

Ärendenummer
TRV 2024/36887
Motpartens ärendenummer
M 2693-24

Dokumentdatum
2026-01-29

1 Ej känslig

Mottagare
Mark- och miljödomstolen vid Växjö
Tingsrätt

Yttrande i mål M 2693-24, Ostlänken, delsträcka Stavsjö-Loddbys, delområde Malmölandet-Loddbys

Trafikverket yttrar sig nedan, i enlighet med föreläggande, över inkomna synpunkter. Aktbilagorna 81, 82, 83, 86, 92, 93, 95-108 och 110 innehåller inga synpunkter och därför har Trafikverket inte yttrat sig över dessa. SGU har inkommit med ett yttrande i mål M 2702-24, som avser även detta mål. Trafikverket yttrar sig därför över SGU:s synpunkter även i detta mål, se rubrik 1.9 nedan.

1 Svar på inkomna yttranden

1.1 Aktbilaga 79

Fråga om påverkan på fastigheter

Fastigheterna Timret 1 och Fliset 1 ligger med marginal, på ett avstånd om cirka 800 meter, utanför det bedömda påverkansområdet för grundvattenbortledning. Trafikverket har bedömt att fastigheterna inte påverkas av vattenverksamheten.

1.2 Aktbilaga 80

Samråd

Hur Trafikverket har genomfört samråd framgår av samrådsredogörelsen, bilaga D.4 till ansökan. Av samrådsredogörelsen framgår att inbjudan genomfördes genom kallelse till enskilda inom ett område enligt karta för samrådskrets, se kapitel 1.2 i bilagan. Samrådskretsen bedömdes bestå av 226 enskilda fastighetsägare. De fastigheter som nämns i yttrandet ingick i samrådskretsen. Samtliga fick inbjudan till samråd inklusive en karta som beskrev avgränsningsområdet. Kungörelseannons publicerades i Post- och inrikestidningar 2019-11-25. Det hölls ett samrådsmöte i form av Öppet Hus i Åby Folkets Hus 4 och 5 december 2019. Samrådsunderlag Vattenverksamhet var tillgängligt på Trafikverkets hemsida och avgränsningssamrådet pågick från den 25 november 2019 fram till den 5 januari 2020. Av sändlistorna framgår att fastighetsägarna var kallade till samrådet. All information om planerat vattenverksamhet framgår av tillståndsansökan.

1.3 Aktbilaga 84

Anläggande av ledningar

Anläggandet av ledningarna utgör inte någon vattenverksamhet och ingår därför inte i ansökan.

Ärendenummer
TRV 2024/36887
Motpartens ärendenummer
M 2693-24

Dokumentdatum
2026-01-29

Påverkan på befintlig järnväg

Synpunkterna om påverkan på befintlig järnväg är inte relaterade till vattenverksamheten. Trafikverket har bemött synpunkterna i annat forum och tillägger inget inom ramen för detta mål.

1.4 Aktbilaga 85

Synpunkter avseende Ostlänken

Regeringen har fattat beslut om tillåtlighet för Ostlänken i sin helhet och markanspråket prövas i järnvägsplanen för Stavsjö-Loddby. Verksamhetens tillåtlighet och markanspråk är således prövat i annan ordning. Den nu aktuella ansökan avser de vattenverksamheter som behövs för järnvägen. De påståenden som framförs under ekonomi, Kolmårdens vatten, berg- och jordmassor samt trafik avser inte vattenverksamheten utan byggverksamheten och Ostlänken i stort.

1.5 Aktbilaga 87

Sjön Skiren

Frågor gällande miljöpåverkan så som damning från byggverksamheten har beskrivits i järnvägsplanen med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning och hanteras inom ramen för ordinarie tillsyn och egenkontroll. Från arbetstunnelpåslaget vid Persdal är det cirka 400 meter till sjön Skiren. Däremellan är det skog och 10 meters höjdskillnad mellan tunnelpåslaget och Skiren. Trafikverket bedömer att det inte föreligger någon risk för damningsproblematik.

Påverkan på brunn

Byggnaderna för kycklingproduktionen (angivna brunnar enligt SGU:s brunnsarkiv ligger i anslutning till byggnader) ligger flera hundra meter utanför närmaste bedömt påverkansområde för grundvattenbortledning. Därför bedöms ingen påverkan på brunnen.

1.6 Aktbilaga 91 Norrköpings kommun, Byggnads- och miljöskyddsnämnden

Torshagsån

Torshagsåns naturvärden är främst kopplade bäckens fiskfauna. Juli-augusti är den minst känsliga tidsperioden för vattendragets mest skyddsvärda fiskarter - öring, lake och nejonöga. Vid grumling finns risken att suspenderat material avsätts nedströms, där det finns lekbottnar. Trafikverket åtar sig enligt villkorsförslag 2 att "Grunlande arbeten inom Torshagsån vattenområde ska utföras under en tidsbegränsad period, högst under 2 veckor under månaderna juli-augusti". I övrigt grävs den nya åfåran i torrhet. De negativa effekter som uppstår till följd av grumling bedöms som tillfälliga. Trafikverket gör bedömningen att ett kortvarigt grumlande arbete under den period på året som fisken är som minst känslig är bättre än att skapa vandringshinder med grumlingsskyddande åtgärder. Under den korta tiden som grumlingen pågår kommer fisken att flytta på sig till andra platser i ån.

Ärendenummer
TRV 2024/36887
Motpartens ärendenummer
M 2693-24

Dokumentdatum
2026-01-29

Länsstyrelsen uttrycker i sitt yttrande (aktbilaga 109) att "Att grumling får ske under högst två sammanhängande veckor under denna tidsperiod anses dock som rimligt". Trafikverket anser därför inte att det är nödvändigt med ytterligare villkor avseende arbetena i Torshagsån.

Kompensation för våtmarker

Trafikverket motsätter sig att tillståndet förenas med skyldighet om kompensationsåtgärder enligt 16 kap. 9 § miljöbalken. Den nu aktuella vattenverksamheten innebär inte något intrång i allmänna intressen. Det är järnvägsplanen som ger Trafikverket rätten att ta mark i anspråk för ändamålet och det är således intrångsreglerna i lagen om byggande av järnväg som innebär att våtmarksområden avlägsnas. Mark- och miljödomstolen kan rimligen inte tillämpa en fakultativ bestämmelse om kompensation i miljöbalken för ett intrång i allmänna intressen som sker i enlighet med en annan lagstiftning och som beslutats av en annan myndighet. I lagen om byggande av järnväg saknas möjlighet att genom järnvägsplan ta i anspråk mark för naturkompensation, varför Trafikverket generellt sett inte äger rådighet att ta ytor i anspråk utöver vad som krävs för anläggningen. Inom ramen för planprocessen har den lokalisering och den utformning valts som på bästa sätt beaktar höga naturvärden.

Kompensationsåtgärder på Torshagsån

Trafikverket motsätter sig även här att tillståndet förenas med skyldighet om kompensationsåtgärder enligt 16 kap. 9 § miljöbalken av samma skäl som ovan. Därtill innebär omgrävningen av Torshagsån en förbättring av åns ekologiska funktioner jämfört med nuläget, i och med skapande av svämplan på största möjliga tillgängliga yta i ny sträckning. Svämplansområden bedöms bidra till en stabilare vattendragssträcka med naturligare utjämning av vattenflöden jämfört med tidigare.

Buller

Trafikverket har i avsnitt 11.3.4. i ansökan redovisat sitt resonemang i fråga om behovet av bullervillkor och står fast vid bedömningen att det saknas behov av sådana villkor inom det aktuella delområdet. För det fall att domstolen gör en annan bedömning i denna fråga förordar Trafikverket att ett eventuellt bullervillkor ges den lydelse som redan föreskrivits av Nacka tingsrätt avseende andra delsträckor inom projekt Ostlänken (se M 4992-23 m.fl.).

1.7 Aktbilaga 109 Länsstyrelsen Östergötland

Villkor 4

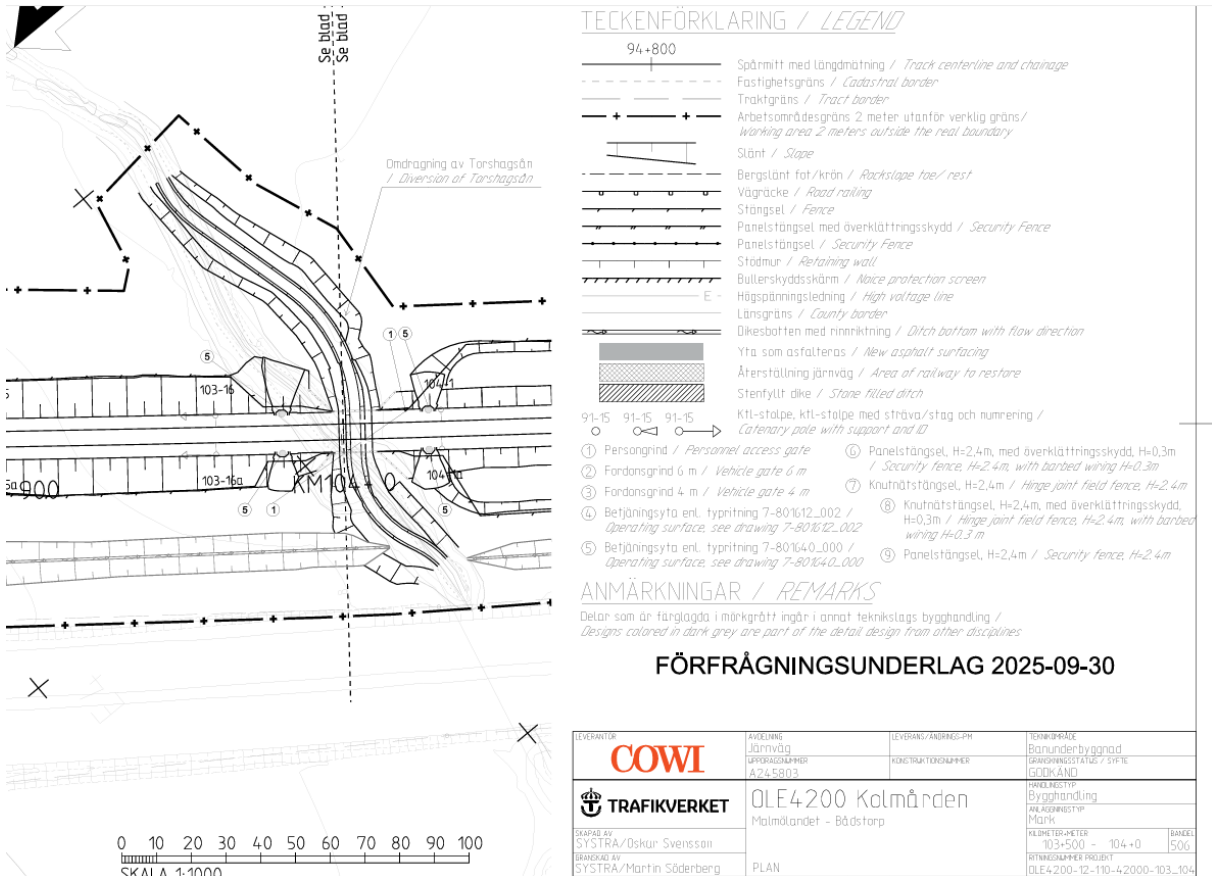
Trafikverket har ingen invändning mot att tiden för ingivande av kontrollprogram till tillsynsmyndigheten justeras från sex veckor till tre månader och kommer att justera förslaget i enlighet med detta.

Ärendenummer
TRV 2024/36887
Motpartens ärendenummer
M 2693-24

Dokumentdatum
2026-01-29

Torshagsån

Beskrivningarna kompletteras med markritningar samt två sektioner över mark och byggnadsverk enligt nedan. Av dessa framgår planerad sträckning av den omgrävda delen av Torshagsån samt även mark- och vattennivåer och utbredning av svämplan, slänter och erosionsskydd.

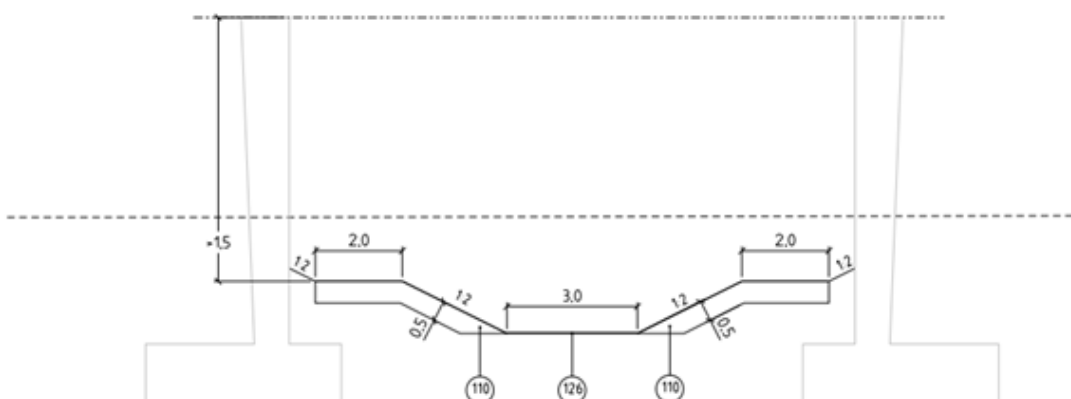


Figur 1 Ny markritning Torshagsån

Ärendenummer
TRV 2024/36887
Motpartens ärendenummer
M 2693-24

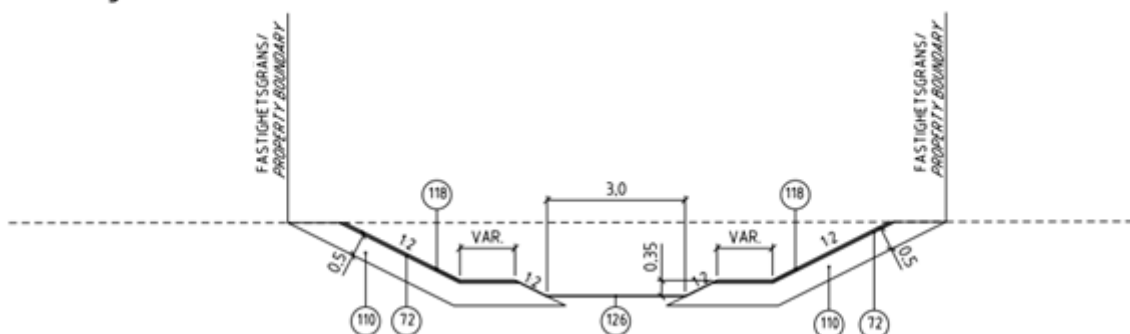
Dokumentdatum
2026-01-29

**Torshagsån passage under bro KM104+005/
Torshagsån passage under bridge KM104+005**



Figur 2 Sektion av Torshagsån under järnvägsbron.

Torshagsån KM104+005



Figur 3 Sektion av Torshagsån som inte är under den nya järnvägsbron

Erosionsskydd för slänter, svämplanen samt åfåran i passagen under bron kommer att bestå av rundat stenmaterial av kornstorlek 63-100 mm. Därutöver kommer strandmattor att anläggas på svämplanen samt på slänter upp till omgivande mark. Se nedan materialförteckning (tabell 1) med koppling till ovan tvärsektioner. Vilka material som avses i siffrorna i figur 2-3 framgår av materialförteckningen i tabellen.

Ärendenummer
TRV 2024/36887
Motpartens ärendenummer
M 2693-24

Dokumentdatum
2026-01-29

Materialtabel för bäckar och åar */Material schedule for creeks and streams*

Nr	Benämning/ Designation	Kod/ Code	Material, typ/ Material, type	Tjocklek (mm)/ Thickness (mm)	Anmärkning/ Remark
72	Fyllning med diverse material för vegetationsyta/ <i>Fill with diverse material for vegetation</i>	CEB 128	Gruskrossmaterial 16-32 mm/ <i>Crushed gravel 16-32 mm</i>	50	-
110	Erosionsskydd på jordslän/ <i>Erosion protection on earthslope</i>	DCK 2511	-	-	-
118	Strandmatta/ <i>Shoreline mat</i>	DDB 124	-	-	-
124	Bottensubstrat/ <i>Bottom substrate</i>	DCK 2511	Stenmaterial 5-15 mm/ <i>Gravel 5-15 mm</i>	10	-
125	Bottensubstrat/ <i>Bottom substrate</i>	DCK 2511	Stenmaterial 5-15 mm/ <i>Gravel 5-15 mm</i>	30	-
126	Bottensubstrat/ <i>Bottom substrate</i>	DCK 2511	Stenmaterial 5-15 mm/ <i>Gravel 5-15 mm</i>	20	-
127	Bottensubstrat/ <i>Bottom substrate</i>	DCK 2511	Stenmaterial 50-150 mm/ <i>Gravel 50-150 mm</i>	-	2 stenar/m2/ <i>2 rocks/m2</i>

Tabell 1 Sammanställning av de material som kommer användas i ovan sektioner.

Dessa syftar till att fungera för återetablering av vegetation men kommer även att ha en viss bidragande erosionsskyddande effekt. Trafikverket instämmer i att det vore önskvärt med en placering av aktuella erosionsskydd så långt ifrån vattendragsfåran som möjligt i syfte att möjliggöra en viss dynamik. Det är dock inte möjligt i detta fall då det är kritiskt att svämplanen inte eroderar för att bibehålla en erforderlig stabilitet mot skred/ras av åfåran. Svämplanen fungerar i denna lösning som tryckbank för slänten. Ska svämplanen tillåtas erodera krävs en flackare släntlutning vilket inte inryms inom fastställt markanspråk.

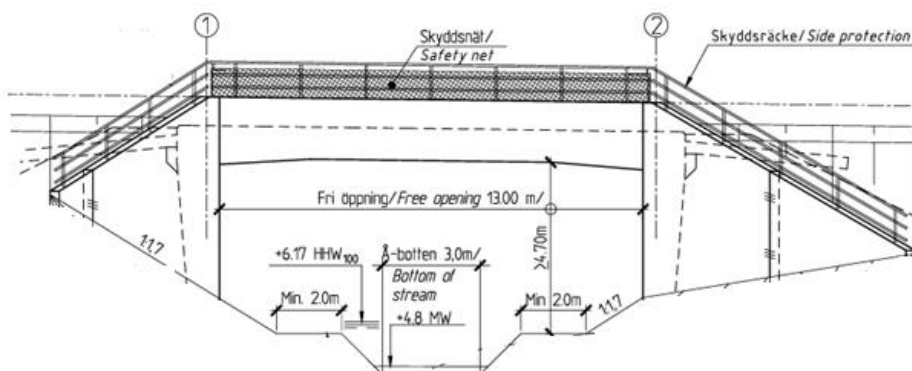
Under bron anläggs torra strandpassager anpassade för smått och medelstort vilt. Dessa består av strandremsor med en bredd av minst två meter och kommer anläggas på en nivå över MHQ. Passagerna ansluts utanför bron till omgivande slänter. Markmaterial i strandremsorna är detsamma som används för erosionsskydden, det vill säga rundat stenmaterial med kornstorlek 63-100 mm. Därutöver kommer markeringsstenar, minst 0,3 m i diameter, att placeras ut i anslutning till passagens början och slut i syfte att locka revirmarkerande arter mot passagen. Se nedan förslagsritning på bron.

Ärendenummer
TRV 2024/36887
Motpartens ärendenummer
M 2693-24

Dokumentdatum
2026-01-29

FÖRKLARINGAR/LEGEND

MGW Medelgrundvattennivå/Mean value for ground wai
HGW₁₀₀ Grundvattennivå 100års högsta/Highest groundw
level over 100 years
MW Medelvattennivå/Mean value for water level
HGW₁₀₀ Högsta högvattennivå/Highest water level



Figur 4 Sektion för ny järnvägsbro över Torshagsån.

Då planerad omledning innebär att den befintliga åfårens dimensioner, inklusive lutning, bevaras och inte medför några tillkommande begränsningar så bedöms åtgärden inte komma att påverka flödesregimen uppströms. Att befintliga dimensioner bevaras innebär även att flödes hastigheter, liksom vattendragets eroderande krafter, kommer att vara oförändrade. Detta, i kombination med de svämplan som skapas (vilka i viss mån kommer att minska flödes hastigheten vid höglöden) samt att den nya utformningen inte innehåller några skarpa svängar eller motsvarande gör att åtgärden inte bedöms leda till ökad erosion eller sedimentation i vattendraget som helhet.

Vad gäller länsstyrelsens synpunkt om uppföljning, så kommer entreprenörens arbeten så som plantering och utläggning av erosionskydd med mera att följas upp under entreprenaden och under garantitiden. Som beskrivs ovan bedöms inte åtgärdena leda till ökad erosion eller sedimentation i vattendraget.

Villkor 2

Trafikverket har inga synpunkter på att villkoret justeras för att medge arbeten i Torshagsån även under september månad.

Ärendenummer
TRV 2024/36887
Motpartens ärendenummer
M 2693-24

Dokumentdatum
2026-01-29

Lista över åtaganden

Trafikverket har förståelse för länsstyrelsens önskemål och ser positivt på att sammanställa en lista över åtaganden som ett led i dialogen mellan tillsynsmyndigheten och Trafikverket som verksamhetsutövare. En sådan lista torde underlätta tillsynsmyndighetens granskning av kontrollprogrammet och kommer därför sammanställas och ges in till länsstyrelsen i god tid innan kontrollprogram ges in.

1.8 Aktbilaga 111

Synpunkterna berör inte vattenverksamhet inom det aktuella delområdet.

1.9 SGU

Som framgår av tillståndsansökan föreslår Trafikverket att tillståndet förenas med ett särskilt villkor om att ett kontrollprogram ska upprättas och ges in till tillsynsmyndigheten. Trafikverket kommer att ha en nära dialog med tillsynsmyndigheten inför upprättandet av kontrollprogrammet. Kontrollernas omfattning beskrivs översiktligt i avsnitt 14 i tillståndsansökan. Trafikverket har bedömt att det inte behövs några särskilda villkor kopplade till grundvattenbortledningen inom denna tillståndsansökan, utan grundvattenpåverkan kommer att följas upp inom ramen för kontrollprogrammet. Några förorenade områden som kan beröras av den planerade grundvattenbortledningen har inte identifierats inom sträckan. På platser med utsläppspunkter vid känsliga vattendrag med specifika skyddsåtgärder eller andra villkor kommer specifika kontrollprogram för utsläpp av vatten att tas fram.

För Trafikverket,

Elin Nilsson

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2024/36887, Motpartens ärendenummer M 2693-24, Dokumentdatum 2026-01-29, Dokumenttyp BREV. Konfidentialitetsnivå.1 Ej känslig