

Trafikverket
investeringsprojekt@trafikverket.se

Trafikverkets begäran om Länsstyrelsens yttrande över järnvägsplan för projektet Ostlänken delen Långsjön–Sillekrog i Trosa och Nyköpings kommuner, Södermanlands län och Södertälje kommun, Stockholms län

Trafikverkets ärendenummer: TRV 2014/72078

Tillstyrkan

Länsstyrelsen i Stockholms län tillstyrker med stöd av 2 kap. 15 § första stycket lag (1995:1649) om byggande av järnväg (LBJ) att Trafikverket fastställer rubricerad järnvägsplan, i den del som berör Stockholms län. Länsstyrelsen gör ingen bedömning av den föreslagna järnvägsplanen inom Södermanlands län.

Beskrivning av ärendet

Länsstyrelsen har fått järnvägsplanen med ovanstående rubricering för samråd inför Trafikverkets fastställande. Järnvägsplanen sträcker sig mellan Långsjön och Sillekrog och är en del av Ostlänken, en ny dubbelspårig järnväg mellan Järna och Linköping. Ostlänken syftar till att ge ökad tillgänglighet, bidra till större arbetsmarknad, smidigare arbetspendling och regional utveckling.

Järnvägsplanen berör främst Trosa kommun, Södermanlands län. Den del av sträckningen som omfattas av järnvägsplanen inom Stockholms län sträcker sig cirka 1600 meter in i Södertälje kommun.

Länsstyrelsens yttrande över järnvägsplanen utgår från innehållet i 2-4 kap. samt 5 kap. 3-5 §§ miljöbalken (MB), vilka ska tillämpas vid Trafikverkets prövning av planen. Vi beaktar även planens genomförbarhet med hänsyn till eventuella strandskydd och biotopskydd enligt 7 kap. MB samt skyddade kulturmiljövärden enligt kulturmiljölagen. Länsstyrelsen har också till uppdrag att verka för att de transportpolitiska funktions- och hänsynsmålen rörande tillgänglighet, säkerhet, miljö och hälsa får genomslag i vårt län.

Länsstyrelsen fattade 2021-10-11 beslut att godkänna järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning (MKB), i den del som berör Stockholms län (ärendebeteckning 343-149-2021).

Planen har varit föremål för granskning under perioden 2021-11-01 – 2021-11-30. Trafikverket har i ett utlåtande redovisat synpunkterna som har inkommit.

Motivering till beslutet

Länsstyrelsen har inget att erinra mot hur de allmänna intressena har tillgodosetts. Järnvägsutbyggnaden är enligt Länsstyrelsens bedömning förenlig med de allmänna hänsynsreglerna enligt 2 kap. miljöbalken, hushållningsbestämmelserna enligt 3-4 kap. miljöbalken, miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap. 3-5 §§ miljöbalken, samt skyddsbestämmelserna enligt 7 kap. miljöbalken.

Nedan följer en utvecklad motivering utifrån nämnda lagrum som vi förhåller oss till.

De allmänna hänsynsreglerna enligt 2 kap MB

Val av plats

Järnvägen berör landskapspartier med höga kulturhistoriska värden. Delsträckans norra gräns är Lindefältet och kommer passeras på bank. Landskapet som påverkas av järnvägens lokalisering är kraftigt påverkad av E4. Föreslagen dragning skapar ytterligare barriärer i landskapet, men lokaliseringen parallellt med E4 bedöms minska negativ påverkan.

Efter Lindefältet kommer järnvägen att gå in i en cirka fyra kilometer lång tunnel som leder under E4 samt större delen av Tullgarn södras Natura 2000-område på andra sidan länsgränsen. I denna del kan anläggningens barriäreffekt och fragmentering av landskapet till stor del undvikas när järnvägen är i drift.

Länsstyrelsen bedömer sammantaget att järnvägsplanen kan tillstyrkas utifrån påverkan på naturmiljö samt aspekter som rör kulturmiljö och landskap. Länsstyrelsen bedömer att lokalisering och utformning har anpassats, så att så lite skada som möjligt uppstår på dessa värden.

Hälsa och säkerhet

I vår bedömning lägger vi tonvikten på hälso- och säkerhetsaspekter med avseende på buller, vibrationer och riskaspekter i järnvägens driftskede. Såväl järnvägens lokalisering och närmare utformning som val av kompletterande skyddsåtgärder är av betydelse för vår bedömning.

Buller

Fastigheten Edeby 1:38 ligger nära den föreslagna Tullgarnstunnelns norra mynning och kommer att utsättas för höga bullernivåer. Enligt underlag PM Bilaga 2 avseende buller, stömljud och vibrationer (2021-07-06) klaras inte riktvärden inomhus för Ostlänkens buller med enbart fasadåtgärder. Det framgår av handlingarna att det krävs

ett järnvägsnära bullerskydd utmed Ostlänkens spår vid Edeby 1:38 för att klara riktvärden inomhus. Eftersom kostnaden för bullerskyddsåtgärden överstiger värdet på det som ska skyddas har järnvägsnära bullerskydd valts bort. Trafikverket erbjuder i första hand förvärv av fastigheten. Enbart fastighetsnära bullerskyddsåtgärder i form av fasadåtgärd samt avskärmning av uteplats fastställs i plankartan. De skyddsåtgärder som Trafikverket erbjuder sig att utföra är markerade på plankartorna med bestämmelsen Sk3 och Sk4. Eftersom Trafikverket erbjuder förvärv av fastigheten bedömer Länsstyrelsen att den föreslagna skyddsåtgärden är rimlig i detta fall.

Risk och säkerhet

Länsstyrelsen har inga synpunkter på järnvägsplanen avseende risk och säkerhetsfrågor.

MKN vatten

Länsstyrelsen delar Trafikverkets uppfattning att planförslaget inte bedöms försämra möjligheten att följa MKN förutsatt att skyddsåtgärder genomförs om behov uppstår.

Generellt biotopskydd enligt 7 kap. 11 § MB

Länsstyrelsen har inga invändningar mot hur Trafikverket hanterat det generella biotopskyddet i järnvägsplanen.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av enhetschef Tatjana Joksimović med planhandläggare Jakob Sahlén som föredragande. I den slutliga handläggningen har också medverkat samordnare Susann Sass Jonsson.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.

Så här hanterar Länsstyrelsen personuppgifter

Information om hur vi hanterar dessa finns på www.lansstyrelsen.se/dataskydd.



Trafikverket
investeringsprojekt@trafikverket.se

Trafikverkets begäran om Länsstyrelsens yttrande över järnvägsplan för projektet Ostlänken, delen Långsjön - Sillekrog i Trosa och Nyköpings kommuner, Södermanlands län och Södertälje kommun, Stockholms län

Trafikverkets ärendenummer: TRV 2014/72078

Yttrande

Länsstyrelsen tillstyrker med stöd av 2 kap. 15 § första stycket lag (1995:1649) om byggande av järnväg (LBJ) att Trafikverket fastställer rubricerad järnvägsplan, i den del som berör Södermanlands län, inklusive ingående följdombyggnader av statliga vägar samt den ändrade väghållningen som följer av planen.

Motivering till beslutet

Länsstyrelsen bevakar de allmänna intressena och lämnar synpunkter om järnvägens lokalisering, utformning och miljöpåverkan utifrån innehållet i 2-4 kap. och 5 kap. 3-5 §§ miljöbalken (1998:808). Grund för Länsstyrelsens bedömning utgörs bland annat av de nationella miljömålen samt rådgivning kring förväntade prövningar för planens genomförande.

Länsstyrelsen har, med hänsyn även tagen till i järnvägsplanen redovisade förslag på åtgärder för kontroll, uppföljning och skyddsåtgärder samt redovisat gestaltningsprogram inget att erinra mot hur de allmänna intressena har tillgodosetts. Järnvägsanläggningen är enligt Länsstyrelsens bedömning förenlig med de allmänna hänsynsreglerna enligt 2 kap. miljöbalken, hushållningsbestämmelserna enligt 3-4 kap. miljöbalken, miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap 3 § miljöbalken samt skyddsbestämmelserna enligt 7 kap. miljöbalken (strand- respektive biotopskydd).

Nedan följer en utvecklad motivering kring det Länsstyrelsen bedömer vara viktigare påverkansaspekter för järnvägsplanen:

Kulturmiljö

Riksintresse för kulturmiljövården, Trosaåns dalgång

Riksintresset Trosaåns dalgång är ett av länets fornlämningstätaste odlingslandskap med tätt förekommande fornlämningar kring Trosaåns dalgång, vilka visar på lång bebyggelsekontinuitet och stegvis kolonisation

anpassad till landhöjningen, som också har styrt läget för de förhistoriska centrumbildningarna. Bronsålderns hållristningsmiljö vid Karlberg, Lundby och Alby är unika och visar en regional samlingsplats med kultiska förtecken. Tillsammans med skärvstenshögar och krönrösen uppstår dessa bronsåldersmiljöer med dess visuella anknytning till Trosaån mycket höga värden.

I planbeskrivningen anges att ”sammanfattningsvis påverkas riksintressets värden framför allt av att viktiga uttryck går förlorade. Barriäreffekten gör det svårare att uppleva och förstå sambanden mellan olika delar av riksintresset, såsom bronsåldersbosättningarna och ån. Eftersom påverkan är stor, bedöms konsekvenserna bli stora till mycket stora.”

Trafikverket redovisar i miljökonsekvensbeskrivningen bedömningen att delar av riksintresset påtagligt skadas.

Trafikverket framför i planen att järnvägens barriäreffekt försvårar förståelsen av bronsåldersbosättningarnas kontroll av ån vilket innebär att riksintressets värde minskar. Länsstyrelsens bedömning är att riksintresset kommer att skadas påtagligt i denna del eftersom de för riksintresset avgörande utblickarna från fornlämningarna över det öppna landskapet ner mot Trosaåns dalgång kommer att brytas genom järnvägens dragning. Det öppna landskapet, framför allt i området runt Vappersta-Lundby-Alby ger goda pedagogiska möjligheter att förstå bronsålderslämningarna och deras sammanhang, ett sammanhang som nu bryts.

Länsstyrelsens bedömning är vidare att riksintresset kommer att skadas påtagligt på grund såväl av de markgrepp som anläggandet av Ostlänken innebär som av själva anläggningen när den står klar. Detta eftersom uttrycken för riksintresset i form av omfattande bronsåldersbosättningar, skärvstenshögar och älvkvarnar förlorar i värde och förhistoriskt sammanhang. Fornlämningar i form av boplatser från bronsålder och äldre järnålder, skärvstenshögar och älvkvarnar i Trosaåns dalgång samt boplatser från bronsålder/järnålder i åkermark vid och söder om Sille högar kommer att helt eller delvis behöva undersökas och tas bort, med förlust av kulturvärden som följd. Även riksintressets uttryck i form av de fornlämningar som kommer att ligga kvar påverkas negativt då en del av deras förhistoriska sammanhang försvinner.

Den nya järnvägen korsar gravfältet Sille högar, vilket enligt Trafikverket innebär en förlust av kulturvärden. Länsstyrelsen delar denna syn och anser att det bidrar till att riksintresset skadas. Såväl de tillfälliga markgrepp som byggandet av landskapsbron över gravfältet som de permanenta markgreppen, till exempel för brostöd och tillfartsväg, kommer att skada gravfältet allvarligt. Vidare kommer landskapsbron att ligga lågt över gravfältet då den strax bortanför gravfältet via landfäste övergår i bank. Åtgärden medför att förståelsen för fornlämningens kulturhistoriska betydelse och sammanhang upphör. Med anledning av detta bedömer Länsstyrelsen att det inte är meningsfullt att bevara gravfältet och kommer

därför att ställa ett villkor i tillståndsprocessen enligt kulturmiljölagen att fornlämningen undersöks och tas bort i sin helhet.

Trafikverket framför att ändringar av det äldre vägnätet under byggskedet riskerar att permanent skada dess värden. Länsstyrelsen anser att detta kommer medföra skada på ett av riksintressets utpekade värden.

Trafikverket framför att då anläggningen förläggs till bro minimeras negativ påverkan på riksintresset. Länsstyrelsen delar inte den uppfattningen utan menar att bron innebär ett nytillskott som påverkar landskapets siktlinjer, skala, sammanhang, rumsligheter och orientering på ett bestående negativt sätt.

Sammanfattningsvis anser Länsstyrelsen att järnvägens dragning kommer att påverka egenskaper som är centrala för läsbarheten, det vill säga möjligheten att förstå och uppleva den riksintressanta kulturhistoriska utvecklingen i landskapet. Flera av de riksintressanta uttrycken och karaktärsdragen för riksintresset Trosaåns dalgång kommer att förloras eller förvanskas. Länsstyrelsens sammantagna bedömning är därför att riksintresset kommer att skadas påtagligt.

Länsstyrelsen har i sitt yttrande över järnvägsutredningen för Ostlänken 2009-03-19 angett ”att en dragning i den västra delkorridoren kommer att innebära att kulturmiljön av riksintresse vid Trosaåns dalgång sannolikt kommer att påtagligt skadas. Vid en sammanvägd bedömning förordar Länsstyrelsen ändå en järnvägsutbyggnad med hänsyn till att den planerade järnvägen är av riksintresse och att man genom att tillgodose järnvägsintresset främjar den långsiktigt bästa hushållningen med marken enligt bestämmelserna i 3 kap. 10 § Miljöbalken”.

Länsstyrelsen har därefter i sitt remissyttrande 2014-09-30 inför regeringens tillåtlighetsprövning av Ostlänken i sin bedömning av rangordningen av alternativ hänvisat till yttrandet över järnvägsutredningen.

Åtgärdsplan för passagen av riksintresset Trosaåns dalgång

I Länsstyrelsens yttrande 2015-10-13 över remiss av kompletterande handlingar inför tillåtlighetsprövningen rörande ”PM Riksintressen Ostlänken, risk för påverkan och skyddsåtgärder” har myndigheten utvecklat sin syn på hur planeringen av järnvägsanläggningens placering och utformning bör ske och hur problematiken för hur skador och förluster, som inte kan undvikas ska hanteras inom projektet.

Enligt villkor i regeringens beslut om tillåtlighet 2018-06-07 ska Trafikverket ”efter samråd med Riksantikvarieämbetet, Länsstyrelsen i Södermanlands län och Trosa kommun, ta fram en åtgärdsplan för passagen av Trosaåns dalgång med de åtgärder som Trafikverket avser att vidta för att motverka skadlig påverkan och störningar. Planen ska redovisas till länsstyrelsen senast vid den tid – innan byggnads- och anläggningsarbeten påbörjas – som länsstyrelsen och Trafikverket kommer överens om.”

Länsstyrelsen konstaterar att i planbeskrivningen anges att ”utöver skyddsåtgärder finns ett pågående arbete kring kulturmiljöstärkande åtgärder i driftskedet. Framtagandet av åtgärder leds av Trafikverket och sker i samråd med länsstyrelse, kommun och fastighetsägare och resulterar i ett åtgärdsprogram.”

Som följer av ovanstående bedömer Länsstyrelsen att restskadorna som följer på intrånget i riksintresset kommer att vara omfattande och långsiktigt påverka möjligheterna att förstå och uppleva områdets riksintressanta kulturhistoriska sammanhang samt vidmakthålla och tillgängliggöra dess värden.

Länsstyrelsen har dock förtroende för att Trafikverkets fortsatta arbete med åtgärdsplan enligt regeringens villkor, kommer att omfatta konkreta och kvalitetssäkrade åtgärder, som även om de enligt Trafikverket endast kan ske på frivillig grund, ändå i varierande omfattning har en inriktning som kan uppfattas som kompensation för kvarstående skador på riksintresset. Av den anledningen bör åtgärdsplanen redovisa både kompensations- och stärkande åtgärder.

Då framtagande av åtgärdsplan är ett villkor för tillåtligheten för järnvägen och intrånget i riksintresset Trosaåns dalgång anser Länsstyrelsen, som en redaktionell kommentar, att det i järnvägsplanen bör redovisas tydligare hur dokumenten relaterar till varandra.

Länsstyrelsen anser vidare att uppföljningsprogram för att följa upp åtgärdsplanen i byggskedet bör tas fram, eller implementeras i föreslaget kontrollprogram för att minimera skada på kulturvärden i byggskedet (se 10.3 Kontroller under byggskedet).

Fornlämningar

Ett avsevärt antal fornlämningar kommer att beröras av Ostlänken i Trosa kommun, vilket också anges i planbeskrivningen. Länsstyrelsen instämmer i stor till mycket stor negativ konsekvens för kulturmiljön inklusive fornlämningar, trots de anpassningar av anläggningen som redan gjorts. I planbeskrivningen anger Trafikverket att tillstånd för borttagande av fornlämningar kommer att sökas under det fortsatta arbetet och att samråd ska hållas med Länsstyrelsen avseende lämningar som berörs av järnvägsplanen i enlighet med kulturmiljölagen. Det är positivt att Trafikverket planerar ta fram kontroll- och åtgärdsprogram för att minimera påverkan på fornlämningar och att det före byggstart kommer utformas uppföljningsprogram med syfte att säkerställa kontroll och uppföljning av verksamheten och den påverkan som kan uppkomma i omgivningen under byggskedet. Programmen kommer även att beskriva hur resultat ska redovisas och kommuniceras med tillsynsmyndigheterna. Det talar för att fornlämningar kommer att hanteras i enlighet med gällande lagstiftning och att skador på fornlämningar så långt möjligt kommer att kunna undvikas.

Ur fornlämningsynpunkt kan Länsstyrelsen tillstyrka att järnvägsplanen överlämnas för fastställelse.

Övergripande utformning och gestaltning – Station

Länsstyrelsen har vid samråd om ny detaljplan för Resecentrum Vagnhärad fört en dialog med Trosa kommun och Trafikverket. Då stationsbyggnaden och resecentrum kommer utgöra nya ”entrébyggnader” till Trosa kommun, är det särskilt angeläget med en hög ambitionsnivå vad gäller gestaltning, volymverkan, materialval etcetera. Detta kan enligt Länsstyrelsen även ses som en åtgärd för att kompensera för det intrång i riksintresset Trosaåns dalgång som Ostlänken medför. Utformningen får gärna ta sin utgångspunkt i platsens och landskapets karaktär och historia. Det är i sammanhanget önskvärt att Trafikverket fortsätter dialogen med Trosa kommun om utformningen av resecentrum och hur detta kan följas upp i detaljplan och järnvägsplan. Länsstyrelsen deltar gärna i detta.

Naturmiljö

Järnvägsplanen kan tillstyrkas utifrån aspekter som rör naturmiljö, inklusive frågor om artskydd, strandskydd och biotopskydd.

Anläggningen kommer tydligt påverka naturmiljön, men med förslagen utformning och genomförande av presenterade skyddsåtgärder och försiktighetsmått kan påverkan hanteras. Något som i denna järnvägsplan tydligt minskar anläggningens barriäreffekt och inverkan på naturmiljön är de längre tunnlarna (Tullgarn och Hillestaskogen) och landskapsbroar (framför allt över Trosaåns dalgång och vid Björnängen) som planeras. Dessa anläggningsdelar är centrala för tillstyrkandet av planen ur naturmiljösynpunkt.

Som framgår av planbeskrivningen avser Trafikverket att sampröva tillstånd för passage av Natura 2000-området Tullgarn södra enligt 7 kapitlet 28a§ miljöbalken att vid mark- och miljödomstolen tillsammans med verkets tillståndsansökan om vattenverksamhet.

Länsstyrelsen ser positivt på framtagande av ett ekologiskt kompensationsprogram i det fortsatta arbetet för att minska negativ påverkan på skyddade arter.

Miljö kvalitetsnormer för vatten (MKN)

Länsstyrelsen delar Trafikverkets uppfattning att om skyddsåtgärder genomförs där de behövs under byggnationstid och drift kommer inte MKN att försämrats eller försvåras inte möjligheten att uppnå MKN vatten. Flera av de villkor för skyddsåtgärder som behövs kommer att prövas i ansökan om tillstånd till vattenverksamhet.

Risk och säkerhet

Länsstyrelsen har inga kvarstående synpunkter på järnvägsplanen avseende risk och säkerhetsfrågor.

Trafikverkets har i samband med verkets risk- och säkerhetssamråd med länsstyrelser och kommuner informerat om pågående projekt om åtgärder för ökad samhällssäkerhet och suicidprevention på stationer. Länsstyrelsen ser gärna att detta utvecklingsarbete kommer till uttryck i den fortsatta detaljprojekteringen av Vagnhärads resecentrum.

Förorenade områden

Länsstyrelsen gör bedömningen att järnvägsplanen kan tillstyrkas ur markföroreningsperspektiv. Berörda objekt med potentiella markföroreningar har uppmärksamats och föreslagna åtgärder är i enlighet med gällande lagstiftning. Mer ingående frågor kommer behandlas inom separata anmälningsärenden för exempelvis Tjärntippen, då schaktning i förorenad mark kommer ske där. Frågor inför anmälan ställs till lokala tillsynsmyndigheten.

Klimat och energi

Utifrån klimat och energiaspekter har Länsstyrelsen i detta skede inga ytterligare tillägg utan tillstyrker att planen lämnas för fastställelse.

Jord- och skogsbruk samt viltförvaltning

Länsstyrelsen har inga kvarstående synpunkter på järnvägsplanen avseende areella näringar och viltförvaltning.

Masshantering

I planen redovisas att ett överskott av framför allt bergmassor beräknas uppkomma, men att Trafikverket ser att man genom att kontinuerligt identifiera möjlig avsättning inom och utanför Ostlänken skapar bättre förutsättningar för en hög grad av återanvändning av massorna. Vidare hänvisar Trafikverket till det påbörjade arbetet med framtagande av den plan för hantering, återanvändning och bortskaffande av berg- och jordmassor som följer av villkor i regeringens tillåtlighetsbeslut. Länsstyrelserna har tagit del av underhandsinformation om planen, som formellt ska redovisas för länsstyrelserna innan byggnad och anläggningsarbeten påbörjas. Länsstyrelsen har mot denna bakgrund ingen erinran emot hur masshanteringen redovisas i järnvägsplanen.

Beskrivning av ärendet

Trafikverket har begärt Länsstyrelsens yttrande inför fastställelse av rubricerad järnvägsplan, daterad den 21 mars 2022. Planen har varit föremål för granskning under perioden 2021-11-01 – 2021-11-30. Trafikverkets granskningsutlåtande har bilagts granskningshandlingarna.

Länsstyrelsen har sedan maj 2015 deltagit i samråd och samrådsmöten om järnvägsplanen. Regeringen har i beslut, enligt 17 kapitlet miljöbalken, den 7 juni 2018 tillåtit byggande av Ostlänken mellan Järna och Linköping. Beslutet har förenats med villkor bland annat avseende krav på åtgärdsplan för att motverka skadlig påverkan och störningar för passagen av riksintresseområdet för kulturmiljövården Trosaåns dalgång.

Ostlänken är en 16 mil lång dubbelspårig järnväg mellan Järna och Linköping, som går genom tre län: Stockholm, Södermanland och Östergötland och fem kommuner Södertälje, Trosa, Nyköping, Norrköping och Linköping. Ostlänken planeras för persontåg i hastigheter upp till 250 kilometer i timmen. I projektet ingår byggande av fem nya resecentrum varav det i Vagnhärad berörs av denna järnvägsplan.

Ostlänken, som järnvägsplanen omfattar en delsträcka av, har följande ändamål, som de framgår av planbeskrivningen;

- Ostlänken ska vara en del av en de nya stambanorna Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö.
- Ostlänken ska bidra till regionförstoring Östergötland–Södermanland–Mälardalen.
- Ostlänken ska bidra till kortare restider med tåg på sträckan Stockholm–Linköping och Stockholm–Malmö/Köpenhamn, samt Stockholm–Göteborg.
- Restiden utan uppehåll mellan Stockholm och Göteborg då systemet är utbyggt ska vara 2 timmar och 8 minuter, samt Stockholm och Malmö 2 timmar och 35 minuter.
- Ostlänken ska bidra till förbättrad kapacitet i järnvägssystemet.

Järnvägsplan Långsjön – Sillekrog har en total längd av 13,2 km, varav 5,7 km är på mark, 2,9 km på bro och 4,5 km i tunnel. Delen av planen inom Södermanlands län omfattar nära 12 km av totalsträckan.

Järnvägsplanen påverkar fem allmänna vägar och en trafikplats, samtliga med statlig väghållare. Övriga vägar som berörs av järnvägsplanen är enskilda vägar.

Anläggningen kommer att ta mark i anspråk, både tillfälligt och permanent för järnvägsändamål samt för de vägar som påverkas av järnvägen. Till järnvägsanläggningen hör spår och de övriga fasta anordningar som behövs för spårens bestånd, drift eller brukande. Totalt kommer cirka 100 hektar att tas med permanent markanspråk. Av den permanent ianspråktagna marken bedöms enligt planbeskrivningen cirka 21 hektar utgöras av jordbruksmark och cirka 25 hektar skogsmark.

De skyddsåtgärder som kommer att genomföras redovisas på plankarta och fastställs. Åtgärderna består, som framgår av planen, av järnvägsnära bullerskyddsskärmar, bullerskyddsvall, fastighetsnära bullerskyddsåtgärder i form av fasadåtgärder och skydd av uteplats, järnvägsnära faunastängsel,

stomljuddämpande åtgärd samt skärm för skydd av Natura 2000-naturtyp. Andra skyddande åtgärder och försiktighetsmått såsom placering av järnvägen i tunnel eller på bro, landskapsmodellering och fågelavvisare är, som framgår av planbeskrivningen, inarbetade i anläggningen.

Under byggtiden vidtas, som framgår av planbeskrivningen, åtgärder för att minimera påverkan på natur- och kulturmiljö samt boendemiljö, dessa fastställs dock inte i järnvägsplanen.

Som redovisas i planbeskrivningen krävs under det fortsatta arbetet anmälan, dispenser och tillstånd samt kontroller under byggskedet. Tillstånd kommer att sökas för vattenverksamhet, passage av Natura 2000-området Tullgarn södra, ändringar av markavvattningsföretag och borttagande av fornlämningar. Strandskyddsdispens kommer att sökas för ersättningsvägar. Dispens enligt artskyddsförordningen kan komma att bli aktuellt.

De som medverkat i beslutet

I handläggningen har samråd skett med Ebba Gillbrand, Cecilia Grusmark och Urban Mattsson (kulturmiljö), Per Flodin och Jan Hägg (naturskydd), Anette Bergström (miljöskydd), Fredrik Nilsson (risk och säkerhet), Jaqueline Rydberg (förorenade områden), Irene Karlsson Elfgrén (vattenförvaltning), Sophia Sandås (vattenverksamhet), Thérèse Hamilton och Maria Gustavsson (klimat och energi) samt Martin Tärning (landsbygd).

Beslutet har fattats av chef för samhällsbyggnadsavdelningen Eva Aalbu med infrastrukturhandläggare Rune van den Brink som föredragande. I den slutliga föredragningen har länsarkitekt Victor Zakrisson deltagit.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.

Kontaktuppgifter

Välkommen att kontakta Länsstyrelsen för frågor på telefon 010-223 40 00 eller via e-post sodermanland@lansstyrelsen.se. Ange ärendets diarienummer 343-2272-2022 i ämnesraden för e-post.

Så här hanterar Länsstyrelsen personuppgifter

Information om hur vi hanterar dessa finns på www.lansstyrelsen.se/dataskydd.

Kopia

linda.abrahamsson@trafikverket.se

Trosa kommun

Nyköpings kommun

Länsstyrelsen i Stockholms län

Region Sörmland