

Miljökonsekvensbeskrivning vattenverksamhet,
Bilaga 3 — Samrådsredogörelse vattenverksamhet

Ostlänken delen Skavsta–Stavsjö

Nyköpings kommun, Södermanlands län

2023-08-25

Ärendenummer: TRV 2021/16817



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, Box 1140, 631 80 Eskilstuna

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Miljökonsekvensbeskrivning vattenverksamhet, Bilaga 3 - Samrådsredogörelse
vattenverksamhet för Ostlänken delen Skavsta–Stavsjö

Författare: COWI AB

Dokumentdatum: 2023-08-25

Ärendenummer: TRV 2021/16817

Version: _

Kontaktperson: Anders Karlsson

Innehåll

1. SAMMANFATTNING	4
2. INLEDNING	5
2.1. Tillståndprocessen	5
2.2. Avgränsning mot järnvägsplanens samråd	5
3. TIDIGARE GENOMFÖRDA SAMRÅD	5
4. SAMRÅDSKRETS	6
5. UTSKICK OCH ANNONSERING FÖR AVGRÄNSNINGSSAMRÅD	7
6. GENOMFÖRDA SAMRÅD	8
6.1. Samråd med länsstyrelsen i Södermanlands län	8
6.1.1. Inkomna yttranden	8
6.2. Samråd med Nyköpings kommun	10
6.2.1. Inkomna yttranden	11
6.3. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	12
6.3.1. Inkomna yttranden	13
6.4. Samråd med övriga berörda myndigheter	14
6.5. Samråd med organisationer, föreningar, kommersiella fastighetsägare och markavvattningsföretag	15
6.6. Samråd med allmänheten	16
6.6.1. Inkomna yttranden	16
7. UNDERLAG	17
8. BILAGOR	17

1. Sammanfattning

Ostlänken är en 16 mil lång dubbelspårig ny stambana mellan Järna och Linköping. I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådet för Ostlänken, delen Skavsta–Stavsjö har bedrivits, och vilka synpunkter som inkommit från olika myndigheter, enskilda personer med flera. I samrådsredogörelsen kommenterar Trafikverket de inkomna synpunkterna. Denna version av samrådsredogörelsen inkluderar synpunkter avseende järnvägsplanen för Skavsta–Stavsjö som inkommit till Trafikverket fram till och med den 20 juni 2023.

Trafikverket vill tacka allmänheten, kommuner, organisationer, företag och myndigheter för inkomna synpunkter och yttranden.

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådet för vattenverksamhet inom Ostlänken, delen Skavsta–Stavsjö har bedrivits, och vilka synpunkter som inkommit från länsstyrelsen, Nyköpings kommun, enskilda som särskilt berörs, övriga statliga myndigheter, allmänheten och berörda organisationer. I samrådsredogörelsen kommenterar Trafikverket de inkomna synpunkterna.

Under framtagandet av järnvägsplanen har samrådsmöten löpande hållits med Länsstyrelsen i Södermanlands län, Nyköpings kommun, organisationer samt fastighetsägare som kan bli berörda av järnvägen. Samråd specifikt för vattenverksamhet hölls med Länsstyrelsen i Södermanlands län och Nyköpings kommun den 1 oktober 2021.

Två öppna samrådstillfällen med allmänhet, lokala intresseföreningar, fastighetsägare och rättighetshavare har anordnats. Vid det första samrådstillfället gällde samrådet förslag till spårlinje medan det andra gällde förslag till järnvägsplan samt vattenverksamheter inom delsträckan. I samband med dessa gick även en samrådsremiss ut till länsstyrelsen, kommunen, myndigheter och enskilda som särskilt berörs.

Det första samrådstillfället hölls i form av öppet hus vid två tillfällen, den 15 juni 2017 på Svalstaskolan i Svalsta och den 20 juni 2017 på Stavsjö föreningshus i Stavsjö. Dessa samrådstillfällen besöktes av cirka 90 personer respektive cirka 70 personer.

Det andra samrådstillfället hölls under perioden 5 november till 10 december 2021. Handlingarna ställdes ut på Nyköpings stadshus och på Nyköpings stadsbibliotek och fanns även tillgängliga på Trafikverkets webbplats där också synpunkter kunde lämnas. På webbplatsen återfanns även en interaktiv karta för att underlätta förståelsen för var den nya järnvägen är planerad att ligga, hur den ska se ut och hur den påverkar omgivningen. Vid detta samråd togs vattenverksamhet upp specifikt.

Ett kompletterande samråd hölls mellan 17 maj och 6 juni 2023 gällande områden som sträcker sig utanför tidigare samrått utredningsområde. Inbjudan skickades ut 16 maj och gick ut till enskilt berörda i området.

2. Inledning

Ostlänken kommer att utgöra en del av de nya stambanor som ska förbinda Stockholm med Göteborg och Malmö. Ostlänken är uppdelad i flera järnvägsplaner för olika delsträckor. Denna samrådsredogörelse gäller vattenverksamhet för järnvägsplanen Skavsta–Stavsjö, en cirka 20 km lång sträckning genom Nyköpings kommun.

I samrådsredogörelsen sammanställs och sammanfattas hur samrådet har bedrivits, och vilka synpunkter som inkommit från olika myndigheter, enskilda personer med flera. I samrådsredogörelsen kommenterar Trafikverket de inkomna synpunkterna. Arbetet med samråd under våren 2021 har skett gemensamt med arbete med järnvägsplanen för delsträckan.

Inbjudan till samråd och öppet hus, synpunkter, protokoll från samrådsmöten etcetera, knutna till ansökan om tillstånd för vattenverksamhet längs Ostlänken, delsträckan Skavsta–Stavsjö finns diarieförda hos Trafikverket under ärendenummer TRV 2021/16817.

2.1. Tillståndprocessen

Bestämmelser om vattenverksamhet finns i 11 kapitlet miljöbalken (MB). Tillståndprocessen börjar med samråd och avslutas med en tillståndsprövning i mark- och miljödomstolen. Trafikverkets bedömning är att Ostlänken medför betydande miljöpåverkan och därmed har inte ett undersökningssamråd hållits enligt 6 kap. 24 § MB. Genomförande av det avgränsningssamråd som krävs, beskrivs i denna samrådsredogörelse.

Syftet med avgränsningssamrådet är att miljökonsekvensbeskrivningen ska få lämplig omfattning och detaljeringsgrad. Inför avgränsningssamrådet tas ett samrådsunderlag fram. När samråd är genomfört upprättas en tillståndsansökan som skickas in till mark- och miljödomstolen för prövning. Ansökan innehåller en teknisk beskrivning (TB) och en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) för de planerade vattenverksamheterna.

2.2. Avgränsning mot järnvägsplanens samråd

Under järnvägsplanens framtagande har två öppna samrådstillfällen anordnats med berörda fastighetsägare och närboende, myndigheter, organisationer och allmänheten. Vid det andra av dessa ingick även den planerade vattenverksamheten. Samrådssynpunkter med avseende på vattenverksamheten på delsträckan Skavsta–Stavsjö är diarieförda på diarienummer TRV 2021/16817. I bedömningen av vilka yttranden som gäller järnvägsplanen respektive vattenverksamhet har Trafikverket gjort avgränsningar där hantering av dagvatten samt dess miljöeffekter beskrivs inom ramen för samråd om järnvägsplanen, och järnvägsanläggningens lokalisering, utformning samt miljöeffekter hanteras inom ramen för samråd om järnvägsplan.

3. Tidigare genomförda samråd

Under projektets gång har en mängd möten i olika konstellationer hållits inom ramen för arbetet med järnvägsplanen, exempelvis informationsmöten med fastighetsägare och andra aktörer i området. Under mötena har exempelvis bakgrund till projektet, projekteringsförutsättningar samt tidplan behandlats. Trafikverkets representanter har

besvarat frågor. Mötena har dokumenterats i minnesanteckningar eller liknande. Samråd har utöver detta skett löpande med enskilda som kan bli särskilt berörda och andra sakägare. Samråd sker även med övriga myndigheter, organisationer och intressenter. Alla samråd relaterade till järnvägsplanen finns dokumenterade hos Trafikverket på diarienummer TRV 2014/72084 och redovisas i en separat samrådsredogörelse. I denna samrådsredogörelse för vattenverksamheter har de delar som relaterar till vattenverksamhet inkluderats.

4. Samrådsrets

Avgränsningssamrådet har genomförts med länsstyrelsen, kommunen, enskilda som antas bli särskilt berörda, statliga myndigheter, intresseföreningar som exempelvis vattenvårdsförbund, fiskeförening, ornitologisk förening eller naturskyddsförening samt berörd allmänhet för att ta del av dessas kunskap och synpunkter. Geografiskt baseras samrådsretsen på det så kallade utredningsområdet. Utredningsområdet var inledningsvis väl tilltaget med syfte att rymma hela det område inom vilket påverkan från vattenverksamheterna kan uppkomma. Därefter har det vid senare analys visat sig att påverkansområdet för grundvatten på några ställen har sträckt sig utanför utredningsområdet. Inom dessa områden har kompletterande skriftliga samråd genomförts.

Eftersom samrådet för vattenverksamhet varit samordnat med samrådet för järnvägsplan omfattar samrådsretsen även sådana myndigheter eller andra berörda som inte är direkt påverkade av vattenverksamheterna. Samrådsretsen redovisas i Bilaga 1 och Bilaga 2.

Länsstyrelsen i Södermanlands län är tillsynsmyndighet för vattenverksamheter som uppkommer till följd av Ostlänken inom den aktuella delsträckan. Nyköpings kommun är tillsynsmyndighet för följdverksamheter som är miljöfarlig verksamhet. Exempel på sådana är hantering av länshållningsvatten och buller. Ansvarig vattenmyndighet är vattenmyndigheten för Norra Östersjöns vattendistrikt.

I samrådsretsen ingår även allmänheten, relevanta myndigheter och organisationer, samt gruppen enskilda som kan bli särskilt berörda. Med hänsyn till dataskyddsförordningen (GDPR) listas inte personuppgifter i detta dokument varför endast myndigheter och organisationer finns namngivna. Utöver de enskilda finns särskilt berörda organisationer/kommersiella fastighetsägare. De särskilt berörda äger fastighet eller har annan rättighet, som exempelvis andel gemensamhetsanläggning eller annan samfällighet, inom utredningsområdet.

Till varje samrådstillfälle har en uppdaterad sändlista tagits fram och stämts av med kommunen och länsstyrelsen. Av sändlistan framgår vilka som har fått en särskild inbjudan till det allmänna samrådsmötet. För att informera om samrådstillfällena har en inbjudan gått ut till relevanta myndigheter och organisationer samt särskilt berörda. Med inbjudan har en folder med övergripande information om projektet inkluderats. Inbjudan har även skett via annonser i media samt på Trafikverkets hemsida.

5. Utskick och annonsering för avgränsningssamråd

Inbjudan till samråd och information om samrådstiden skickades med brev daterat 2021-04-07 till samrådsstyrelsen som beskrivs i avsnitt 4. Bifogat till inbjudan fanns kartor över samrådsstyrelsen och ett informationsblad om delsträckan. Med hänsyn till dataskyddsförordningen (GDPR) publiceras inte sändlistan med dem som fick inbjudan eftersom den innehåller personuppgifter. En samrådsremiss skickades 2021-10-29 med e-post till berörda myndigheter och samhällsfunktioner. Bifogat till samrådsremissen fanns information om samrådstiden, projektet, samrådshandlingar och sändlista.

För det kompletterande samrådet så skickades det ut brev den 16 maj 2023 till de enskilt berörda.

Allmänheten bjöds in till samråd genom annonsering i följande tidningar: Post- och Inrikes Tidningar 2021-11-04, Södermanlands Nyheter 2021-11-04 och Östra Sörmlands Posten 2021-11-04. Samma information gavs i samtliga annonser, se Figur 1.

2021-09-16 10:53 Kungälvare | Post- och Inrikes Tidningar (PIT) | Bolagsverket

POST-och INRIKES TIDNINGAR Bolagsverket

Övrigt

Kungörelsedelgivning

Namn/fastighetsbeteckning	Trafikverket, 202100-6297
Publiceringsdatum	2021-11-04
Kungörelse-id	K617472/21
Uppgiftslämnare	Trafikverket

Kungörelsetext

Inbjudan till samråd - planutformning

Ostlänken, delen Skavsta-Stavsjö, Nyköpings kommun

Trafikverket planerar för Ostlänken, en ny stambana mellan Järna och Linköping.

Vi samråder om utformning av järnvägen och dess miljökonsekvenser inom ramen för järnvägsplan för sträckan Skavsta-Stavsjö. Vi redovisar även påverkan på allmänna och enskilda vägar. Utöver samråd för järnvägsplan genomför vi även samråd för vattenverksamhet enligt 11 kap. Miljöbalken. Samråden sker digitalt.

Samrådstid
05 november - 10 december

Plats för handlingar
Underlaget finns tillgängligt från och med 05 nov på vår webbplats www.trafikverket.se/samradskavstastavsjoe eller fysiskt på Nyköpings stadshus, Stora torget samt Nyköpings stadsbibliotek, Hospitalsgatan 6.

Synpunkter
Vi önskar få synpunkter på samrådshandlingarna senast den 10 dec 2021. Synpunkter lämnas direkt via vår webbplats. Du kan även skicka synpunkter till Ärendemottagningen, Investering, Box 810, 781 28 Borlänge eller via e-post till investeringsprojekt@trafikverket.se.

Märk brev och e-post med ärendenummer enligt följande:

- TRV 2014/72084 för synpunkter gällande järnvägens utformning och förväntade miljöpåverkan inom ramen för järnvägsplanprocessen.
- TRV 2021/16817 för synpunkter gällande vattenverksamhet inom ramen för miljöprövningsprocessen.

Mer information
Jonas Nimfelt, projektledare, 010 124 18 66, jonas.nimfelt@trafikverket.se

Trafikverket ansvarar för statliga vägar och järnvägar samt långsiktig planering av det samlade transportsystemet.

<https://post.bolagsverket.se/gb-agg/kungorelse/K617472-21> 1/1

Figur 1. Annonser i Post- och Inrikes Tidningar 2021-11-04 om inbjudan till samråd.

6. Genomförda samråd

6.1. Samråd med Länsstyrelsen i Södermanlands län

Samråd med länsstyrelsen har hållits löpande under arbetet med järnvägsplanen i form av bland annat möten. Nedan i Tabell 1 listas de samråd där frågor relaterade till vattenverksamhet diskuterats.

Tabell 1. Samråd med Länsstyrelsen i Södermanlands län där frågor relaterade till vattenverksamhet diskuterats.

Datum	Ämne
2015-11-11	Grundvatten
2016-12-15	Vattenresurser och spårlinjeval
2017-02-03	Grundvatten
2017-08-30	Vattenfrågor relaterade till spårlinjeval
2018-06-15	Natura 2000, utredning kopplat till villkor för länshållningsvatten
2019-09-18	Omprövning villkor Natura 2000
2019-12-05	MKN Yt- och grundvatten
2020-09-24	Ytvatten, MKN, Grundvatten
2020-11-26	Grundvatten
2021-02-18	Ytvatten, grundvatten, Natura 2000
2021-10-01	Avgränsningssamråd
2022-02-17	Våtmarker
2022-04-28	Vattenförekomster och vattendrag med Natura 2000 villkor

Ett första samråd specifikt för vattenverksamhet hölls med Länsstyrelsen i Södermanlands län den 1 oktober 2021. Inbjudan till mötet samt samrådsunderlag var tillgängliga från den 15 mars 2021.

6.1.1. Inkomna yttranden

Val av spårlinje

Länsstyrelsen yttrade sig den 2 juli 2020 gällande val av spårlinje inom korridoren. Yttrandet avser hela Ostlänken, delprojekt Nyköping. Här redovisas synpunkter relaterade till vattenverksamhet generellt samt de synpunkter som berör delsträckan Skavsta–Stavsjö specifikt.

Länsstyrelsen påtalar i den fortsatta planprocessen vikten av att risk- och påverkansanalyser som beskriver påverkan på miljö kvalitetsnormer för yt- och grundvatten, samt eventuella skyddsåtgärder så att inte bansträckningen medför en negativ påverkan på berörda vattenförekomster, tas fram i samråd med länsstyrelsen.

Trafikverkets svar:

Trafikverket delar i stort den syn länsstyrelsen ger uttryck för i sitt yttrande och kommer att bevaka frågorna i den fortsatta projekteringen och inför efterföljande skeden.

Avgränsningssamråd för vattenverksamhet

Ett skriftligt yttrande från länsstyrelsen i Södermanlands län efter avgränsningssamråd för vattenverksamhet den 1 oktober 2021 har inkommit den 2021-20-21. Följande synpunkter framfördes:

Under avgränsningssamrådet framkom det att 102 vattenverksamheter planeras att få stor eller måttlig påverkan utefter planerad delsträcka. Av dessa är det cirka 30 procent som härrör från anläggande av servicevägar eller enskilda vägar. Mot bakgrund av att bästa möjliga teknik och bästa plats ska väljas, enligt miljöbalken, anser länsstyrelsen att det är tveksamt om Trafikverket har tagit detta i beaktning. Till exempel kommer en stor del av påverkan från anläggande av skärningar för service-/enskilda vägar. Länsstyrelsen ser att en service-/enskild väg i större utsträckning än järnvägen i sig bör kunna anläggas med liten påverkan, genom att låta vägen följa markens naturliga topografi.

Trafikverkets svar:

En utgångspunkt vid projektering av vägar är att de ska följa den naturliga terrängen för att minimera det totala intrånget. Samtidigt görs en bedömning även tillsammans med naturvärden, kulturvärden, landskap, geoteknik m.m. för att minimera den totala negativa påverkan på omgivningen. Det kan även finnas anläggningstekniska skäl för utformning av vägarna; anpassning till topografin är inte alltid det enda som avgör utformningen.

Målet bör vara att Ostlänken ska kunna anläggas med i första hand sådana skyddsåtgärder så att arbetet med att nå miljömålen levande sjöar och vattendrag och myllrande våtmarker inte försvåras. I detta sammanhang ser länsstyrelsen att Trafikverket behöver visa att det inte påverkar miljö kvalitetsnormerna i recipienten.

Trafikverkets svar:

Informationen/bedömningen för MKN tas med i kommande MKB:n gällande Järnvägsplan.

Länsstyrelsen ser att det i flera fall är tveksamt om Trafikverket beaktat bästa möjliga plats, exempelvis planeras en väg och teknikyta att anläggas inom en lövsumpskog med påtagligt naturvärde, NV klass 3. Länsstyrelsen noterar att omledning av två naturvärdesklassade vattendrag (NV 3) planeras. Länsstyrelsen anser att det är väldigt långa sträckor som planeras att grävas om (80 respektive 100 meter) och ställer sig frågande till om bästa möjliga teknik/val av plats verkligen iakttagits inför denna projektering. Det bör tydligt framgå vilka anpassningar som planeras för att begränsa skadan.

Länsstyrelsen vill dock poängtera att också med planerade skyddsåtgärder kommer järnvägssträckningen genom våtmarksområden att påverka den biologiska mångfalden negativt, genom förlust av habitat, men också ge klimatutsläpp genom torvschaktning och lokal påverkan på hydrologin.

Trafikverkets svar:

På grund av krav på maximalt avstånd mellan de kontaktledningsmatande transformatorerna begränsas möjligheterna till flytt av teknikgården. Maximalt avstånd avseende kabellängder mellan transformatorer är 9500 meter. Avstånd mellan denna transformator och angränsande transformatorer är 9355 respektive 8500 meter. Det är avståndet på 9355 meter som inte bör ökas mer.

Till detta kommer krav på avstånd mellan radiositerna vilket är 2000 plus/minus 200 meter. Radiositernas avstånd har minde betydelse i detta fall. En flytt av aktuell

teknikgård kommer på grund av olika avståndskrav att påverka flera teknikgårdar och därmed även andra områden.

Vid samrådet framgick att inga kompensationsåtgärder är planerade för de skador som uppstår på vattenmiljöerna. Att kompensationsåtgärder kan behövas har tidigare förts fram av länsstyrelsen. För de vattenmiljöer som kommer skadas/förstöras bör ni ta fram en plan för kompensation för den skada på vattenmiljöer som järnvägen resulterar i.

Trafikverkets svar:

Trafikverket strävar efter att minsta möjliga skada ska uppkomma vid utförande av omgrävning och kulvertering av vattendrag. Med de skyddsåtgärder som Trafikverket utför kan förhållandena bli bättre än vad de varit tidigare, till exempel rörande bottenstrukturer. Påverkan på vattenmiljön för sträckan bedöms bli begränsad och Trafikverket anser inte att kompensation behöver utföras.

Generellt behöver alternativa genomförandemetoder och utformningar finnas med i miljökonsekvensbeskrivningen i den specifika miljöbedömningen i enlighet med 6 kap. 35 § punkt 2 i Miljöbalken. Bullerutredningen ska gälla både själva vattenverksamheten, transporter som beror på denna och kumulativa effekter. Kumulativa effekter under bygget ska visa bland annat buller som blir från järnvägsbygget och buller som redan finns på platsen. I bullerutredningen ska det även framgå arbetstider för de olika momenten, åtgärder och utformning för att minska bullret.

Trafikverkets svar:

Endast översiktliga beräkningar av buller för anläggningsskedet är genomförda. Detta på grund av stora osäkerheter i indata ifråga om bland annat arbetstider, valda maskiner och total entreprenadtid. I detta skede är inte arbetstiden helt fastställd för enskilda bullerkällor/arbetsmoment. Detta fastställs efter planläggning och i samråd med vald entreprenör. Bullerberäkningarna är genomförda enligt en förenklad metod där:

- de bullrande arbetsmomenten är i 100% drift (utan paus) inom loppet av en arbetsdag*
- ingen hänsyn tas till skärmning eller reflektion*
- all terräng förutsätts vara akustiskt hård*

Med hänsyn till ovanstående motsvarar beräkningarna ett så kallat "värsta-fall".

Åtgärder och utformning för att minska dessa behöver också vara med samt angivande av arbetstider för när arbeten som kan ge upphov till störande vibrationer kan utföras. Trafikverket skriver att utskiftning av våtmarker kommer medföra grundvattenhantering under byggskedet. Trafikverket informerade också under samrådet om att ingen markavvattning är aktuell vid utskiftning i torvmarker. Länsstyrelsen vill påminna om att i det fall dikning är en förutsättning för att kunna utföra utskiftningen av våtmarkerna så räknas detta som markavvattning och i dessa fall behöver Trafikverket söka både dispens och tillstånd för markavvattning.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar med sig informationen i kommande arbete med vattenverksamheten. Vi ser även över om dikning behöver ske för att genomföra utskiftning och agerar därefter.

6.2. Samråd med Nyköpings kommun

Samråd med kommunen har hållits löpande under arbetet med järnvägsplanen i form av bland annat möten. Vid mötena har Trafikverket informerat om projektet och vilka arbeten som är inplanerade. Samarbetsformer, upplägg för samråd, gränssnitt mellan olika delar inom Ostlänken samt resandeprognoser är frågor som har diskuterats. Minnesanteckningar från samrådsmöten finns diarieförda hos Trafikverket. Trafikverket har under mötena löpande bemött kommunens synpunkter.

6.2.1. Inkomna yttranden

Val av spårlinje

Kommunstyrelsen antog den 12 juni 2017 ett yttrande gällande val av spårlinje inom korridoren. Yttrandet avser hela Ostlänken, delprojekt Nyköping. Här redovisas de synpunkter som berör delsträckan Skavsta–Stavsjö.

Slutgiltig placering av dammar och vägdragningar bör ske i samråd med respektive markägare, samt även i frågor runt upplag för massor, hur man ska planera bort störningar för skogsbruk och jordbruk.

Trafikverkets svar:

Markägarna involveras i samrådsskedet där de ges möjlighet att inkomma med synpunkter på placering av dammar och vägar. Framkomna synpunkter från fastighetsägarna har utvärderats och justering har gjorts i de fall där motiv för ändring funnits.

Allmänna synpunkter

Kommunen värnar den grundvattenförekomst som berörs av spårlinjen. Kommunen är angelägen om att delta i spårlinjeoptimeringen i denna passage samt i det fortsatta arbetet med val av teknik, skyddsåtgärder och försiktighetsmått som syftar till att inte påverka kvalitet eller kvantitet av grundvattenförekomster eller vattenskyddsområden.

Kommunen värnar grundvattenförekomsten vid Vretaån som berörs av spårlinjen. Kommunen är angelägen om att delta i spårlinjeoptimeringen i denna passage samt i det fortsatta arbetet med val av teknik, skyddsåtgärder och försiktighetsmått som syftar till att inte påverka kvalitet eller kvantitet av grundvattenförekomster eller vattenskyddsområden.

Trafikverkets svar:

I det fortsatta arbetet kommer Trafikverket att lägga stort fokus på att optimera anläggningen i profil och på att hitta lösningar som, om möjligt, minimerar intrång i värdefulla miljöer. I det fortsatta arbetet kommer även stor vikt att läggas på att ta fram lösningar som säkrar grundvattenförekomster och på andra skyddsåtgärder. Kommunen inbjuds till arbetsmöten och samrådsmöten för att delta i det fortsatta arbetet.

Platsspecifika synpunkter

Utöver ovan nämnda sträckor har kommunen identifierat ett antal platser och sträckor längs bibanan där kommunen har intresse av insyn och inflytande i den fortsatta optimeringsprocessen. Dessa platsspecifika synpunkter finns med i kommunens yttrande och är platsangivna enligt Trafikverkets längdmätningssystem i samrådsmaterialet.

km 86+000:

Kommunen menar på att passage av Vretaån är viktig eftersom den sker i en grundvattenvattenförekomst.

Trafikverkets svar:

Kommunen inbjuds till arbets- och samrådsmöten för att delta i det fortsatta optimeringsarbetet.

Uppdaterat svar 2022-05-16:

Trafikverket och Nyköpings kommun har löpande hållit arbets- och samrådsmöten under det fortsatta optimeringsarbetet i syfte att hitta lösningar som är så bra som möjligt för båda parter. Spårlinjens optimering har kontinuerligt förfinats i projekteringen.

Förslag till järnvägsplan

Kommunstyrelsen antog den 6 december 2021 ett yttrande gällande järnvägens utformning och dess påverkan som det framställts i samrådsmaterialet för delsträckan Skavsta–Stavsjö. Nedan redovisas de synpunkter som relaterar till vattenverksamhet, yttrandet i sin helhet redovisas i samrådsredogörelsen för järnvägsplanen.

Kommunen påtalar vikten av att den slutliga placeringen av dammar och vägdragningar sker i samråd med respektive markägare, samt även i frågor runt upplag för massor och hur störningar på skogsbruk och jordbruk kan minimeras. Kommunen påtalar även vikten av att Trafikverket kontinuerligt arbetar med att minska behovet av etablerings- och upplagsytor utanför linjens sträckning.

Trafikverkets svar:

Markägares synpunkter på placering av vägar, dammar och massupplag, samt hur man ska planera för att minimera störningar på skogsbruk och jordbruk, är högt prioriterade och har i samråd med markägarna i möjligaste mån tillgodosetts i arbetet med att färdigställa den slutliga lösningen. I några fall har en ny översyn gjorts med anledning av de synpunkter som lämnats för att skapa en så bra helhetslösning som möjligt för samtliga parter. För närvarande pågår även en generell översyn över samtliga dammar i järnvägsplanen.

Även produktionsytor ses för närvarande över. Masshanteringsanalyserna för samtliga delsträckor och en justering i produktionsupplägg medför ett minskat behov av ytor för masshantering utanför det permanenta markanspråket. En större andel av massorna bedöms kunna hanteras i linjen och inom det permanenta markanspråket för järnvägsanläggningen.

Grundvattenförekomsten vid Vretaån

Kommunen ser att samrådsmaterialet inte är samstämmigt med avseende på skydd av grundvattenförekomsten strax väster om Vretaån och undrar vad det är som gäller.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar till sig synpunkten och kommer att justera texterna i materialet inför att miljökonsekvensbeskrivningen ska skickas in till länsstyrelsen för godkännande och järnvägsplanen ställas ut för granskning. Återinfiltration planeras inte som metod för att hantera länshållningsvatten. En viss del av vattnet kan dock komma att infiltrera från diken och dammar inom de delar där dessa är belägna över grundvattenytan. Om detta inte bedöms vara godtagbart i byggskedet utformas dammen med temporärt tätskikt.

6.3. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Möten har hållits löpande under projektet med de fastighetsägare och sakägare som kan bli särskilt berörda av järnvägen. Dessa har även bjudits in till de båda öppna samrådstillfällena som anordnats. Det första samrådstillfället avsåg spårlinjens sträckning och hölls i form av öppet hus vid två tillfällen, den 15 juni 2017 på Svalstaskolan i Svalsta och den 20 juni 2017

på Stavsjö föreningshus i Stavsjö. Det andra samrådstillfället avsåg järnvägens utformning och planförslagets konsekvenser och hölls under perioden 5 november till 10 december 2021. Enskilda som kan bli särskilt berörda erbjöds dessutom ett personligt möte med Trafikverkets projektledare och markförhandlare. Dessa möten ägde rum på hotell Sunlight i Nyköping den 17–19 november.

6.3.1. Inkomna yttranden

Val av spårlinje

Här sammanfattas inkomna synpunkter gällande vattenverksamhet från enskilda som kan bli särskilt berörda från samrådet av spårlinjens sträckning 2017.

Önskemål om mer information

En fastighetsägare framför önskemål om att få ta del av mer information om järnvägens sträckning förbi fastigheten samt att samrådsmöten borde hållas i ett tidigare skede av projektet, redan före det första allmänna samrådsmötet.

Trafikverkets svar:

Trafikverket arbetar med att successivt förfina utformningen av järnvägsanläggningen inom korridoren och när ett tillräckligt genomarbetat förslag fanns framme genomförde Trafikverket under våren 2017 samrådsmöten. Information om projektet uppdateras löpande på Trafikverkets hemsida. Trafikverket kommer även i det fortsatta arbetet att hålla enskilda samrådsmöten med de som särskilt berörs och har önskemål om samrådsmöte.

Förslag till järnvägsplan och samråd vattenverksamheter

Nedan sammanfattas inkomna synpunkter gällande vattenverksamhet från enskilda som kan bli särskilt berörda från samrådet 2021.

Intrång på enskilda gårdar

Ett flertal fastighetsägare uttrycker oro för intrång på sina gårdar och framför önskemål om andra lokaliseringar för att undvika intrång och minimera påverkan.

Trafikverkets svar:

Det finns en stor medvetenhet om att föreslagen sträckning kommer att påverka människors vardag och liv och hur verksamheter längs sträckningen ska kunna fungera framöver. Trafikverket jobbar aktivt för att minimera denna påverkan.

Det förslag till spårlinje som presenterats är en jämkning av olika intressen och föreslagen sträckning av järnvägen är det alternativ som bäst bedömts uppfylla målen utifrån funktion, teknik, miljö och ekonomi. I det fortsatta arbetet kommer Trafikverket att närmare studera möjligheter till justeringar av järnvägens sträckning i plan och profil, inte minst med anledning av synpunkter som framkommit angående boendemiljö. Intentionen är att minimera intrånget i landskapet och dess värden. Järnvägen är dock en stel konstruktion och landskapet som passeras är kuperat. Detta medför svårigheter att utforma järnvägen utan att intressen påverkas och utan att intrång i värdefulla miljöer kan undvikas fullt ut.

Inför de öppna husen har Trafikverket haft enskilda samråd med fastighetsägare som ansetts vara särskilt berörda. Detta har gällt fastigheter där järnvägen exempelvis

bedömts göra fysiskt intrång på bostadsfastighet, ligger så nära järnvägen att de bedöms bli starkt störda av buller trots bullerskyddsåtgärder eller där intrång sker i stora brukningsenheter. Enskilda samråd med särskilt berörda kommer att hållas även i det fortsatta arbetet när behov av och önskemål om detta finns.

Kompletterande samråd vattenverksamhet

Kompletterande samråd för de delar av påverkansområdet som sträcker sig utanför tidigare samrått utredningsområde hölls mellan 17 maj 2023 – 6 juni 2023. Nedan sammanfattas de yttranden som inkommit som berör vattenverksamhet.

Ålberga gårds vägsamfällighet

En skrivelse från en privatperson berör Ålberga gårds vägsamfällighet som undrar hur Kilaån och Bysjön drabbas i förhållande till samfälligheten.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för synpunkten och svarar att då Järnvägen kommer passera Ålbergaån (med utlopp från Bysjön) på bro, så kommer det inte ske någon direkt påverkan på vattendraget, och därmed heller inte på flöden från Bysjön eller kraftverket.

Ålberga gård

En privatperson undrar i förhållande till vattenverksamhet hur dricksvattentäkten i anslutning till Ålberga Gård kommer påverkas och önskar utredning om detta samt försäkran om att grundvattentäkten ej påverkas.

Trafikverkets svar:

Vattentäkterna som förekommer inom det beräknade påverkansområdet hanteras i den kommande MKB:n och vid risk för påverkan så kommer uppföljning att ske genom kontrollprogram. Vi kommer också arbeta för att möjligheten till fullgod vattenförsörjning ska kvarstå och samtliga identifierade brunnar inom påverkansområdet kommer att följas upp under byggskedet.

6.4. Samråd med övriga berörda myndigheter

Berörda myndigheter, organisationer och andra intressenter har fått en inbjudan till samråd av spårlinjen 2017 – inom ramen för järnvägsplanen för Ostlänken, delen Sjösa–Skavsta, och till samråd av planförslaget och dess konsekvenser vintern 2021/2022. I inbjudningarna skickades det även med en folder med övergripande information om projektet. Vilka myndigheter och organisationer som fått inbjudningarna framgår av bilagorna till den här samrådsredogörelsen.

Yttrande om spårlinje

Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI)

SMHI har tagit del av rubricerade samrådshandlingar och ställer sig positivt till att den aktuella järnvägen byggs ut. Fler bilister kommer troligen att välja den miljövänligare järnvägen vilket innebär att utsläppen av koldioxid och bilavgaser minskar.

SMHI anser vidare att passagera över vattendragen bör utformas omsorgsfullt så att de naturliga hydrologiska förhållandena inte påverkas. Hänsyn bör också tas till översvämningsrisker i såväl dagens som ett framtida klimat.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar med sig synpunkterna i det kommande arbetet.

Trafikverket har utfört en översvämningsanalys och identifierat lågområden och potentiella översvämningsområden. I program Ostlänken jobbas det aktivt med klimatanpassning. Konstruktionerna anläggs så att de anpassas till ett framtida klimat för att undvika skador.

Yttrande om samrådshandlingar

Nedan redovisas synpunkter relaterade till vattenverksamheterna i inkomna yttranden från samrådet av järnvägens utformning och planförslagets konsekvenser. Alla yttranden finns redovisade i samrådsredogörelsen för Järnvägsplan Skavsta–Stavsjö.

Sveriges geologiska undersökning (SGU)

SGU påtalar att markens geologiska och morfologiska egenskaper är grundläggande för olika områdens miljöförhållanden, geotekniska egenskaper, grundvattenförhållanden och associerade risker. Tidig användning av geologisk information vid planering och projektering kan därmed minska kostnader och miljöpåverkan samt förkorta ledtider för samtliga involverade aktörer. SGU lyfter även arbetssätt för ett minskat behov av bergmaterial och därtill kopplade transporter och påtalar att krossat berg ska användas i stället för naturgrus. Därutöver tillhandahåller SGU länkar till internetsidor med checklistor, riktlinjer, användarstöd och karttjänst.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för informationen och konstaterar att den är omhändertagen i projektet. I projektet tillämpas försiktighetsprincipen och hänsyn tas till gällande riktlinjer.

Skogsstyrelsen

Skogsstyrelsen meddelar att den är väl införstådd med att genomförandet av järnvägsplanen kommer att medföra stor påverkan på miljövärden och hydrologin i de områden som påverkas av verksamheten, särskilt i byggskedet. Den information om bland annat markanspråk och tillfälliga transportvägar som tillkommit sedan det förra samrådet påverkar inte bedömningen som gjordes då och Skogsstyrelsen har därför inga ytterligare synpunkter i ärendet.

Trafikverkets svar:

Genom att arbeta teknikslagsövergripande har Trafikverket lagt stor vikt vid att minimera markintrånget och de negativa konsekvenserna som järnvägsanläggningen innebär.

6.5. Samråd med organisationer, föreningar, kommersiella fastighetsägare och markavvattningsföretag

Berörda organisationer och andra intressenter har fått en inbjudan till samråd av spårlinjen 2017 och om vattenverksamheterna i samband med samråd kring förslag till järnvägsplan och dess konsekvenser 2021. I inbjudningarna skickades det även med en folder med övergripande information om projektet. Vilka som fått inbjudningarna framgår av bilagorna till den här samrådsredogörelsen.

6.6. Samråd med allmänheten

Ett första samråd med allmänheten genomfördes i form av ett öppet hus den 15 juni respektive den 20 juni 2017. Den 15 juni hölls det allmänna samrådsmötet på Svalstaskolan kl. 17.00–20.00 och den 20 juni hölls det på Stavsjö föreningshus kl. 17.00–20.00. Under denna tid ställdes kartmaterial ut och personer från Trafikverkets och Nyköpings kommuns projektorganisation närvarade för att besvara frågor och ta emot synpunkter. En gång varje timme hölls det även muntliga presentationer av Trafikverket. Den 15 juni deltog cirka 90 personer och den 20 juni deltog cirka 70 personer. På mötet fanns även möjlighet att inkomma med frågor och synpunkter skriftligen.

Ett andra samråd med allmänheten hölls digitalt under perioden 5 november till 10 december 2021. Folkhälsomyndighetens råd och rekommendationer för att förhindra smittspridning av covid-19 medgav inte att ett fysiskt möte kunde anordnas denna gång. Handlingarna ställdes ut på Nyköpings stadshus och på Nyköpings stadsbibliotek och fanns även tillgängliga på Trafikverkets webbplats där allmänheten kunde lämna sina synpunkter, i synpunktsformuläret, men även på den interaktiva kartan som tagits fram för webben.

För att skapa kännedom om samrådet och driva trafik till Trafikverkets webbplats (www.trafikverket.se/ostlankennykoping) annonserades under den andra samrådsperioden ett inlägg på Facebook den 8–15 november. I såväl inläggets text som i Trafikverkets svarskommentarer framgick att formella synpunkter lämnas via Trafikverkets webbplats. Inlägget riktades till personer i åldern 18 år eller äldre som bor eller nyligen varit inom en radie på 8 kilometer från den planerade spårlinjen inom järnvägsplanen för Ostlänken, delen Skavsta–Stavsjö. Inlägget kommenterades totalt 25 gånger, varav 3 var Trafikverkets svar. Majoriteten av kommentarerna berörde politiska beslut om till exempel stationslägen och investeringskostnad för Ostlänken som helhet, snarare än järnvägsanläggningen på sträckan Skavsta–Stavsjö.

Utöver de öppna samrådstillfällena har allmänheten löpande under projektet haft möjlighet att komma med frågor och synpunkter via synpunktsformuläret som finns på Trafikverkets hemsida (www.trafikverket.se/ostlankennykoping).

6.6.1. Inkomna yttranden

Vid samrådet 2017 samt 2021 inkom inga synpunkter relaterade till vattenverksamhet från allmänheten. Alla yttranden finns redovisade i samrådsredogörelsen för Järnvägsplan Skavsta–Stavsjö.

7. Underlag

Samrådsunderlag finns diarieförda hos Trafikverket under ärendenummer TRV 2021/12130.

8. Bilagor

Bilaga 1 Samrådskets

1. Bilagor som tillhandahålls separat på grund av dataskyddsförordningen GDPR

Bilaga 2 Samrådskets, enskilda som kan bli särskilt berörda

Bilaga 1 – Samrådsrets

Tabell 2. Övriga och särskilt berörda myndigheter, organisationer och företag.

Boverket	Nyköpings Frisksportklubb
Elsäkerhetsverket	Nyköpings Kommun
Energimyndigheten	Nyköping-Östgötalänken AB
Europakorridoren	Oxelösunds hamn AB
Folkhälsomyndigheten	Regionförbundet Sörmland
Fortifikationsverket	Riksantikvarieämbetet
Friluftsrämjandet Nyköping	SGI (Statens geologiska institut)
Försvarsmakten	SGU (Statens geologiska undersökningar)
Green Cargo	Sjöfartsverket
Gästabudsstaden AB	SMHI
Havs- och vattenmyndigheten	SSAB
Jernhusen	Stambanan.com
Kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet	Statens fastighetsverk
Landstinget i Sörmland	Strålsäkerhetsmyndigheten
LRF Södermanland	Svenska Jägareförbundet
Länsstyrelsen Södermanland	Svenska kyrkan
Länstrafiken Sörmland AB	Sörmlandsleden
MSB (Myndigheten för samhällsskydd och beredskap)	Tillväxtverket
Mälardalstrafik Mälard AB	Trafikanalys
Naturskyddsföreningen Södermanland	
Naturvårdsverket	

Tabell 3. Markavvattningsföretag i samrådsregionen.

Rällinge-Skällsta tf, 1956. Id 808
Gävle, Nybble, tf 1923. Id 103
Rogstad-Gammelstad-Sjukälla, Dammkärret, Norrtorp, Vik tf, 1922. Id 93
Gammelstad-Humlekärr-Sörby tf, 1928. Id 157



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1.
Telefon: 0771-921 921

www.trafikverket.se