



Trafikverket
investeringsprojekt@trafikverket.se

Godkännande av miljökonsekvensbeskrivning tillhörande järnvägsplan för projektet Ostlänken, delsträckan Skavsta - Stavsjö i Nyköpings kommun

Trafikverkets ärendenummer: TRV 2014/72084

Beslut

Länsstyrelsen godkänner miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) för rubricerat projekt, daterad 2022-11-25 och reviderad den 1 februari 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 2022-11-25 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, miljö- och hälsa samt areella näringar. Trafikverket har lämnat in en i dessa delar kompletterad miljökonsekvensbeskrivning daterad 1 februari 2023 med förnyad begäran om Länsstyrelsens godkännande. Även uppgifter rörande utformning av en damm för dagvattenhanteringen 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 sträcker sig från anslutningspunkten till järnvägsplanen Sjösa–Skavsta, väster om Skavsta, förbi Aspedal, Hälladal, Gammelsta, Ålberga och vidare mot Stavsjö och anslutningspunkten mot järnvägsplan Stavsjö–Loddbys. Delsträckan är cirka 22 kilometer lång och passerar till större delen ett småbrutet skogs- och i viss mån även 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. På vissa platser 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. I västra delen av planområdet är järnvägen bitvis nära samlokaliserad med E4.

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 Skavsta–Stavsjö 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 Kilaån-

Vretaån tillika naturreservatet Vretaån på bro. Trafikverket erhöll 2014 tillstånd enligt miljöbalken för passage genom Natura 2000-området.

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 Gamla vägen Stavsjö-Krokek. Järnvägen bedöms, enligt konsekvensbeskrivningen, inte medföra 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 20 hektar jordbruksmark tas i anspråk för järnvägsanläggningen i denna järnvägsplan.

Boendemiljöer kommer främst att påverkas av buller under bygg- och driftskede. Järnvägen går på delsträckan nära befintlig infrastruktur men inte genom några tätbebyggda områden. Den inhägnade järnvägsanläggningen kommer att medföra barriäreffekter på rekreation och friluftsliv.

De miljö kvalitetsnormer som enligt konsekvensbeskrivningen berörs är miljö kvalitetsnormerna för yt- och grundvatten, eftersom vattendragen Gammelstabäcken, Ålbergaån och Vretaån samt grundvattenförekomsten vid Kilaåns dalgång 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.

Risken för skada på person eller egendom till följd av urspårning bedöms enligt konsekvensbeskrivningen vara låg då ingen bebyggelse ligger inom möjligt urspårningsavstånd. Eftersom stängsling kommer ske utmed sträckan samt att alla korsningar utförs planskilda, bedöms risken för plankorsningsolyckor och personpåkörningar vara låg.

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

2023-02-08

343-5258-2016

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 Skavsta - Stavsjö i Nyköpings kommun 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), David Angelsen Larsson (risk och säkerhet), Anette Bergström (miljöskydd), Martin Tärning (landsbygd), Per Flodin (naturskydd), Jenni Johansson Roos och Irene Karlsson Elfgren (vattenförvaltning), Leena Tuomola och Sophia Sandås (vattenverksamhet) samt Stephanie Hansevi (föreordnade 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