

Ärendenummer
TRV 2024/36885
Motpartens ärendenummer
M 2701-24

Dokumentdatum
2026-05-07

1 Ej känslig

Mottagare
Mark- och miljödomstolen vid Växjö
tingsrätt

Yttrande i mål M 2701-24, Ostlänken, delsträcka Stavsjö-Loddbý, delområde Stavsjö-Böksjö

Trafikverket yttrar sig nedan, i enlighet med föreläggande (aktbilaga 136), över inkomna synpunkter i aktbilaga 127-131, 134 och 135.

I enlighet med föreläggandet bifogas en sammanställning av yrkanden och villkor, se [bilaga 1](#).

Trafikverket begär anstånd till den 1 juli att inkomma med åtagandelista enligt föreläggandet.

1 Svar på inkomna yttranden

1.1 Aktbilaga 127 Norrköpings kommun

Trafikverket kommer att ge in en åtagandelista till mark- och miljödomstolen i målet, i enlighet med föreläggande. Åtagandelistan kommer att inkludera samtliga skyddsåtgärder kopplade till vattenverksamheten.

I samband med att Trafikverket upprättade järnvägsplanen med tillhörande MKB har vald järnvägskorridor inventerats avseende naturvärden. I möjligaste mån har linjedragning och markanspråk anpassats till de högsta naturvärdena. En stor anledning till att Trafikverket har valt att bygga en åtta kilometer lång tunnel är de höga naturvärdena i Kolmården. Det beslutade markanspråket enligt järnvägsplanen berör sex våtmarker som bedömts ha naturvärde i samband med genomförda naturvärdesinventeringar. Av dessa har fyra våtmarker bedömts till NVI klass 3, vilket är det näst lägsta i en fyrgradig skala, där 1 är högst. De andra två våtmarkerna har bedömts till NVI klass 4.

De våtmarker som endast tas i anspråk tillfälligt och sedan lämnas tillbaka till markägaren återställs i första hand till ursprunglig markanvändning, men sker också i samråd med berörd markägare beroende på vad denne vill nyttja marken till efter att Trafikverket lämnat tillbaka marken.

Som framgår av ansökan är det Trafikverkets uppfattning att eventuella oförutsedda skador troligtvis kommer att visa sig relativt omgående. Tiden för framställande av anspråk på grund av oförutsedd skada bör därför fastställas till normaltiden, 5 år efter arbetstidens utgång.

Ärendenummer
TRV 2024/36885
Motpartens ärendenummer
M 2701-24

Dokumentdatum
2026-05-07

1.2 Aktbilaga 128

Ytan för etableringsområdet har prövats i och med fastställelsen av järnvägsplanen. Domstolen ska inte pröva projektets tillåtlighet och även vattenverksamheternas tillåtlighet har prövats i och med fastställandet av järnvägsplanen. I övrigt se Trafikverkets tidigare svar i aktbilaga 122 (se särskilt svar på aktbilaga 86, 116 och 118).

1.3 Aktbilaga 129 Länsstyrelsen Södermanland

Trafikverket konstaterar att Länsstyrelsen i Södermanland har tillstyrkt de av Trafikverket gjorda justeringarna och inte i övrigt lämnat några synpunkter.

1.4 Aktbilaga 130

Synpunktslämnaren uppger att det är 20 meter från etableringsytan till vattenskyddsområdets gräns. Det stämmer inte, då korrekt avstånd är cirka 140 meter mellan etableringsområdet och gränsen.

Ytan för etableringsområdet har prövats i och med fastställelsen av järnvägsplanen. Domstolen ska inte pröva projektets tillåtlighet och även vattenverksamheternas tillåtlighet har prövats i och med fastställandet av järnvägsplanen. I övrigt se Trafikverkets tidigare svar i aktbilaga 122 (särskilt svar på aktbilaga 86 och 118).

1.5 Aktbilaga 131

Trafikverket har tidigare besvarat synpunkterna i aktbilaga 122 vad gäller aktbilaga 79, aktbilaga 86 och 118.

1.6 Aktbilaga 134

Trafikverket har tidigare svarat i aktbilaga 122 (svar på aktbilaga 85) att i detta specifika fallet ersätter Trafikverket fastighetsägaren för kostnaden för en ny brunn när järnvägsplanen har vunnit laga kraft. Ett separat avtal skrivs mellan fastighetsägaren och Trafikverket. Nu när järnvägsplanen har vunnit laga kraft kommer Trafikverkets markförhandlare att kontakta fastighetsägaren. Trafikverket kommer att inkludera den nya brunnen i kontrollprogrammet som upprättas för vattenverksamheten. Trafikverket motsätter sig yrkandet om oberoende besiktningsman.

Ytan för etableringsområdet vid Gullvagnen har prövats i och med fastställelsen av järnvägsplanen med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Omgivningspåverkan av etableringsområdet vid Gullvagnen ingår inte i prövning av vattenverksamhet, utan hanteras inom ramen för ordinarie tillsyn och egenkontroll. Trafikverket motsätter sig yrkandet vad gäller kvävepåslag i sjösystemet Gullvagnen-Strålen.

Ärendenummer
TRV 2024/36885
Motpartens ärendenummer
M 2701-24

Dokumentdatum
2026-05-07

1.7 Aktbilaga 135 Länsstyrelsen Östergötland

Krav på uppföljning av vallar med tätkärna

Vad gäller frågan om uppföljning av vallar med tätkärna hänvisar Trafikverket till tidigare svar i aktbilaga 122. Anläggandet av en tätkärna bidrar till att minska påverkan, varför detta har projekterats som en åtgärd i två av de berörda våtmarkerna inom delområdet. Som Trafikverket har beskrivit i ansökningshandlingarna bedöms det ändå uppkomma en permanent avsänkning och torrare förhållanden i dessa våtmarkerna. Denna påverkan har bedömts som acceptabel.

Det bör poängteras att anläggandet av tätkärna är en omfattande och dyr åtgärd, särskilt med beaktande av att de våtmarksytor som blir kvar efter att skärningen utförts är små (0,7 respektive 0,3 hektar) och inte hyser några högre naturvärden (klass 3). I förhållande till dess miljömässiga nytta är det inte miljömässigt motiverat att vidta ytterligare tätningsåtgärder. Ett krav på uppföljning kan endast vara motiverat om det finns ett sådant skyddsvärde att det skulle motivera åtgärder utifrån uppföljningens resultat. Åtgärderna måste därtill vara motiverade utifrån en kostnads-/nyttobedömning. I detta fall är ett krav på uppföljning inte motiverat.

Trafikverket önskar i detta sammanhang påpeka att påverkansområdet för grundvattenbortledning vid den aktuella skärningen har återgetts något felaktigt på de hydrologiska kartorna i PM yt- och grundvatten. Av framgång inte att de aktuella våtmarkerna ligger inom påverkansområdet för grundvattenbortledning. Av texten i PM yt- och grundvatten framgår dock under beskrivningen av påverkan på grundvatten att effekten för våtmarkerna i våtmarkerna bedöms bli ”en icke försumbar avsänkning av vatten på grund av dräneringen från järnvägen”.

Kompensation för förlorad våtmark

Vad avser frågan om kompensationsåtgärder för våtmarker som påverkas av grundvattenbortledning är utgångspunkten att påverkan följer av lokaliseringen, som är beslutad i planen. Utgångspunkten för lokalisering och utformning är att den ska ske med minsta möjliga intrång och olägenhet. Påverkan – i vissa fall med beaktande av skyddsåtgärder – har därvid bedömts vara acceptabel.

Att påverkan bedömts acceptabel i planen utesluter i och för sig inte att tillstånd förenas med skyldighet att utföra eller bekosta kompensationsåtgärder. 16 kap. 9 § miljöbalken är dock en fakultativ bestämmelse, vilket innebär att kompensationsåtgärder endast kan föreskrivas när det bedömts vara motiverat med hänsyn till hur allvarligt

Ärendenummer
TRV 2024/36885
Motpartens ärendenummer
M 2701-24

Dokumentdatum
2026-05-07

intrånget är i förhållande till nyttan med åtgärderna. Detta gäller särskilt då krav på kompensationsåtgärder är långtgående.

I det här fallet har länsstyrelsen accepterat att det inte för alla berörda våtmarker finns några höga naturvärden som skulle kunna motivera krav på kompensation. Kravet knyts istället till att våtmarkerna tillhandahåller viktiga ekosystemtjänster, såsom bindande av kol och vattenhållande egenskaper, dvs. egenskaper som är knutna till själva våtmarksarealen. Trafikverket instämmer i att dessa funktioner är viktiga, men konstaterar att det skulle vara omöjligt att genomföra större infrastrukturprojekt utan någon påverkan på omgivningen. En ordning där kompensation krävs för varje sådan påverkan, även där inga högre naturvärden förekommer, är inte rimlig och kan inte heller vara lagstiftarens syfte.

I detta fall har påverkan från grundvattenbortledning på våtmarker inte ansetts få några större konsekvenser, eftersom det finns ett flertal ytterligare små våtmarker i närheten som inte påverkas av vattenverksamheten (bilaga D Miljökonsekvensbeskrivning, avsnitt 8.5.1, s 91). Den kvarvarande konsekvensen på regional nivå har bedömts som liten till måttlig. Trafikverket vidhåller att påverkan i detta fall inte har en sådan betydelse att det motiverar krav på kompensationsåtgärder.

Även om bedömningen skulle vara att kompensation för försämrade våtmarksfunktioner, trots låga naturvärden, är motiverad är det oklart huruvida det ens är möjligt att utföra sådana åtgärder som länsstyrelsen argumenterar för. Tillskapande av ny våtmark kräver att det finns tillgång till lämpliga ytor. Länsstyrelsen har ansett att 12 hektar av den av Trafikverket inlösta fastigheten Algutsbo 1:2 kan återvätas. Trafikverket uppfattar att den yta om 12 hektar som länsstyrelsen åsyftar är mossmarken vid Algutsbo. Trafikverket konstaterar att en återvätning på denna yta skulle vara förenad med en mängd svårigheter och även vissa risker. Exempelvis berör mossen fler fastigheter än Trafikverkets fastighet, varför även andra parter skulle påverkas av en återvätning. Naturvärdena i Rödmossebäcken, såsom eventuell skyddsvärd fiskfauna, skulle sannolikt påverkas negativt vid en uppdämning av området. Därutöver kan det finnas behov av tillstånd eller anmälan.

Villkor 2 om grumling

Trafikverket föreslår att villkoret kompletteras med en skyldighet att differensen mellan referensprovtagningen och utsläppskontrollen nedströms skyddsåtgärden ska anges i kontrollprogrammet (se förslag i bilaga 1).

Ärendenummer
TRV 2024/36885
Motpartens ärendenummer
M 2701-24

Dokumentdatum
2026-05-07

2 Justering av villkor

Med anledning av synpunkter som kommit in under skriftväxlingen i målet önskar Trafikverket justera sina tidigare förslag till villkor. Dessa justeringar beskrivs nedan. I den bifogade sammanställningen av yrkanden och villkor (bilaga 1) anges de justerade lydelserna.

Villkor 1

Trafikverkets förslag till allmänt villkor formulerades ursprungligen ”*Om inte annat framgår av övriga villkor ska vattenverksamheten bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad sökanden i ansökningshandlingarna och i övrigt angett eller åtagit sig i målet, såvitt avser frågor som är av betydelse för att begränsa påverkan på människors hälsa eller miljön.*”

Mark- och miljödomstolen har ifrågasatt formuleringen *såvitt avser frågor som är av betydelse för att begränsa påverkan på människors hälsa eller miljön.* Det är Trafikverkets uppfattning att den föreslagna lydelsen enbart är en precisering av den allmänt förekommande lydelsen av det allmänna villkoret och att innebörden är densamma - en annan teknisk lösning som innebär en större påverkan på människors hälsa eller miljön ryms inte, men däremot en annan teknisk lösning med lika stor eller mindre påverkan. Trafikverket har dock inga invändningar mot att det allmänna villkoret formuleras utan tillägget och justerar därför villkorsförslaget.

Villkor 2

Länsstyrelsen har framfört att det av villkor bör framgå vid vilken differens mellan referensprovtagningen och utsläppskontrollen som åtgärder ska vidtas. Trafikverket föreslår, efter dialog med länsstyrelsen, att villkorsförslaget formuleras med et tillägg om att differensen ska specificeras i kontrollprogrammet.

Villkor 3

Länsstyrelsen har framfört att de anser att kontrollprogrammet ska ges in tre månader innan de tillståndspliktiga arbetena inleds. Trafikverket har inga synpunkter på detta och har därför justerat villkorsförslaget i enlighet med detta.

För Trafikverket,
Anna-Pia Johansson