



Trafikverket
investeringsprojekt@trafikverket.se

Godkännande av miljökonsekvensbeskrivning tillhörande järnvägsplan för projektet Ostlänken, delsträcka Sillekrog - Sjösa

Trafikverkets ärendenummer: TRV 2014/72086

Beslut

Länsstyrelsen godkänner miljökonsekvensbeskrivningen för rubricerat projekt, daterad den 5 september 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 hållas tillgänglig för allmänheten tillsammans med förslag till järnvägsplanen som ska kungöras och granskas 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 kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Till följd av det beslutet upprättade Trafikverket en miljökonsekvensbeskrivning, daterad 2022-05-17, avseende järnvägsplanen för delsträckan Sillekrog – Sjösa i Nyköpings kommun och begärde Länsstyrelsens godkännande av denna.

Länsstyrelsen har, efter genomgång av dokumentet, begärt att miljökonsekvensbeskrivningen kompletteras i de delar som avser redovisningen av projektets masshantering. Trafikverket har lämnat in en i dessa delar kompletterad miljökonsekvensbeskrivning daterad 2022-09-05 med förnyad begäran om Länsstyrelsens godkännande. Även uppgifter i avsnitten kulturmiljö respektive stad och landskap har kompletterats.

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 Sillekrog - Sjösa är cirka 19 kilometer lång och passerar till större delen ett småbrutet skogs- och jordbrukslandskap med höjdryggar och dalgångar. Järnvägen placeras därmed omväxlande på bank, i skärning och på bro.

Järnvägsplanen reglerar det område som Ostlänken 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 stambanan 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 terrängen i form av höga bankar och djupa skärningar, samt nya landskapselement i form av broar, tryckbankar och bullerskyddsskärmar. Även kontaktledningsstolpar, teknikgårdar, servicevägar, dagvattendiken och radiotorn påverkar landskapsbilden. Projektet omfattar också några vägomdragningar. Järnvägsanläggningen kommer i sin helhet att vara inhägnad.

Den största konsekvensen för naturmiljön av Ostlänken anges vara förlusten av livsmiljöer där järnvägsanläggningen, trädskärningszonen och vägar anläggs. Järnvägen skapar också en barriär i landskapet som påverkar de ekologiska sambanden för många djur och växter. Spridningsvägarna för vilt kan förändras genom att djuren leds till de platser där det finns möjlighet till passage under Ostlänken.

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.

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

Boendemiljöer kommer främst att påverkas av buller och vibrationer under bygg- och driftskede. Den inhägnade järnvägsanläggningen kommer att medföra barriäreffekter på rekreation och friluftsliv.

De miljökvalitetsnormer som enligt konsekvensbeskrivningen berörs är miljökvalitetsnormerna för yt- och grundvatten, eftersom ytvattenförekomsten Björksundsbacken och grundvattenförekomsten Rogstafältet finns på delsträckan. Även sjön Runnviken och Vedaån berörs indirekt under byggskedet.

Grundvattenförekomsten Rogstafältet bedöms ha mycket högt värde då det förser Tystberga samhälle med dricksvatten. Delar av förekomsten ligger innanför ett vattenskyddsområde med skyddsföreskrifter.

Utbyggnadsalternativet bedöms enligt konsekvensbeskrivningen kunna orsaka minskad tillrinning till grundvattenförekomsten. Med anledning av detta planeras en skyddsåtgärd bestående av återinfiltration av dag- och dränvatten i driftskedet till vattenförekomsten.

Ostlänken skapar en barriär i landskapet vilket innebär en påverkan på vattendrag och ytlig avrinning. Till exempel korsar Ostlänken några vattendrag som utgör lågpunkter i terrängen och banvallen kommer att hindra den naturliga avrinningen från platsen.

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 projektet Ostlänken, delsträcka Sillekrog - Sjösa uppfyller dessa krav.

Beslutet kan inte överklagas

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 Ebba Gillbrand, Cecilia Grusmark och Urban Mattsson (kulturmiljö), Fredrik Nilsson (risk och säkerhet), Anette Bergström (miljöskydd), Martin Tärning (landsbygd), Per Flodin (naturskydd), Irene Karlsson Elfgren (vattenförvaltning) samt Jaqueline Rydberg (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