



Trafikverket  
*investeringsprojekt@trafikverket.se*

## Godkännande av miljökonsekvensbeskrivning tillhörande järnvägsplan för projektet Ostlänken, delsträckan Sjösa – Skavsta i Nyköpings kommun

Trafikverkets ärendenummer: TRV 2014/72085

### Beslut

Länsstyrelsen godkänner miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) för rubricerat projekt, daterad 2023-01-31 och reviderad den 27 samt 29 mars 2023. 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 rubricerat projekt kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Till följd av det beslutet har Trafikverket upprättat en miljökonsekvensbeskrivning daterad 2023-01-31 avseende järnvägsplanen för delsträckan Skavsta - Stavsjö i Nyköpings kommun och begärde Länsstyrelsens godkännande av densamma.

Länsstyrelsen har, efter genomgång av dokumentet, begärt att miljökonsekvensbeskrivningen kompletteras i de delar som avser redovisningen av projektets påverkan på kulturmiljö, markföroreningar samt risk och säkerhet. Trafikverket har lämnat in i dessa delar kompletterade miljökonsekvensbeskrivning i två omgångar daterade den 27 respektive 29 mars 2023 med förnyad begäran om Länsstyrelsens godkännande. Miljökonsekvensbeskrivningen har även kompletterats av Trafikverket avseende texter kopplade till regeringsbeslutet om nya stambanor samt tre felaktiga kartillustrationer.

Av miljökonsekvensbeskrivningen framgår att projekt Ostlänken planeras för persontåg i hastigheter upp till 250 km/h. När Ostlänken är helt utbyggd är restidsmålet drygt en timme med de snabba regionaltågen mellan Stockholm–Linköping. Därmed knyts regionerna

samman till en arbetsmarknadsregion. Ostlänken beräknas vara färdig 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 sträcker sig från anslutningen till järnvägsplanen Sillekrog-Sjösa i Håkanbol i öster via Hagnesta, Bullersta, Skavsta och Stigtomtalmalen till anslutningen till järnvägsplanen Skavsta-Stavsjö vid Aspedal. Till delsträckan hör även delar av den bibana som kopplar ihop den nya stambanan med Nyköpings tätort. Bibanan ansluter till den nya stambanan vid Hagnesta bergtäkt respektive Skavsta flygplats. Delsträckan är cirka 22 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 arbetsbodas och maskiner, materialupplag, hantering av massor, hantering av länshållningsvatten samt för att ge utrymme åt maskiner och transporter. På vissa platser, exempelvis invid Skavsta flygplats, kommer vägar att behöva dras om.

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. 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. Längs med delsträckan Sjösa–Skavsta finns viktiga habitat för många olika arter,

vilket även innebär att flera skyddade och rödlistade arter kommer att påverkas. Järnvägen passerar genom Natura 2000-området Svärtaån på bro. Trafikverket erhöll 2014-10-16 tillstånd enligt miljöbalken för passage genom Natura 2000-området. Länsstyrelsen har därefter fattat beslut 2021-09-28 angående omprövning av tillståndets villkor 14 (länshållningsvatten).

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. Järnvägen passerar genom riksintresse för kulturmiljövården Nyköpingsåns dalgång. För riksintresset bedöms Ostlänken enligt miljökonsekvensbeskrivningen innebära stora till mycket stora konsekvenser. Bedömningen anges även vara att Ostlänken medför risk för påtaglig skada på riksintresset.

Ostlänken påverkar brukande av jord- och skogsmark framför allt genom permanent markanspråk och barriärverkan genom fragmentering av marker till mindre och mer svårbrukade områden. Omkring 31 hektar jordbruksmark bedöms tas i permanent anspråk för järnvägsanläggningen i denna järnvägsplan.

Boende längs sträckan kan uppleva störningar eller oro som härrör från buller, visuella ändringar på miljön, inlösen av bostäder och fastigheter, trafik, omläggningar av vägar och både tillfällig och permanent minskning av tillgång till naturen. Delsträckan Sjösa–Skavsta berör delvis områden som redan idag är påverkade av buller från befintlig trafik, framför allt där stambanan kommer att gå i närheten av E4 och vid Skavsta flygplats. Bullerskyddsåtgärder föreslås i planen, men för ett antal bostadsbyggnader anges dock kostnaderna för bullerskyddsåtgärder vara högre än fastighetens marknadsvärde. Trafikverket erbjuder sig att förvärva dessa byggnader eller, i vissa fall, hela fastigheter.

Järnvägen går på delsträckan genom ett landskap med flera rekreationsområden som bedöms ha måttligt till högt värde. Den inhägnade järnvägsanläggningen kommer att medföra barriäreffekter på rekreation och friluftsliv.

De miljö kvalitetsnormer som enligt konsekvensbeskrivningen berörs rör luft samt yt- och grundvatten. Det senare eftersom sjöarna Yngaren, Långhalsen, vattendragen Nyköpingsån, Tunsättersbäcken, Svärtaån och Kilaån (via Idbäcken) samt grundvattenförekomsterna Skavstafältet och Larslundsmalmen-Nyköping berörs av järnvägsplanen.

Ostlänken skapar en barriär i landskapet vilket innebär en påverkan på vattendrag och ytlig avrinning. De områden som riskerar att drabbas av översvämning i utbyggnadsalternativet består framför allt av åker- och betesmark. Inga byggnader eller vägar bedöms enligt konsekvensbeskrivningen påverkas.

För den aktuella sträckan bedöms enligt MKB olycksriskerna som små. Bedömningen baseras på att det är låg sannolikhet för olyckor i kombination med begränsat antal risk- och skyddsobjekt och projekterade lösningar som syftar till att reducera de risker som bedömts vara nödvändiga att hantera. Av MKB framgår att spårlinjen planeras huvudsakligen genom områden med liten eller ingen bebyggelse med undantag för passagen vid Skavsta flygplats, där andelen omgivande bebyggelse är relativt hög och en hög persontäthet kan förväntas.

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. En effektiviseringsåtgärd med stor betydelse för klimatmissionerna uppges i konsekvensbeskrivningen vara en effektiv masshantering. I utformningsarbetet på delsträckan uppges Trafikverkets strävan ha varit att återanvända jordmassor som schaktas ur 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 projektet Ostlänken, delsträckan Sjösa – Skavsta i Nyköpings kommun uppfyller dessa krav.

Länsstyrelsen konstaterar att Trafikverkets komplettering av miljökonsekvensbeskrivningen förtydligat att intentionerna i framtaget gestaltungsprogram i bygghandlingen ska omsättas till konkreta tekniska beskrivningar och ritningar. Vidare att principer, förslag och idéer från gestaltungsprogrammet ska utvecklas och förfinas inom uppdraget. Länsstyrelsen ser positivt på att det har förtydligats att stärkande åtgärder för kulturmiljön enligt Trafikverkets handlingsprogram för kulturmiljö i Ostlänken behöver utredas i dialog med bland annat länsstyrelse. Länsstyrelsen har under samrådet om järnvägsplanen framfört att alla aspekter inom kulturmiljö ska beaktas

inom kulturmiljöstärkande åtgärder och ser gärna att fler åtgärder kommer till stånd.

## 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), 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 chefen för samhällsbyggnadsavdelningen Eva Aalbu med infrastrukturhandläggare Rune van den Brink som föredragande.

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

## Kopia

Nyköpings kommun  
Region Sörmland