



Trafikverket  
*investeringsprojekt@trafikverket.se*

## Godkännande av miljökonsekvensbeskrivning tillhörande järnvägsplan för projektet program Ostlänken, delen Bibana Nyköping

Trafikverkets ärendenummer: TRV 2018/127685

### Beslut

Länsstyrelsen godkänner miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) för rubricerat projekt, daterad den 13 december 2022. Beslutet har fattats med stöd av 2 kap. 10 § andra stycket lag om byggande av järnväg (1995:1649) (LBJ).

Miljökonsekvensbeskrivningen kan därmed kungöras och därefter ligga till grund för Trafikverkets prövning av planen med hänsyn till innehållet i 2-4 kap., 5 kap. 3-5 §§ samt 7 kap. 11 och 15 §§ miljöbalken (1998:808) (MB).

### Beskrivning av ärendet

Länsstyrelsen beslutade den 9 oktober 2002 att projekt Ostlänken i sin helhet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Till följd av det beslutet har Trafikverket upprättat en miljökonsekvensbeskrivning daterad 2022-10-13 avseende järnvägsplanen för delsträckan Bibana Nyköping i Nyköpings kommun och begärde Länsstyrelsens godkännande av densamma.

Länsstyrelsen har, efter genomgång av dokumentet, begärt att miljökonsekvensbeskrivningen kompletteras i de delar som bland annat avser redovisningen av projektets påverkan på kulturmiljön och miljökvalitetsnormer för vatten. Trafikverket har lämnat in en i dessa delar kompletterad miljökonsekvensbeskrivning daterad 2022-12-13 med förnyad begäran om Länsstyrelsens godkännande. Även uppgifter rörande tillståndsfrågor för passagen över Tunsättersbäcken som är biflöde till Natura 2000-området Svärtaån, har på Trafikverkets eget initiativ justerats.

Av miljökonsekvensbeskrivningen framgår att ändamålet med projekt Ostlänken, som denna järnvägsplan utgör en delsträcka av, är att vara det första steget av en ny stambana i Sverige som ska knyta ihop de tre storstadsregionerna Stockholm, Göteborg och Malmö samt fungera som ett alternativ till flyg. Ostlänken planeras för persontåg i hastigheter upp till 250 km/tim. När Ostlänken är helt utbyggd är restidsmålet drygt en timme

med de snabba regionaltågen mellan Stockholm och Linköping. Därmed knyts regionerna samman till en arbetsmarknadsregion. Ostlänken beräknas vara färdig för trafikering år 2035.

Regeringen beslutade den 16 april 2015 att tillåtligheten av Ostlänken ska prövas enligt 17 kapitlet miljöbalken. Den 7 juni 2018 meddelade regeringen i sitt beslut om tillåtlighet, vilket innebär att Ostlänkens lokalisering är prövad. Beslutet omfattas också av elva villkor kopplade till Ostlänkens omgivningspåverkan i planering, genomförande och drift av järnvägen. Den aktuella järnvägsplanen berörs av sju av dessa villkor.

Projekt Ostlänken i sin helhet, blir en 16 mil lång dubbelspårig järnväg mellan Järna och Linköping. Den i denna järnvägsplan aktuella delsträckan Bibana Nyköping, som förbinder Nyköping med stambanan är totalt cirka åtta kilometer lång och uppdelad i östra och västra bibanan. Bibanan utförs som konventionell järnväg där tågen ska kunna köra i hastigheter på upp till 160 km/h. Bibanans totala sträckning är cirka 8 kilometer lång, fördelat på tre kilometer på västra delen och fem på östra. Bibanan utformas med dubbelspår längs den västra delen och enkelspår längs östra. Cirka två kilometer utav bibanans östra del genom Nyköpings tätort består av befintligt spår för Nyköpingsbanan. I järnvägsplanen ingår även den ombyggnad av allmänna vägar som krävs för bibanan avseende väg 629 och väg 52.

Delsträckan berör till större delen ett småbrutet skogs- och jordbrukslandskap med höjdryggar och dalgångar. Östra delen av bibanan sträcker sig även genom stadsbebyggelse. Där ny järnvägssträckning planeras placeras järnvägen omväxlande på bank, i skärning och på bro.

Järnvägsplanen reglerar det område som bibanan får ta i anspråk i driftskede samt de områden som tillfälligt får användas under byggtiden. Under byggtiden kommer mer mark att behövas än den mark som den nya banan upptar när den är färdigbyggd. Marken som tas i anspråk tillfälligt behövs bland annat för uppställning av arbetsbodar och maskiner, materialupplag, hantering av massor, hantering av länshållningsvatten samt för att ge utrymme åt maskiner och transporter.

Av konsekvensbeskrivningen framgår i korthet att järnvägsanläggningen innebär stora ingrepp i landskapsbilden i form av höga bankar, djupa skärningar, broar och andra anläggningsdelar som riskerar att bryta upp siktlinjer och förändra befintlig landskapsbild. Även kontaktledningsstolpar, teknikgårdar, servicevägar och radiotorn påverkar landskapsbilden. Projektet omfattar också några vägomdragningar. Delar av bibanans järnvägsanläggning kommer att vara inhägnad.

Den största konsekvensen för naturmiljön av Ostlänken anges vara förlusten av livsmiljöer där järnvägsanläggningen, trädskrämszonen och vägar anläggs. Järnvägen skapar också en barriär i landskapet som påverkar de ekologiska sambanden för många djur och växter. De anges vidare finnas växt- och djurarter inom delsträckan som är skyddade enligt artskyddsförordningen.

Direkt påverkan på kulturmiljö kommer enligt konsekvensbeskrivningen att ske genom järnvägsanläggningens markanspråk och det intrång som detta gör i bebyggelse- och fornlämningsmiljöer. Den indirekta påverkan sker genom att Ostlänken tillför ytterligare en barriär i landskapet som påverkar kulturmiljön i området genom fragmentering, buller och förändrade siktlinjer. Tunsättersbäcken passeras på bro vars utformning har anpassats för att undvika påverkan på Natura 2000-området Svärtaån. Natura 2000-tillstånd för bibanan kommer sökas tillsammans med ansökan om vattenverksamheter.

Boendemiljöer kommer främst att påverkas av buller och vibrationer under bygg- och driftskede. Bibanan passerar genom ett varierat landskap där stora delar av landskapet kan anses ha värden för rekreation och friluftsliv. Järnvägsanläggningen kommer att medföra vissa barriäreffekter på rekreation och friluftsliv. Ett antal bostäder, verksamheter och andra områden som människor vistas i ligger inom 20 meter från befintlig järnväg där denna passerar genom Nyköping. Mätningar som genomförts visar dock, enligt Trafikverket, att riktvärdet för elektromagnetiska fält som verket tillämpar (0,4 µT som långtidsmedelvärde) inte överskrider i dagsläget.

Järnvägsanläggningen påverkar brukande av jord- och skogsmark framför allt genom permanent markanspråk och barriärverkan genom fragmentering av marker till mindre och mer svårbrukade områden.

De miljö kvalitetsnormer som enligt konsekvensbeskrivningen berörs är miljö kvalitetsnormerna för yt- och grundvatten, eftersom vattendragen Nyköpingsån och Tunsättersbäcken samt grundvattenförekomsten Larslundsmalmen bedöms kunna påverkas av anläggningen.

Jämfört med nuläget innebär utbyggnadsalternativet passager genom eller nära skyddsvärda vattenområden. Utbyggnadsalternativet anges även innebära en ökad kapacitet på TGOJ- och Nyköpingsbanorna, vilket kan medföra en ökad frekvens av godstrafik, även farligt gods. Närheten till områden med hög persontäthet innebär vidare en ökad risk för suicid och olovligt spårbehandling, vilket har föranlett behov av åtgärder i form av stängsling av vissa delar av spårlinjen.

Ostlänken kommer att medföra störst utsläpp av växthusgaser under byggskedet. Utsläppen kommer främst från materialen betong, stål och

kalkcementpelare som är en stor del av en järnvägsanläggning. Av konsekvensbeskrivningen framgår att en åtgärd med stor betydelse för klimatemissionerna är en effektiv masshantering. Inom designarbetet för delsträckan har strävan varit att återanvända jordmassor för anläggning av tryckbankar.

### Motivering till beslutet

I enlighet med 2 kap. 10 § första stycket LBJ föreskrivs i 6 kap. 35 och 37 §§ miljöbalken samt i 16–19 §§ miljöbedömningsförordningen (2017:966) vad en miljökonsekvensbeskrivning för en järnvägsplan ska innehålla.

Länsstyrelsen anser att miljökonsekvensbeskrivningen för program Ostlänken, delen Bibana Nyköping uppfyller dessa krav.

### Information

Detta beslut kan inte överklagas, vilket följer av 5 kap. 2 § andra stycket LBJ.

Länsstyrelsen tar i godkännandebeslutet inte ställning till om de beskrivna miljökonsekvenserna kan accepteras eller om åtaganden beträffande val av skyddsåtgärder är tillräckliga. Godkännandebeslutet innebär endast att miljökonsekvensbeskrivningen kan ligga till grund för beslut om fastställande av planen.

### De som medverkat i beslutet

I handläggningen har samråd skett med Cecilia Grusmark och Urban Mattsson (kulturmiljö), David Angelsen Larsson (risk och säkerhet), Anette Bergström (miljöskydd), Martin Tärning (landsbygd), Per Flodin (naturskydd), Irene Karlsson Elfgren (vattenförvaltning), Leena Tuomola (vattenverksamhet) samt Stephanie Hansevi (förorenade områden).

Beslutet har fattats av länsarkitekt Victor Zakrisson med infrastrukturhandläggare Rune van den Brink som föredragande.

*Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.*

### Kopia

Nyköpings kommun  
Region Sörmland