

Trafikverket Nya Stambanor

Fastställelse av järnvägsplan för anläggning av Ostlänken delen Sillekrog–Sjösa i Nyköpings kommun, Södermanlands län

Beslut

Trafikverket beslutar med stöd av 2 kap. 15 § lagen (1995:1649) om byggande av järnväg att fastställa järnvägsplanen för anläggning av Ostlänken, delen Sillekrog–Sjösa. Planen omfattar även ombyggnad av de allmänna vägarna 771 och 778.

Fastställelsen gäller plankartorna med status fastställelsehandling, betecknade OLP3-01-111-31-O_O, blad 100, 101, 200, 201, 202, 300, 400, 500, 501, 600, 601, 700, 800, 900, 901, 1000, 1001, 1100, 1200, 1300, 1301, 1400, 1500, 1600, 1700, 1800, 1900 och 2000, daterade 2023-02-09.

Järnvägsanläggningen ska dessutom utformas i huvudsak så som den sökande har åtagit sig enligt planbeskrivningen och i övrigt.

Trafikverket beslutar med stöd av 22 och 25 §§ väglagen att de delar av nuvarande väg 778 som inte sammanfaller med den nya vägen dras in från att vara allmän väg, se plankarta OLP3-01-111-31-O_O, blad 500. Indragningen sker när den aktuella vägsträckan har öppnats för trafik.

Sökande

Trafikverket Nya stambanor.

Beskrivning

I handlingarna i ärendet redovisar den sökande bland annat nedanstående.

Den planerade järnvägen

Ostlänken är en cirka 16 mil lång ny järnväg mellan Järna och Linköping. Regeringen har den 7 juni 2018 beslutat om tillåtlighet för projektet enligt 17 kap. miljöbalken. Delsträckan Sillekrog–Sjösa ligger i Nyköpings kommun, är cirka 19 kilometer lång och utgör en av tolv järnvägsplaner för Ostlänken i sin helhet. I öster och väster angränsar planen till järnvägsplanerna för delsträckorna Långsjön–Sillekrog respektive Sjösa–Skavsta.

Järnvägen ska vara dubbelspårig och dimensioneras för hastigheter upp till 250 km/timme. På sträckan Sillekrog–Sjösa går järnvägen främst genom skogs- och jordbrukslandskap och växlar mellan att gå på bro, i skärning och på bank. Det finns inga tunnlar längs sträckan.

Fyra landskapsbroar anläggs längs sträckan. Över dalgången vid km 40+040 (enligt längdmätningen på plankartan) anläggs en landskapsbro som bland annat möjliggör faunapassage för storvilt och utformas för att bevara kopplingar för naturmiljön samt minskar intrång och barriärverkan för areella näringar. Vid passagen över Uttersjön anläggs två landskapsbroar över den östra och västra viken. Broarnas längd och utformning är anpassade så att slänter kring landfästena hamnar strax utanför sjön. Den fjärde landskapsbron utförs för

järnvägens passage över E4 och även den möjliggör passage för storvilt. Utöver landskapsbroarna anläggs en järnvägsbro av typen lådbalksbro över Björksundsbäcken samt 11 plattramsbroar över enskilda och allmänna vägar samt vattendrag. Väg 771 kommer att passera på en plattbro över den nya stambanan i Tystberga. Samtliga korsningar med annan infrastruktur sker planskilt.

Tryckbankar anläggs som komplement till andra förstärkningsåtgärder eller som enskild åtgärd för att säkerställa stabiliteten. Teknikgårdar placeras ungefär varannan kilometer och vid några av dem finns radiotorn eller autotransformatorer. Servicevägar anläggs till teknikgårdar samt övriga platser där det finns behov av åtkomst till järnvägen. På två ställen anläggs bullerskyddsskärmar med höjden 2 meter över rälsöverkant. Bullerskyddsskärmarna ska vara ljudabsorberande på den sida av skärmen som vetter mot spåret.

Järnvägen ska vara trädsäkrad med ett trädsäkringsservitut så att en skötselgata skapas 25 meter från närmsta spårmitte. Trädsäkringsservitutet omfattar även en rätt att i kantzonen utanför skötselgatan avverka de träd som kan riskera järnvägens drift ifall de skulle blåsa omkull. Hela banan kommer att vara stängslad. Där väg 771 passerar järnvägen förses vägbron med räcken för att undvika suicidförsök.

Järnvägen avvattnas genom diken längs banan. I känsliga områden där skärningar i berg ger stora mängder dagvatten kommer vattnet att ledas i fördröjningsdiken som utformas med en större bredd. Även så kallade munkbrunnar där vattnet magasineras inom banområdet anläggs på några ställen. Den nya stambanan bedöms kunna orsaka minskad tillrinning till grundvattenförekomsten Rogstafältet som fungerar som vattentäkt för Tystberga samhälle. Återinfiltration av dag- och dränvatten till vattenförekomsten planeras därför. Ett infiltrationsområde i form av en infiltrationsdamm anläggs i den gamla grustakten vid km 40+000 för att ta hand om vattnet från den djupa bergskärningen nordost om takten. Vid Skogsbo anläggs en cirka 2 meter hög vall för att säkerställa att vatten inte översvämmar den enskilda vägen som korsar under banan.

Ett antal vattendrag måste ledas om med anledning av den nya järnvägen. De flesta vattendragen som påverkas av omgrävning är diken i åkermark eller skogsmark som redan i hög grad är omgrävda eller rätade. Nya diken utförs med en liknande profil som den befintliga så att flödet inte påverkas.

De allmänna vägarna 771 och 778 byggs om med anledning av järnvägsåtgärderna vilket också regleras i järnvägsplanen. Ungefär 700 meter av väg 778 får ett nytt läge längre västerut med en mer vinkelrät korsning mot den nya stambanan. Väg 771 behåller sitt läge i plan men cirka 900 meter av vägen påverkas när profilen höjs. En gång- och cykelbana anläggs på den södra sidan av väg 771.

Enskilda vägar som berörs längs sträckan behöver anpassas till järnvägen. Föreslagna omledningar redovisas på illustrationskartorna men enskilda vägar ingår inte i fastställelsen av järnvägsplanen utan kommer att hanteras genom lantmäteriförrättningar eller avtal.

Lokalisering

Genom regeringens beslut om tillåtlighet är en korridor för den huvudsakliga lokaliseringen prövad. Inom korridoren har flera olika linjealternativ studerats. Sex huvudalternativ togs fram på sträckan Sillekrog-Stavsjö med bland annat en fördjupad landskapsanalys, kulturarvsanalys och naturvärdesinventering som grund. Bedömningen av spårlinjealternativ har även baserats på alternativskiljande förutsättningar vid komplexa passager och de identifierade värdena för jordbruksmark. För att minimera fragmenteringen av jordbruksmark har ett centralt läge i korridoren vid Gärdesta valts bort. Ett läge söder om Uttersjön valdes bort eftersom det skulle innebära att Ostlänken hamnade i konflikt med befintlig järnväg. En sträckning över Uttersjön och därmed också Holmsjön valdes också bort eftersom påverkan på sjöarna skulle bli allt för stor.

Samlokalisering med E4 i den norra delen av korridoren förordades för att undvika en bred impedimentyta mellan E4 och den nya järnvägen.

Det alternativ som slutligen valdes bedömdes vara bäst anpassat till landskapsbilden, ha minst påverkan på kulturmiljön, vara mest fördelaktigt för rekreation och friluftsliv (tillsammans med två andra alternativ), vara det bästa alternativet för aspekterna boendemiljö, areella näringar, planer och samhällsfunktioner, barriäreffekt samt risk och säkerhet samt ge lägst livscykelkostnad och innebära minst klimatpåverkan.

Mark som kommer att tas i anspråk

Mark och särskilda rättigheter som belastar marken kommer att tas i anspråk för järnvägen på det sätt som redovisas på plankartorna.

Sammanlagt kommer cirka 95,8 hektar mark att tas i anspråk med äganderätt. Cirka 41,7 hektar mark kommer att tas i anspråk med servitutsrätt. Av arealen utgör cirka två tredjedelar skogsmark och cirka en tredjedel jordbruks- och betesmark.

Mark som behövs för ombyggnad eller nybyggnad av allmänna vägar tas i anspråk med vägrätt. Sammanlagt kommer cirka 2 hektar mark att tas i anspråk med vägrätt.

Därutöver tas cirka 2910 kvadratmeter mark i anspråk med inskränkt vägrätt där mark behöver nyttjas för både järnväg och allmän väg. Vägrätten inskränks på så sätt att väghållaren inte får bestämma över markens eller utrymmets användning för järnvägsändamål. Brukandet av marken för järnvägsändamål får samtidigt inte hindra vägens funktion eller väghållarens åtkomst för drift och underhåll av anläggningen.

Cirka 54,2 hektar mark, som behövs för att bygga järnvägen, avses tas i anspråk under en viss tid (tillfällig nyttjanderätt). Nyttjanderätten gäller under den tid som anges på plankartan.

Kommunala planer

För det berörda området gäller Översiktsplan för Nyköpings kommun (2021). Järnvägsplanen är förenlig med översiktsplanen. Inga detaljplaner berörs.

Jordbruksmark

Cirka 40 hektar jordbruks- och betesmark kommer att tas i anspråk av den nya stambanan i driftskedet. Negativa effekter uppkommer förutom av att mark tas i anspråk även av bland annat fragmentering, ändrad form och minskade arealer på fält, ökade köravstånd och minskad total bruksareal hos drabbade företag.

I Lästringe skär Ostlänken genom stora arealer jordbruksmark med höga värden. Fragmentering uppstår och arronderingen påverkas negativt när marken delas upp. Runt Ingemundsta bildas tre mindre block under 2 hektar som kan bli svårbrukade. Flera enskilda vägar samt väg 778 skärs av och leds till passager under den nya stambanan vilket leder till längre körsträckor för att nå en del jordbruksmarker.

Även i Tystbergabygden går den nya stambanan genom jordbruksmark med högt värde. Större sammanhängande åkermarker kommer att delas av stambanan. Jordbruksblocken är i detta område mindre från början och fragmenteringen blir därför större. Ett totalt block blir 0,5-1 hektar och ungefär fem stycken blir 1-2 hektar. Även runt Sättra bildas flertalet mindre block med arealer som understiger 0,5 hektar. Vissa åkerarealer hamnar mellan E4 och den nya stambanan. En passage för jordbruksmaskiner anläggs genom järnvägsbanken norr om Rogsta för att säkerställa åtkomsten till markerna mellan den nya stambanan och E4.

En del arealer blir mer svårbrukade men sammantaget bedöms Ostlänken inte väsentligt försvåra bedrivandet av jordbruk på sträckan.

Kultur- och naturmiljö

Kulturmiljö

Ostlänken korsar genom ett antal kulturhistoriskt mycket värdefulla områden. Odlingsmark som har brukats i generationer kommer att tas i anspråk och kulturhistoriskt värdefulla byggnader och gårdsplatser kommer att försvinna. Delar av vägnätet är också kulturhistoriskt värdefullt och samband mellan gårdar och marker riskerar att brytas. Även visuella samband i öppna landskap riskerar att brytas. Många idag kända fornlämningar påverkas av den nya stambanan.

Längs sträckan finns två särskilt viktiga bebyggelseområden, Lästringebygden och Tystbergabygden. Även delar av Svärta skog ligger inom planområdet. Kulturhistoriska värden kommer att gå förlorade eller fragmenteras. Den barriär som E4 utgör i Tystbergabygden och i området kring Svärta skog kommer att förstärkas med Ostlänken.

Kumulativa effekter som kan uppkomma är att när ytan som upptas av infrastruktur ökar kan marken bli svårare att bruka och förutsättningarna för betande djur minskar och markerna växer igen. Särskilt utsatt för dessa effekter är Gärdesta-Ingemundsta och delar av Tystbergabygden. Där järnvägen anläggs i skärning genom eller nära våtmarker riskerar våtmarkerna att torka ur. Där järnvägen anläggs i skärning eller i form av brokonstruktioner inträffar även grundvattensänkning som riskerar att påverka sättningskänsliga kulturobjekt, exempelvis äldre byggnader och konstruktioner.

Stor hänsyn till kulturmiljövärden har tagits när järnvägsanläggningen och annan tillhörande infrastruktur har placerats inom järnvägskorridoren såväl i plan som i profil. Trots det bedöms konsekvenserna för kulturmiljön bli stora till mycket stora beroende på de generellt sett höga kulturmiljövärdena i området och att infrastrukturprojekt i Ostlänkens storlek medför stora förändringar i landskapet.

Naturmiljö

Många värdefulla naturmiljöer har kunnat undvikas genom optimering av spårlinjen men för några områden längs sträckan blir effekterna måttliga till stora, framför allt gäller det områdena med höga naturvärden kring Tystberga och Sättra. Trots att järnvägens placering har anpassats för att minimera intrång i dessa områden kommer stora delar av dem att försvinna med habitatsförlust, fragmentering och försvårad hävd som följd. Området Tystberga-Lästringe utgör värdeetrakt för odlingslandskapet och har ur ett regionalt perspektiv en hög täthet av naturbetesmarker. Flera betesmarker som utgör viktiga spridningslänkar kommer att helt eller delvis tas i anspråk.

Ostlänken kommer även att innebära en kraftig barriär på grund av att hela banan stängslas. Spridningsvägarna för vilt kommer att förändras genom att djuren endast kan passera järnvägen vid de platser där passager finns. Vid placeringen av viltpassager på Ostlänken har viltpassagera på E4 beaktats.

Rekreation och friluftsliv

Kulturmiljön vid Rogsta är ett välbesökt utflyktsmål för boende i närområdet. Järnvägen kommer att passera rakt genom området och påverkan blir mycket stor eftersom större delen av ytan kommer att försvinna. Upplevelsevärdet och möjligheten till fortsatt nyttjande av de delar som är kvar bedöms bli kraftigt försämrade. Även delar av skogsområdet Sille skog kommer att påverkas genom att det blir instängt mellan E4 och Ostlänken vilket försvårar möjligheterna till jakt och andra aktiviteter kopplade till friluftslivet. Förbi Svärta

skog går Ostlänken mycket nära E4. Rekreativvärde bedöms som litet eftersom det redan är påverkat av motorvägen. Friluftslivet kopplat till skogen bedöms därför inte påverkas i någon större utsträckning.

Sörmlandsleden kommer att dras om på den södra sidan om järnvägen. Framkomligheten på leden kommer därför inte att begränsas jämfört med idag. Av strandskyddsområdena på sträckan bedöms Björksundsbacken, Uttersjön och Holmsjön ha värden för friluftslivet. På dessa platser har särskild hänsyn tagits och passagemöjligheter för friluftslivet har säkerställts.

Buller

Bullerberörda

Riktvärden enligt bullervillkor i regeringens tillåtighetsbeslut för Ostlänken gäller i detta projekt. Totalt 30 byggnader varav 24 bostadsbyggnader och 6 vårdlokaler är bullerberörda med avseende på Ostlänken. Vårdlokalerna utgörs av vårdboenden och hanteras på samma sätt som bostadsbyggnader i bullerberäkningarna. I järnvägsplanen kommer profilen på väg 771 att höjas. Ombyggnaden av väg 771 medför dock inte att det blir fler bullerberörda fastigheter. Det finns inga bullerberörda arbetslokaler, skolor, förskolor eller hotell i området. Det finns inte heller några bullerberörda fågelområden eller friluftsområden.

Bullerskyddsåtgärder

Vid dimensionering av bullerskyddsåtgärder har hänsyn tagits till trafikbuller från statlig väg och järnväg. I denna järnvägsplan inkluderar det den nya stambanan, Nyköpingsbanan, väg E4 och vägarna 771 och 800.

Vid Ingemundsta anläggs en 153 meter lång och 2 meter hög järnvägsnära bullerskärm. Vid Nya Utterö anläggs en 400 meter lång och 2 meter hög järnvägsnära bullerskärm. Ytterligare järnvägsnära åtgärder har inte bedömts ekonomiskt rimliga i förhållande till nyttan.

Tolv bostadsbyggnader kommer att erbjudas fasadåtgärder för att innehålla inomhusriktvärden. Fem bostadsbyggnader erbjuds uteplatsåtgärder för att innehålla riktvärdena vid uteplats. De järnvägsnära skärmarna i kombination med fastighetsnära åtgärder medför att riktvärden inomhus såväl som på uteplats klaras.

Erbjudande om förvärv

För tio byggnader är kostnaderna för bullerskyddsåtgärder i förhållande till fastigheternas marknadsvärde inte ekonomiskt rimliga och förvärv kommer att erbjudas. Om fastighetsägaren inte accepterar förvärv kommer fastighetsnära åtgärder att erbjudas i den mån det är ekonomiskt rimligt.

Vibrationer och stomljud

Riktvärdet för komfortvibrationer på 0,4 mm/s kommer att klaras för samtliga bostadsbyggnader utmed delsträckan Sillekrog-Sjösa. Inga järnvägstunnlar finns på sträckan. Den sökande bedömer därför att påverkan med avseende på stomljud inte behöver utredas.

Elektromagnetiska fält

Anläggandet av Ostlänken innebär att de mest närliggande husen kommer att lösas in på grund av att de ligger inom det permanenta markanspråket. Efter färdigställandet kommer det inte att finnas några bostadshus inom 20 meter från spårmitte. Den sökande bedömer därför att det inte kommer att uppstå några negativa konsekvenser för människors hälsa med avseende på elektromagnetiska fält.

Förorenad mark

Längs sträckan finns fyra områden där marken potentiellt kan vara förorenad. Utifrån genomförda provtagningar bedöms risken för förorenad jord inom områdena vid Sättra asfaltverk, Karlberg järn- och stålmanufaktur och Gruvstugan som obetydlig med hänsyn till den låga spridningsrisken av markföroreningar och avståndet till den planerade järnvägsanläggningen. Vid Rogsta grusgrop noterades avvikande fyllnadsmassor med svarta inslag i en av provpunkterna. Ingen förorening i jord har påvisats inom det planerade infiltrationsområdet i den gamla grustakten. Risken för föroreningsspridning genom urlakning av föroreningar i jord har därför bedömts som liten.

Barriäreffekter

Järnvägen medför en tillkommande barriär i landskapet med negativ inverkan på boendemiljön, kulturmiljöer, landskapsbilden och i form av intrång i naturområden. Vid valet av spårlinje och utformning av anläggningen har anpassningar gjorts för att minska den fysiska och visuella barriäreffekten.

Ett stort antal passager som kan användas av olika djur planeras längs sträckan. Dessa inkluderar landskapsbroar, friluftspassager, faunapassager på land och vid vattendrag, anpassning av vägportar, torrtrummor mm. På fyra ställen anläggs faunapassager som fastställs på plankartan: En strandpassage vid Ingemundsta, en faunaport vid Långbrostugan, en faunaport vid Björkö och en strandpassage vid Björksundsbacken. Ett viltuthopp anläggs vid väg 771 för större vilt som stängs in på en yta mellan järnvägen, E4 och väg 771.

Natura 2000, riksintressen, annan reglering av markanvändningen och miljö kvalitetsnormer

Natura 2000 och riksintressen

Inga Natura 2000-områden berörs på sträckan. Förutom Ostlänken är Nyköpingsbanan och E4 utpekade riksintressen för kommunikationer enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. Riksintressena bedöms inte påverkas i driftskedet.

Generella biotopskydd och strandskydd

Det finns 19 objekt som omfattas av generellt biotopskydd och som påverkas av Ostlänken på delsträckan Sillekrog-Sjösa. Objektet återfinns främst i kluster i de öppna jordbruksmarkerna runt Gärdesta samt norr och väster om Tystberga. Vid Gärdesta påverkas fyra småvatten i jordbruksmark och en åkerholme. Norr om Tystberga påverkas åtta småvatten i jordbruksmark och två åkerholmar. Väster om Tystberga påverkas fyra småvatten i jordbruksmark varav en damm som hyser större vattensalamander och därför har högt naturvärde. Dammen ligger inom ett område där järnvägen går i skärning och riskerar därmed att dräneras. Några av vattendragen dras om eller kulverteras. Funktionen för djurlivet behålls genom kulvertar som inte skapar vandringshinder. Konsekvenserna bedöms därmed som små. Åkerholmarna försvinner helt eller delvis, konsekvenserna bedöms därför som måttliga. Konsekvenserna för dammen bedöms som stora då en livsmiljö för vattensalamandern tas bort.

Elva vattendrag som omfattas av strandskydd berörs varav två är sjöarna Holmsjön och Uttersjön, ett det större vattendraget Björksundsbacken och resterande är mindre vattendrag och diken. På sju platser har större hänsyn tagits vid projekteringen för att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten. Resterande fyra platser gäller mindre diken i åkermark med låga naturvärden och värden för friluftslivet.

Miljökvalitetsnormer

Ytvattenförekomsten Björksundsbacken påverkas direkt medan ytvattenförekomsterna Vedaån och Runnviken påverkas indirekt. Den nya stambanan bedöms inte medföra en försämring av dagens ytvattenstatus eller äventyra uppfyllandet av god ekologisk och kemisk status.

Grundvattenförekomsten Rogstafältet utgör vattentäkt för Tystberga samhälle. Järnvägsanläggningen kommer att gå i skärning genom den norra delen av grundvattenförekomsten vilket innebär risk för minskad tillströmning till denna. För att minska risken planeras för återinfiltration av dag- och dränvatten. Under förutsättning att den skyddsåtgärden genomförs bedöms risken för försämring av den kvantitativa statusen bli försumbar i driftskedet.

Järnvägsutbyggnaden bedöms inte innebära att miljökvalitetsnormer för luft riskerar att överskridas.

Artskydd

Till grund för den planerade järnvägsanläggningen ligger bland annat en artskyddsutredning. Utifrån artskyddsutredningens resultat har åtgärder kunnat vidtas för att i så stor mån som möjligt undvika att ta skyddade arters livsmiljö i anspråk och förhindra skador på känsligt växt- och djurliv. För de skyddade arterna större vattensalamander, ängsnattviol, Jungfru Marie nycklar och nästrot kommer dispens att sökas för att flytta individer från arbetsområdet. För större vattensalamander kommer även en ersättningsdamm att anläggas utanför järnvägsplaneområdet.

Finansiering och byggstart

Kostnaden för de åtgärder som ingår i planen har beräknats till cirka 7,2 miljarder kronor i oktober 2021 års prisnivå.

Objektet ingår i nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastruktur för perioden 2022-2033 med planerad byggstart 2026 eller 2027.

Andra utredningar och beslut

Planläggningen enligt lagen om byggande av järnväg har föregåtts av en förberedande studie för hela Ostlänken i form av en förstudie 2002-2003. Under 2004-2010 genomfördes en järnvägsutredning uppdelad i två avsnitt, ett för delen Järna-Norrköping och ett för delen Norrköping-Linköping.

Länsstyrelsen i Södermanlands län har beslutat att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Regeringen har den 7 juni 2018 beslutat om tillåtlighet för projektet enligt 17 kap. miljöbalken.

Ostlänken var tidigare en del av ett sammanhängande system av nya stambanor för höghastighetståg i Sverige. I december 2022 gav regeringen i uppdrag till Trafikverket att avbryta planeringen av nya stambanor. Trafikverket fick bland annat i uppdrag att identifiera och vidta kostnadsreducerande åtgärder i genomförandet av Ostlänken. Åtgärderna skulle ligga inom ramen för beslutad tillåtlighet och inte medföra någon nämnvärd försening för genomförandet. Regeringens beslut medförde nya planeringsförutsättningar för Ostlänken och ändamålen för projektet har anpassats:

- Ostlänken ska bidra till regionförstoring Östergötland-Södermanland-Mälardalen.
- Ostlänken ska bidra till kortare restider med tåg på sträckan Stockholm-Linköping och Stockholm-Malmö/Köpenhamn.
- Ostlänken ska bidra till förbättrad kapacitet i järnvägssystemet.

Regeringens tillåtlighetsbeslut och den sökandes bedömning av hur tillåtligheten uppfylls

Byggnad av en ny dubbelspårig järnväg mellan Järna och Linköping får enligt beslutet ske inom den korridor som redovisas på kartor bilagda till ansökan om tillåtlighet benämnda *Ostlänken Bilaga A Kartor-Korridor rang ett till ansökan om tillåtlighet*, daterade 19 januari 2018. En bedömning av hur järnvägsplanen överensstämmer med korridoren har gjorts i *PM Redovisning av tillåtlighetsprövad korridor*, daterad 2022-10-28.

Beslutet om tillåtlighet innehåller elva villkor varav sju berör denna järnvägsplan. Nedanstående villkor gäller för delsträckan Sillekrog-Sjösa. En sammanfattning av den sökandes bedömning av hur villkoren uppfylls redovisas med kursiv stil.

- Järnvägsanläggningens närmare lokalisering i plan och profil, utformning och gestaltning ska planeras och utföras med hänsyn till landskapets, kulturmiljöns och naturmiljöns samlade strukturer, karaktärer och värden och så att barriäreffekter så långt möjligt begränsas. Lokalisering och utformning ska ske efter samråd med berörda länsstyrelser och kommuner.

Som underlag till järnvägens lokalisering har bland annat en fördjupad landskapsanalys, kulturarvsanalys och naturvärdesinventering tagits fram. Det förordade alternativet följer landskapets struktur och undviker att påverka alltför många platser med höga kulturmiljövärden och värdefull landskapsbild. Stor vikt har lagts vid gestaltning och anpassning av broar och tryckbankar för att minska den fysiska och visuella barriäreffekten. Samråd har löpande genomförts med länsstyrelsen i Södermanlands län och Nyköpings kommun.

- Trafikverket ska, efter samråd med Sveriges geologiska undersökning (SGU), Statens geotekniska institut (SGI), berörda länsstyrelser och kommuner, vidta skyddsåtgärder och försiktighetsmått i den omfattning som krävs för att skydda yt- och grundvatten från föroreningar från byggnads- och anläggningsarbetena samt tågtrafiken. Särskilt fokus ska läggas på de yt- och grundvattenförekomster som idag utnyttjas som dricksvattentäkter eller i framtiden har en potential att utnyttjas som sådana. Ett kontrollprogram ska tas fram i samråd med länsstyrelserna för att följa upp påverkan på berörda yt- och grundvattenförekomster före och under byggskedet samt under drift.

Samråd har löpande skett med SGU, SGI, länsstyrelsen i Södermanlands län och Nyköpings kommun. Särskilda hänsynstaganden och anpassningar har gjorts för att minska påverkan på yt- och grundvattenförekomster. Särskilt fokus har legat på grundvattenförekomsten Rogstafältet som förser Tystberga samhälle med dricksvatten och som korsas av Ostlänken. Skyddsåtgärder kopplade till arbeten i vattenområde eller grundvattenbortledning kommer att hanteras i tillståndsprövningen för vattenverksamhet. Ett kontrollprogram kommer att tas fram i samråd med länsstyrelsen.

- Järnvägsanläggningens närmare lokalisering i plan och profil samt utformning ska planeras och utföras så att fragmentering av odlingslandskapet och försämring av befintlig jordbruksmarks arrondering samt produktiva förmåga så långt möjligt begränsas. Samråd ska ske med berörda länsstyrelser och kommuner.

Vid jämförelsen mellan olika spårlinjer har intrång i gårdsmiljöer, buffertzoner för brukningscentrum och andelen fragmenterade jordbruksblock varit viktiga aspekter. Utgångspunkten har varit att samla infrastrukturen, samlokalisera ytor för järnvägsanläggningen samt att minimera markintrång och inte försämma arrondering av och åtkomst till brukbar mark.



Tidigt i planprocessen bestämdes att alla spårlinjealternativ skulle följa brynzoner vid Gärdesta, ett område med högt värderad jordbruksmark. Ett centralt läge i korridoren valdes bort för att minska fragmenteringen av jordbruksmarken. Även i arbetet med anläggningens utformning har jordbruket tillmätts stor betydelse.

- Trafikverket ska, efter samråd med berörda länsstyrelser, upprätta en plan för hantering, återanvändning och bortskaffande av de berg- och jordmassor som uppkommer vid byggandet av järnvägsanläggningen. Berg- och jordmassor ska så långt möjligt återanvändas i projektet. Planen ska redovisas till länsstyrelserna senast vid den tid – innan byggnads- och anläggningsarbeten påbörjas – som Trafikverket och länsstyrelserna kommer överens om.

En övergripande masshanteringsstrategi för Ostlänken som helhet har tagits fram. Så mycket berg- och jordmassor som möjligt ska återanvändas inom projektet eller återvinnas i anslutande projekt eller för andra ändamålsenliga syften. En specificerad masshanteringsplan ska kommuniceras med Länsstyrelsen i Södermanlands län innan de byggnads- och anläggningsarbeten som ingår i järnvägsplanen påbörjas.

- Trafikverket ska, efter samråd med berörda länsstyrelser, upprätta en plan för de åtgärder som Trafikverket avser att vidta för att så långt möjligt begränsa energianvändning och klimatpåverkande utsläpp i samband med byggande och drift av Ostlänken. Planen ska redovisas till länsstyrelserna senast vid den tid – innan byggnads- och anläggningsarbeten påbörjas – som länsstyrelserna och Trafikverket kommer överens om.

Ett aktivt och systematiskt arbete med åtgärder har utförts för att begränsa klimatpåverkan. Beräkningar utförs inför val av alternativ eller lösningar som beslutsunderlag i arbetet med att begränsa den energianvändning och de klimatpåverkande utsläpp som byggandet och driften av Ostlänken kommer att medföra. Klimatpåverkan har beräknats ur ett livscykelperspektiv med hjälp av Trafikverkets verktyg Klimatkalkyl. Beräkningar för hela anläggningen har utförts kontinuerligt under arbetet med järnvägsplanen. Såväl genomförda som planerade åtgärder ska redovisas till Länsstyrelsen i Södermanlands län innan de byggnads- och anläggningsarbeten som ingår i järnvägsplanen påbörjas.

- Trafikverket ska, efter samråd med berörda myndigheter, utarbeta riktlinjer för hur projektet ska utformas för att minimera risken för översvämningar. Arbetet ska bedrivas utifrån en samlad bild av olika scenarier om framtida klimatförändringar och havsvattennivåer. Utredningar och bedömningar av nödvändiga åtgärder ska ske kontinuerligt under projektering och uppdateras med hänsyn till den senaste kunskapen inom området.

Anläggningen och dess avvattningsystem har utformats enligt dimensioneringsföresattningar framtagna i samråd med SMHI. En översvämningsanalys har genomförts där områden som riskerar att svämma över om det på kort tid regnar 100 mm har identifierats. I de fall Ostlänken har bedömts medföra en ökad risk för översvämning har ett fördjupat arbete med kostnadsanalyser gjorts och anläggningen justerats.

- Bullerskyddsåtgärder längs Ostlänken ska vidtas avseende buller som härrör från trafikeringen av järnvägen med strävan att innehålla följande riktvärden i den mån det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt:
30 dBA dygnsekvivalent ljudnivå inomhus
45 dBA maximal ljudnivå inomhus nattetid
55 dBA dygnsekvivalent ljudnivå vid uteplats
60 dBA dygnsekvivalent ljudnivå vid bostadsområdet i övrigt
70 dBA maximal ljudnivå vid uteplats i anslutning till bostad.
Redovisade riktvärden bör även tillämpas för fritidsbostäder och vårdlokaler. För arbetslokaler är riktvärdet 60 dBA maximal ljudnivå inomhus samt för undervisningslokaler 45 dBA maximal ljudnivå inomhus under lektionstid. I rekreationsområden i tätort är riktvärdet 55 dBA dygnsekvivalent ljudnivå.

Bullerskyddsåtgärder har föreslagits för att tillåtlighetsvillkorets riktvärden för buller ska klaras. Två järnvägsnära bullerskyddsskärmar tillsammans med fastighetsnära bullerskyddsåtgärder i form av fasad- och uteplatsåtgärder bidrar till att tillåtlighetsvillkoret uppfylls. (Se vidare under rubriken Buller).

Järnvägsplan enligt lagen (1995:1649) om byggande av järnväg för den tillåtna verksamheten ska fastställas senast den 30 juni 2030. Därefter förfaller tillåtligheten för den del av verksamheten som inte omfattas av fastställd plan.

Den sökandes handläggning av järnvägsplanen

Under planarbetet har den sökande genomfört samråd och kungjort planförslaget med miljökonsekvensbeskrivning och övrigt underlag och låtit det granskas. Vid granskningen kom det in 11 yttranden. Synpunkterna handlar huvudsakligen om:

- Enskilda vägar
- Bullerskyddsåtgärder
- Viltpassager
- Påverkan på jord- och skogsbruk
- Utformning av broar
- Gestaltning
- Påverkan under byggtiden
- Masshantering
- Antal tågpassager/dygn respektive antal trafikeringstimmar/dygn

Länsstyrelsens yttrande

Länsstyrelsen i Södermanlands län har tillstyrkt att järnvägsplanen fastställs.

Skälen för Trafikverkets beslut

Allmänt

Redan idag är Södra stambanan mellan Norrköping och Linköping samt Västra stambanan på sträckan Katrineholm-Flen-Järna hårt belastade med trafik. I och med att regionerna Östergötland och Mälardalen utvecklas och växer ökar behovet av persontransporter för både arbets- och fritidsresor.

Utbyggnaden av Ostlänken innebär en ökad kapacitet i järnvägsnätet. Den medför kortare restider och ökad komfort samt bättre robusthet och punktlighet på de befintliga stambanorna. Samtidigt medför järnvägsanläggningen konsekvenser för människors hälsa, miljön och hushållning med naturresurser. Genom direkt intrång, fragmentering till mindre brukningsenheter och långvarig negativ påverkan till följd av byggskedet kommer bland annat jordbruket att påverkas negativt. Järnvägen går genom områden med stort värde för kulturmiljön och den kommer att påverka landskapsbilden. Järnvägen blir en barriär i landskapet som påverkar de ekologiska sambanden för många djur och växter och innebär en förlust eller fragmentering av habitat och livsmiljöer. Omkringliggande bostäder kommer att påverkas av buller.

Den nya järnvägen medför att projektets ändamål uppfylls. För att minimera den negativa påverkan har stor vikt lagts vid anpassningar av järnvägens placering i både plan och profil. Gestaltungsavsikterna har utgjort en viktig utgångspunkt för detaljprojekteringen av anläggningen. Sammantaget är ett genomförande av projektet väl motiverat.

Regeringens beslut att avbryta planeringen av nya stambanor medförde att ändamålen för Ostlänken behövde anpassas. De ändrade ändamålen påverkar enligt den sökande inte järnvägens utformning eller markanspråk på sträckan Sillekrog-Sjösa.

Trafikverkets kommentarer till synpunkter vid granskningen

Den sökande har sammanfattat och kommenterat de synpunkter som kom in vid granskningen i ett granskningsutlåtande. Trafikverket delar i allt väsentligt den sökandes uppfattning.

Kompletteringar under fastställelseprövningen

Under fastställelseprövningen har den sökande skickat kompletterande underrättelser om granskning till en person med skyddad identitet samt en ledningshavare som hade missats när de ursprungliga underrättelserna skickades ut. Planhandlingarna har funnits tillgängliga i trettio dagar på Trafikverket samt på Nyköpings kommun. Inga synpunkter inkom med anledning av de kompletterande underrättelserna.

Kommunicering under fastställelseprövningen

De som har framfört synpunkter under granskningen har fått se det som senare har tillkommit i ärendet och som har betydelse för ärendets prövning. De har också fått möjlighet att lämna ytterligare synpunkter. Under denna kommunikering kom det endast in en skrivelse från Region Sörmland som avstår från att yttra sig.

Speciella frågor i projektet

Tillåtlighetsbeslut

Järnvägsplanens järnvägsmark ligger inom den korridor som avses i regeringens beslut om tillåtlighet. De villkor för järnvägsplanen som regeringen anger i tillåtlighetsbeslutet bedöms kunna uppfyllas av den sökande.

Trafikverket anser att järnvägsplanen är i överensstämmelse med regeringens tillåtlighetsbeslut.

Påverkan på riksintressen

I driftskedet kommer inga riksintressen att påverkas. E4 som är av riksintresse för kommunikationer kommer att påverkas i byggskedet eftersom Ostlänken ska passera på en landskapsbro över motorvägen. Vägen kommer dock att vara öppen med fyra körfält under hela byggtiden. Trafikverket gör ingen annan bedömning än den sökande gällande påverkan på riksintressen.

Miljökvalitetsnormer – luftkvalitet, vattenförekomster

Trafikverket bedömer att projektet inte medför att miljökvalitetsnormer för utomhusluft överskrids. Projektet kommer inte heller att försvåra möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna för de berörda vattenförekomsterna.

Artskydd

Arter som omfattas av artskyddsförordningen kommer att påverkas av projektet. Dispens erfordras för att ta bort eller flytta individer. Behov av dispensansökan kommer att avgöras i samråd med länsstyrelsen men länsstyrelsen har i sitt slutliga yttrande över järnvägsplanen bedömt att den kan tillstyrkas utifrån aspekter som rör naturmiljö, inklusive artskydd. Trafikverket gör ingen annan bedömning.

Trafikverkets samlade bedömning

Trafikverket bedömer att en utbyggnad enligt järnvägsplanen är motiverad och har tillräcklig aktualitet. Järnvägsplanen har handlagts i enlighet med reglerna i lagen och förordningen om byggande av järnväg. Järnvägens sträckning strider inte mot kommunens översiktsplan.

Trafikverket bedömer att projektet är förenligt med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, hushållningsbestämmelser och bestämmelser om miljökvalitetsnormer. Anläggningen innebär även i övrigt en lämplig användning av mark- och vattenresurser.

Järnvägsplanen för sträckan Sillekrog-Sjösa bidrar tillsammans med övriga järnvägsplaner för Ostlänken till att ändamålen och projektmålen uppfylls. Den föreslagna utbyggnaden bidrar till förbättrad kapacitet i järnvägssystemet och medför kortare restider mellan Stockholm-Linköping och Stockholm-Malmö/Köpenhamn. Ostlänken knyter samman regionerna Östergötland, Södermanland och Mälardalen. Lokaliseringen och utformningen har valts utifrån regeringens tillåtlighetsbeslut. Järnvägsplanen innehåller de skyddsåtgärder och försiktighetsmått som behöver vidtas för att förebygga störningar och andra olägenheter från trafiken eller anläggningen. Den föreslagna utbyggnaden medför att järnvägen får ett lämpligt läge och utförande och att ändamålet med järnvägen tillgodoses med minsta intrång och olägenhet utan att det medför oskälig kostnad.

Trafikverket bedömer att de fördelar som planen medför överväger de olägenheter som planen orsakar enskilda när den sökande får ta mark och särskilda rättigheter i anspråk.

Trafikverket bedömer att det behov och den omfattning av tillfällig nyttjanderätt som har redovisats i järnvägsplanen är skäliga.

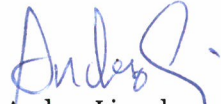
De delar av nuvarande väg 778 som inte sammanfaller med den nya allmänna vägen behövs inte längre som allmän väg när den nya vägen är byggd. Indragningen innebär endast ringa olägenhet för bygden.

Trafikverket gör sammantaget bedömningen att järnvägsplanens utformning, omfattning och åtgärder innebär en lämplig avvägning mellan allmänna och enskilda intressen.

Överklagande

Detta beslut får överklagas hos regeringen, se bilaga.

Beslutande i detta ärende har varit biträdande chefsjurist Anders Ljungberg med planprövare Gunilla Åberg som föredragande.


Anders Ljungberg

Bilagor

1. Anvisning "Hur man överklagar"
2. Allmänna upplysningar – fastställd järnvägsplan

Kopia till:

Länsstyrelsen i Södermanlands län
Lantmäteriet (efter laga kraft)
Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Södermanlands län
Region Sörmland
Nyköpings kommun
Fastighetsägare och rättighetsinnehavare, m.fl. enligt ärendets fastighetsförteckning
Övriga som yttrat sig skriftligen under granskningen

Bilaga 1

Hur man överklagar

Om ni vill överklaga Trafikverkets beslut ska ni skriftligen ange vilket beslut ni överklagar och redogöra för den ändring som ni begär.

I skrivelsen ska ni ange i vilken egenskap ni överklagar. Om ni klagar i egenskap av ägare till en fastighet som berörs bör ni även ange fastighetens registerbeteckning.

Skrivelsen ska vara undertecknad av er eller ert ombud och innehålla namnförtydligande, postadress och telefonnummer. Ombudet ska bifoga en fullmakt.

Skrivelsen ställs till regeringen men skickas eller lämnas till Trafikverket, Ärendemottagningen, Planprövning, Box 810, 781 28 Borlänge.

Skrivelsen måste vara hos Trafikverket **senast den 4 december 2023**.

Allmänna upplysningar, fastställd järnvägsplan

Fastställelsebeslutets giltighetstid

Beslutet gäller det år det får laga kraft och följande fem kalenderår. Beslutet upphör alltså att gälla om järnvägsbygget inte har påbörjats inom den tiden.

Rätt att lösa in mark

När beslutet fått laga kraft har den som ska bygga järnvägen rätt att lösa in mark med eventuella byggnader som enligt järnvägsplanen ska användas för järnvägsändamål. Även nyttjanderätt, servitut och liknande som gäller inom sådan mark eller sådana utrymmen får lösas in.

När beslutet fått laga kraft kan väghållaren ta mark inom vägområdet i anspråk med vägrätt. Väghållaren får då fullt ut använda marken och ta till vara naturtillgångar inom vägområdet. Vägrätten kan ibland vara mindre omfattande, och det ska då framgå av vägplanen att vägrätten har inskränkts. Väghållaren är skyldig att betala ersättning för intrång och annan skada till följd av att marken tas i anspråk.

Beslutet innebär också att den som ska bygga järnvägen och vägen har rätt att få tillfällig nyttjanderätt till de särskilt markerade områden som framgår av järnvägsplanen. Det kan till exempel handla om mark som behövs för transportvägar, upplag eller baracker under byggtiden. Nyttjanderätten gäller under så lång tid som anges i järnvägsplanen.

Undantag från bestämmelser i miljöbalken

Beslutet innebär att:

- förbud som avser åtgärder inom generellt biotopskyddsområde inte gäller
- dispens från strandskydd inte krävs, och att
- samråd enligt 12 kap 6 § miljöbalken inte behövs för åtgärder som ingår i den fastställda planen.

Utgångspunkter för bedömning av buller

Följande riktvärden för trafikbuller anges i proposition 1996/97:53 "Infrastrukturinriktning för framtida transporter", som har antagits av riksdagen:

- 30 dB(A) ekvivalent ljudnivå inomhus
- 45 dB(A) maximal ljudnivå inomhus nattetid
- 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå vid uteplats i anslutning till bostad
- 60 dB(A) ekvivalent ljudnivå utomhus i bostadsområde i övrigt
- 70 dB(A) maximal ljudnivå vid uteplats i anslutning till bostad.

Riktvärdena ska ses som långsiktiga mål för bostäder som påverkas av buller från järnvägstrafiken.

Riktvärdena bör normalt inte överskridas vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av järnväg, men de är

inte rättsligt bindande. Vid tillämpningen bör man ta hänsyn till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

När det inte är nybyggnad eller väsentlig ombyggnad genomför Trafikverket ett åtgärdsprogram som syftar till att förbättra inomhusmiljön. Då anses det, enligt Mark- och miljööverdomstolens praxis, rimligt att genomföra skyddsåtgärder om bullernivån inomhus överskrider 55 dB(A) maximal ljudnivå fler än fem gånger per natt.

När man bedömer behovet av skyddsåtgärder gör man normalt först en bedömning av bostadshusens fasaddämpning. Om en sådan bedömning inte har gjorts antas schablonmässigt att fasaden dämpar ljudnivån inomhus med 30 dB(A). Normalt är fasaddämpningen större. Beräkningar av buller tar bland annat hänsyn till trafikmängderna på banan, olika tågtyper och längder på tågsätten, hastighet, terrängförhållanden och bebyggelse.

Järnvägen måste stämma med detaljplan och områdesbestämmelser

En väg eller järnväg måste byggas så att den stämmer med kommunens detaljplaner. Om järnvägsprojektet medför att någon detaljplan måste ändras får den berörda delen av projektet inte påbörjas förrän beslutet om detaljplanen har börjat gälla. Motsvarande gäller för områden med områdesbestämmelser.

Frågor som inte omfattas av fastställelsebeslutet

Fastställelseprövningen omfattar inte frågor som hör till byggskedet. Sådana frågor behandlas vid exempelvis markåtkomstförhandling eller lantmäteriförrättning eller i samband med att bygghandlingar för projektet upprättas. Detta gäller bland annat:

- ersättning för mark som tas i anspråk
- ersättning för miljöskador
- läget av nya enskilda vägar
- omläggningar av ledningar
- rivning eller flyttning av byggnader utanför det fastställda området
- tillstånd och villkor för att bygga eller riva anläggningar i vatten
- påverkan på omgivningen under byggtiden.
- anslutningar till allmän väg samt spärrningar av anslutningar
- trafikreglering och skyltning
- hastighetsgränser
- bortforsling av vägkropp m.m. inom indragna vägdelar.

Väg och väganordningar

Till en väg hör vägbanan samt de väganordningar som finns intill vägbanan.

Väganordningar är anordningar som stadigvarande behövs för vägens bestånd, drift eller brukande. Det är normalt vägslynter, diken, gång- och cykelbanor, ledningar för avvattning av vägkroppen, bullerskyddsanordningar i anslutning till andra väganordningar, broar och vägtrummor, tunnlar med skyddszoner, säkerhetszoner, en maximalt två meter bred kantremsa intill vägen, bryggor som är anslutna till en allmän väg, och allmänna färjor med färjeläge.

Lantmäteriförrättning

Mark och utrymmen för den planerade järnvägen kommer att överföras till en järnvägsfastighet genom en lantmäteriförrättning.

En järnvägsplan kan illustrera förslag till nya enskilda vägar och anslutningar samt ledningsomläggningar utanför järnvägsmarken. Sådana frågor kan komma att hanteras i lantmäteriförrättningar.

Byggförbud

Fastställelsebeslutet innebär att det krävs tillstånd från Trafikverket för att uppföra byggnader, göra tillbyggnader, utföra andra anläggningar eller vidta andra åtgärder som väsentligt kan försvåra användningen av järnvägsmarken för järnvägsändamål.

