. Det finns inga naturvärden i nära anslutning till de planerade arbetena som skulle kunna påverkas av grumling och därmed saknas skäl att föreskriva särskilda villkor för grumlingsbegränsning.

Dock kommer även arbetet att omfattas av kontrollprogram och om omfattande grumling eller annan oväntad påverkan uppkommer kan grumlingsbegränsande åtgärder vidtas. Dessa eventuella tillkommande åtgärder är lämpliga att hantera inom kontrollprogram för vattenverksamhet i samråd med länsstyrelsen.

11.3.3 Grundvattenbortledning

Syftet med villkorsreglering avseende grundvattenbortledning är att uppfyllelse av miljöbalkens mål och krav ska säkerställas, framförallt allt för att konkret reglera hur miljöbalkens försiktighetsprincip ska tillämpas i det enskilda fallet. I detta sammanhang blir det viktigt att lyfta fram att det inte finns något rakt orsakssamband mellan en viss volym bortlett grundvatten och uppkomsten av skador. Det är flera samverkande händelser som måste beaktas. Hur villkor för grundvattenbortledning utformas kan få en mycket stor betydelse för projektets kostnader, framdrift, klimat- och omgivningspåverkan.

11.3.3.1 De vanligaste villkoren vid grundvattenbortledning

De vanligaste villkorskonstruktionerna vid tillståndsprövningar för grundvattenbortledning är villkor kopplade antingen till inläckage eller till grundvattennivåer.

När det gäller grundvattenbortledning från öppna konstruktioner som schakter och skärningar, är villkor kopplade till mängden inläckande grundvatten olämpliga. Detta oavsett om de anläggs i jord eller berg. Det grundvatten som läcker in i sådana öppna konstruktioner kommer alltid att ofrånkomligen blandas med dagvatten och smältvatten. Det blir därför

omöjligt att med någon form av säkerhet följa upp ett villkor som reglerar omfattningen hos ett inläckage i öppna konstruktioner som inte är nederbördsskyddade.

För öppna konstruktioner förekommer ibland villkor som reglerar grundvattennivåerna antingen inom schakten eller avsänkningens utbredning. Sättet att innehålla ett nivåvillkor i omgivningen är vanligtvis att arbetet bedrivs inom någon form av tätskärm som förhindrar inläckage, och vid behov även att vatten infiltreras i syfte att bibehålla grundvattennivåerna i omgivningen. Det bör dock noteras att ett sådant nivåvillkor bara kan kopplas till själva byggnationen av en anläggning och då bara gälla under en begränsad tid. Ett villkor att innehålla en grundvattennivå som ska gälla även för driften av en anläggning ger nämligen ett evigt ansvar för ett naturtillstånd. Ett sådant ansvar är inte möjligt att upprätthålla på grund av bl.a. andra aktörers grundvattenbortledningar i närområdet eller klimatförändringar med mera.

11.3.3.2 — Behovet av villkor för schakter

I den aktuella prövningen har Trafikverket inte föreslagit några villkor som reglerar grundvattennivåer vid schakter. Genom det allmänna villkoret regleras med bindande verkan genomförandet av de aktuella vattenverksamheterna inklusive schaktdjup, skadeförebyggande åtgärder och skyddsåtgärder.

Vad gäller inläckaget till tillfälliga schakter inom detta delområde, huvudsakligen schakter för brostöd, är det Trafikverkets bedömning att inga särskilda villkor behövs. Detta då verket redan genom det allmänna villkoret gör åtaganden angående arbetenas utförande, samtidigt som det framför allt är Trafikverkets egen anläggning Västra Stambanan som berörs av omgivningspåverkan.

Schakt för brostöd kommer att utföras i nära anslutning till den befintliga järnvägen Västra stambanan, på en sträcka där det förekommer sättningkänslig lera. En grundvattensänkning här kan orsaka skadliga sättningar på befintlig järnväg. Det finns även bebyggelse och enskilda brunnar inom påverkansområdet för en grundvattensänkning, men det bedöms inte uppkomma några skador på dessa anläggningar. Trafikverket kommer här att i första hand använda tätskärm eller vidta andra åtgärder för att begränsa grundvattenpåverkan invid de sättningkänsliga spåren. I det fall det inte är tillräckligt kommer infiltration att vidtas för att skadliga sättningar inte ska uppkomma. Enligt utförda sättningsberäkningar kan en viss grundvattensänkning accepteras utan att skadliga sättningar uppkommer.

I vilka situationer som en infiltration ska vidtas bör dock inte regleras i villkor. Detta 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 13 *Uppföljning och kontroll*. Eftersom det är osäkert om infiltration kommer att behövas på platsen och syftet är att skydda Trafikverkets egen anläggning är verkets bedömning att villkorsreglering av infiltrationen heller inte behövs och att det varken är nödvändigt eller lämpligt att kombinera tillståndet med villkor om att anläggningarna måste vara installerade och funktionskontrollerade innan grundvattenbortledning påbörjas.

11.3.4 Utsläpp av vatten

På denna sträcka uppkommer länshållningsvatten vid mindre schakt för brostöd, som dock är många sammantaget. Schakterna utförs huvudsakligen i jord- och skogsbruksmark som inte förväntas vara förorenade. Vissa schakt utförs i fyllning för befintlig järnväg. Vatten som avleds i området i samband med länshållning av schakt för brostöd avrinner i huvudsak mot ett dike i Gerstaberget. Nedströms anläggningen finns sedan ett viltvatten med höga naturvärden och skyddade arter, därefter avrinner vattnet till Vaskabäcken med höga naturvärden. Länshållningsvattnet under byggtiden behöver därför kontrolleras avseende kvalitet och vid behov rening genom olje- och sedimentavskiljning samt eventuell pH-neutralisering. De flöden som uppstår är dock begränsade, då schaktdjupet inte är större än cirka 4 meter och länshållningen i huvuddelen av fallen inte pågår längre än tre månader för ett brostöd. Särskild villkorsreglering i denna del behöver därför inte vara påkallad för de aktuella utsläppen av länshållningsvattnet, utan hanteras lämpligen inom ramen för kontrollprogrammet, se avsnitt 13.2.1.

11.3.5 Buller och vibrationer

Trafikverket har inte lämnat förslag till villkor avseende buller inom delområde Gerstaberget. Under byggtiden kommer buller från vattenverksamhet inte att uppstå, eftersom det saknas boende i närheten av arbeten i vattenområde.

När det gäller buller och vibrationer från schaktarbeten, pålning, bergborrning, sprängning och spontning som inte utgör vattenverksamhet kan konstateras att det i detta fall råder helt andra förhållanden när det gäller sådant "annat buller" än vad som var fallet i det s.k. Citybananmålet, och som anger att reglering är möjlig i vissa fall. 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. Inom hela delområde Gerstaberget saknas sammanhållen bebyggelse i banans närhet och bullret från byggverksamheten berör därmed endast ett fåtal bostadsbyggnader.

Därmed saknas sådana särskilda omständigheter som kan motivera ett avsteg från huvudregeln att det som regleras i tillståndet är påverkan från själva vattenverksamheten. Något behov av villkor för annat buller torde inte föreligga, då Trafikverket inom hela projekt Ostlänken redan arbetar aktivt med bullerskyddsåtgärder, se föregående 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.

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:

- Svensk Standard SS 460 48 66:2011, "Vibration och stöt - Riktvärden för sprängningsinducerade vibrationer i byggnader"
- Svensk Standard SS 2 52 11, "Vibration och stöt - Riktvärden och mätmetod för vibrationer i byggnader orsakade av pålning, spontning, schaktning och packning"
- Svensk Standard SS 2 52 10, "Vibration och stöt - Sprängningsinducerade luftstövågor - Riktvärden för byggnader"
- Svensk Standard SS 460 48 60:2022 "Vibration och stöt - Metod för synförrättning av byggnader och anläggningar i samband med vibrationsalstrande verksamhet"

12 Särskilt kring prövningen

Vattenrättslig rådighet

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

De vattenverksamheter som omfattas av ansökan ligger dessutom inom det område som tagits 12.1 anspråk för järnvägsplanen och som Trafikverket därmed har rätt att förfoga över.

Samråd

12.2 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 Stockholms län och Södertälje kommun. Även flertalet kompletterande samråd har genomförts.

Samtliga samrådsaktiviteter som genomförts samt synpunkter på vattenverksamheten framgår av den bifogade samrådsredogörelsen, se bilaga D.4.

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 sättningskänslig 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 sättningskänslig mark räknas områden med postglacial eller glaciallera, gyttjelera och områden med torv.

Ersättning för intrång och skada

Hantering av ersättning kopplad till intrång regleras i järnvägsplanen och beskrivs i järnvägsplan Gerstabergr–Långsjön. 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.

- 12.4 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 D.2 PM Yt- och grundvatten Gerstabergr–Långsjön med Bilaga D.2.2c Yt- och grundvattenberoende objekt Gerstabergr–Långsjön.

Trafikverket kommer att följa upp 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.

Arbetstid

- 12.5 Trafikverket har begärt att arbetstiden ska bestämmas till tio år. Arbeten som innebär vattenverksamhet inom delområde Gerstabergr kommer, väl påbörjade, inte att pågå så lång tid, utan byggtiden beräknas till sex år. I dagsläget är det inte planerat när under den totala entreprenadtiden som vattenverksamheterna kommer att utföras. Därför begär Trafikverket en längre arbetstid, 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

- 12.7 arbetstid och oförutsedd skada, göras gällande inom femton år från inledandet av de tillståndspliktiga arbetena.

Prövningsavgift

Kostnaderna för utförande av den tillståndssökta vattenverksamheten ligger i intervallet 50–75 miljoner kronor. Grundavgiften uppgår således till 140 000 kronor enligt 3 kap. 4 § förordningen (1998:940) om avgifter för prövning och tillsyn enligt miljöbalken.

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.

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 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

- mätning av grundvattennivåer i jord och i berg
- mätning av sättningsrörelser på anläggningar och byggnader
- kvalitetskontroll av länshållningsvatten
- kontroll av påverkan på grundvattennivåer och flöde vid anläggningar för skyddsinfiltration.

13.1.2 Ytvatten

Där vattenverksamhet utförs i eller uppströms känsliga vattendrag som Vaskabäcken och där det föreskrivs specifika skyddsåtgärder eller andra villkor tas specifika kontrollprogram fram.

För övriga vattendrag och diken ska krav ställas på entreprenören att för varje vattenverksamhet i dike eller vattendrag redovisa en arbetsberedning för beställaren för samråd innan vattenverksamheten får startas:

- ange start- och slutdag för arbeten i vattenområde
- dokumentera flödesförhållanden innan arbetena inleds
- beskriva vilka åtgärder som ska vidtas och vilka skyddsåtgärder som kan vidtas om grumling uppkommer (pumpa runt, siltgardiner eller annat grumlingsskydd)
- föra dagliga noteringar (glesas ut vid mer långvariga arbeten i enlighet med kontrollprogram) om
 - övriga arbeten som pågår som kan påverka förhållanden i vattenområdet
 - Notera eller mäta eventuell grumling. Om grumlingsskydd används mäts utanför grumlingsskyddet.
 - Flödesförhållande
 - Skyddsåtgärder som vidtas och deras funktion
- fotodokumentera, minst före, efter och en gång under arbetenas utförande
- omgående meddela Trafikverket om förhållanden avviker från de förväntade.

Övrig uppföljning

13.2.1 Utsläpp av vatten

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

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

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

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 bilaga D.3 Utdrag ur ”Miljökonsekvensbeskrivning Ostlänken – Järnvägsplan delen Gerstabergr-Långsjön”, Figur 7.5.1.2, sida 170. 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
- material och varor.

14 Övrigt

Skäl för verkställighet

14.1 Trafikverket har framställt yrkande att mark- och miljödomstolen ska 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.

Delområde Gerstabergr är det område som måste påbörjas först på hela delsträckan. Det vattenrättsliga tillståndet är en förutsättning för genomförandet av projektet i enlighet med planering. 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. För delområde Gerstabergr gäller dessutom krav på extra lång framhållning för att arbetena ska kunna planeras med hänsyn till behovet av avstängning av trafik på Västra stambanan.

14.2 Genomförande av de vattenrättsliga arbetena får anses stå i överensstämmelse med de allmänna hänsynsreglerna. Inga skador kan förutses och Trafikverket har föreslagit en relativt omfattande villkorskatalog till tillståndet. Verksamheten regleras därtill 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.

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 framförallt utifrån den osäkerhet som idag fortfarande finns kring att bestämma ett visst datum för huvudförhandling. Detta har i sin tur 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 tidpunkten för järnvägsplanens laga kraft så är förhoppningen att Trafikverket före slutet av 2023 kan ha mer kunskap kring denna fråga.

Kungörelse

Trafikverket föreslår att ansökan kungörs i Post och inrikes tidningar och Länstidningen Södertälje.

Huvudförhandling

- 14.3 Trafikverket anser att målet är av enkel beskaffenhet och därför bör kunna avgöras utan huvudförhandling. Om huvudförhandling ska hållas kan detta ske tidigast efter att järnvägsplanen har fastställts. Till följd av svårigheten att idag bedöma behovet av och storlek för en förhandlingslokal har Trafikverket ännu inte tagit fram förslag på lokal. Trafikverket kommer att återkomma till mark- och miljödomstolen i dessa frågor om behovet uppstår.

Höjdsystem och koordinater

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

Skriftväxling

- 14.6 För att underlätta Trafikverkets hantering av inkommande yttranden har en särskild e-postadress tillskapats:
ostlanken.gerstaberger-sillekrog@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.

- 14.8 Alla fakturor ska märkas med EF 1861 Linda Abrahamsson

Aktförvarare

Till aktförvarare föreslås

Anton Sporrong

Besöksadress: Trafikverket, Solna Strandväg 98, Solna

Telefonnummer: ~~070 161 59 84~~ **070-719 98 31**

Som ovan,

Anna-Pia Johansson, verksjurist

15 Bilagor

Bilaga A Översiktskarta

Bilaga B Sammanställning vattenverksamheter

Bilaga C Teknisk beskrivning vattenverksamhet Gerstaberger-Långsjön

Bilaga C.1 Översikt anläggning och vattenverksamheter i plan

Bilaga C.2 Plan- och sektionsritningar ytvattenpassager

Bilaga C.3 Profiler för vattendrag

Bilaga C.4 PM Beräkningar ytvatten

Bilaga C.5 PM Erosionsskydd

Bilaga C.6 PM Stabilitetsutredning

Bilaga C.7 Profiler över spårinjen

Bilaga C.8 Sammanställning samtliga vattenverksamheter

Bilaga C.9 Fotodokumentation vattendrag/dike/våtmark/sjö med vattenverksamheter

Bilaga D Miljökonsekvensbeskrivning vattenverksamhet Gerstaberger-Långsjön

Bilaga D.1 Bedömningsgrunder vattenverksamhet – underlagsmaterial för stöd vid värdering och bedömning

Bilaga D.2 PM Yt- och grundvatten Gerstaberger-Långsjön

Bilaga D.3 Utdrag ur "Miljökonsekvensbeskrivning Ostlänken – Järnvägsplan delen Gerstaberger-Långsjön"

Bilaga D.3.3 PM Miljö kvalitetsnormer för vatten, Bilaga 3 till Bilaga D.3 Miljökonsekvensbeskrivning Ostlänken – Järnvägsplan delen Gerstaberger-Långsjön.

Bilaga D.4 Samrådsredogörelse Vattenverksamhet Ostlänken – Gerstaberger-Långsjön

Bilaga E Fastighetsförteckning

Bilaga F Regeringens beslut om tillåtlighet för Ostlänken