

Miljökonsekvensbeskrivning vattenverksamhet,  
Bilaga 3 – Samrådsredogörelse vattenverksamhet

## Ostlänken delen Sillekrog–Sjösa

Nyköpings kommun, Södermanlands län

2023-02-24

Ärendenummer: TRV 2021/12130



**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 Sillekrog–Sjösa

Författare: COWI AB

Dokumentdatum: 2023-02-24

Ärendenummer: TRV 2021/12130

Version: \_

Kontaktperson: Anders Karlsson

# Innehåll

<b>1. SAMMANFATTNING</b>	<b>4</b>
<b>2. INLEDNING</b>	<b>5</b>
2.1. Tillståndsprocessen	5
2.2. Avgränsning mot järnvägsplanens samråd	5
<b>3. TIDIGARE GENOMFÖRDA SAMRÅD</b>	<b>6</b>
<b>4. SAMRÅDSKRETS</b>	<b>7</b>
<b>5. UTSKICK OCH ANNONSERING FÖR AVGRÄNSNINGSSAMRÅD</b>	<b>8</b>
<b>6. AVGRÄNSNINGSSAMRÅD</b>	<b>9</b>
6.1. Samråd med länsstyrelsen i Södermanlands län	9
6.1.1. Inkomna yttranden	9
6.2. Samråd med Nyköpings kommun	12
6.2.1. Inkomna yttranden	12
6.3. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	15
6.3.1. Inkomna yttranden	15
6.4. Samråd med övriga berörda myndigheter	16
6.4.1. Inkomna yttranden	16
6.5. Samråd med organisationer, föreningar, kommersiella fastighetsägare och markavvattningsföretag	18
6.5.1. Inkomna yttranden	19
6.6. Samråd med allmänheten	22
6.6.1. Inkomna yttranden	22
<b>7. UNDERLAG</b>	<b>24</b>
<b>8. BILAGOR</b>	<b>25</b>
8.1. Bilagor som tillhandahålls separat på grund av dataskyddsförordningen GDPR	25

# 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 Sillekrog–Sjösa 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 Sillekrog–Sjösa som inkommit till Trafikverket fram till och med den 15 augusti 2022.

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 Sillekrog–Sjösa 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 31 mars 2021.

Två öppna samrådstillfällen med allmänhet, lokala intresseföreningar, fastighetsägare och rättighetshavare har anordnats. I samband med dessa gick även en samrådsremiss ut till länsstyrelsen, kommunen, myndigheter och enskilda som särskilt berörs. Det första samrådstillfallet hölls även i form av ett öppet hus den 31 maj 2017 i Tystberga skola i Tystberga. Samrådet besöktes av cirka 90 personer.

Det andra samrådstillfallet hölls under perioden 27 april till 1 juni 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 påverkar omgivningen. Vid detta samråd togs vattenverksamhet upp specifikt.

## 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 Sillekrog–Sjösa, en cirka 20 kilometer 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 Sillekrog–Sjösa finns diariet förda hos Trafikverket under ärendenummer TRV 2021/12130.

### 2.1. Tillståndsprocessen

Bestämmelser om vattenverksamhet finns i 11 kap. miljöbalken. Tillståndsprocessen 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

I arbetet med Ostlänkens järnvägsplaner har ett antal samråd hållits under både förstudien och järnvägsplanen.

### 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 2014/72086 och redovisas i en separat samrådsredogörelse. I denna samrådsredogörelse för vattenverksamheter har de delar som relaterar till vattenverksamhet inkluderats.

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 Sillekrog–Sjösa är diarieförda på diarienummer TRV 2021/12130.

## 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 är väl tilltaget för att rymma hela det område inom vilket påverkan från vattenverksamheterna kan uppkomma. 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 stämmts 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.

Observera att samrådsretsen förändras vid de tillfällen plangränsen justeras. För denna järnvägsplan gäller att gränsen i norr, som tidigare motsvarade kommungränsen, har förlagts något söder om denna. Detta innebär att angränsande järnvägsplan för Ostlänken, delen Långsjön–Sillekrog nu går cirka 100 meter in i Nyköpings kommun

## 5. Utskick och annonsering för avgränsningssamråd

Inbjudan till samråd och information om samrådstiden skickades med brev daterat 2021-04-07 till samrådsretsen som beskrivs i avsnitt 4. Bifogat till inbjudan fanns kartor över samrådsrets och ett informationsblad om delsträckan. Med hänsyn till dataskyddsförordningen (GDPR) publiceras inte sändlistan med dem som fick inbjudan eftersom den innehåller personuppgifter. Denna sändlista finns dock tillgänglig under miljöprövningen som Bilaga 2. En samrådsremiss skickades den 7 april 2021 med e-post till berörda myndigheter och samhällsfunktioner. Bifogat till samrådsremissen fanns information om samrådstiden, projektet, samrådshandlingar och sändlista.

Allmänheten bjöds in till samråd genom annonsering i följande tidningar: Post- och Inrikes Tidningar den 26 april 2021, Södermanlands Nyheter den 26 april 2021 och Östra Sörmlands Posten den 26 april 2021. Samma information gavs i samtliga annonser, se Figur 1.

The image shows a screenshot of a public notice from Bolagsverket (Swedish Transport Agency) and Post- och Inrikes Tidningar (Post and Domestic News). The notice is titled "Övrigt Kungörelsedelgivning" (Other Public Notice). It provides details about a consultation for a new rail line extension in Ostlänken, Sjösa, Nyköping kommun. The notice includes the following information:

- Kungörelsen avser:** 202100-6297, Trafikverket
- Publiceringsdatum:** 2021-04-26
- Kungörelse-id:** K182378/21
- Uppgiftslämnare:** Trafikverket

**Kungörelsetext:**

**Inbjudan till samråd - planutformning**

**Ostlänken, delen Sillekrog-Sjösa, 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 Sillekrog-Sjösa. Vi redovisar även påverkan på allmänna och enskilda vägar. Utöver samråd för järnvägsplan genomför vi även samråd för vattenverksamhet enligt 11 kap. Miljöbalken. På grund av Covid-19 genomförs samrådet digitalt.

**Samrådstid**  
27 april - 1 juni

**Plats för handlingar**  
Underlaget finns tillgängligt från och med 27 april på vår webbplats [www.trafikverket.se/samradsillekrogsjosa](http://www.trafikverket.se/samradsillekrogsjosa) eller fysiskt på Nyköping kommuns reception, Stora torget samt Nyköpings stadsbibliotek, Hospitalsgatan 6

**Synpunkter**  
Vi önskar få synpunkter på samrådshandlingarna senast den 1 juni 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](mailto:investeringsprojekt@trafikverket.se).

Märk brev och e-post med ärendenummer enligt följande:

- TRV 2021/12130 för synpunkter gällande järnvägens utformning och förväntade miljöpåverkan inom ramen för järnvägsplaneprocessen.
- TRV 2014/72086 för synpunkter gällande vattenverksamhet inom ramen för miljöprövningsprocessen.

**Mer information**  
Jonas Nimfelt, projektledare, [010 124 18 66](tel:0101241866), [jonas.nimfelt@trafikverket.se](mailto:jonas.nimfelt@trafikverket.se)

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

Figur 1 Annonsering i Post- och Inrikes Tidningar från 2021-04-26 om inbjudan till samråd.



## 6. Avgränsningssamråd

### 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
2019-01-21	Utformning av passage av Uttersjön
2019-09-25	Utformning av passage av Uttersjön
2019-12-13	Miljö kvalitetsnormer (MKN ) yt- och grundvatten
2020-05-20	Dagvattenhantering
2020-08-27	Tystberga, Björksundsbacken MKN
2021-09-30	Utformning av passage av Uttersjön, justering efter öppet hus 2
2021-11-25	Utformning av omledning av vattendrag Skogsbo, Kvarnån
2021-12-16	Tystberga vattenskyddsområde
2022-01-20	Utformning av omledning av vattendrag Skogsbo, Kvarnån samt våtmarker.
2022-05-19	Justering av serviceväg som ger en mindre ändring i en vattenverksamhet

Ett första samråd specifikt för vattenverksamhet hölls med länsstyrelsen i Södermanlands län den 31 mars 2021. Inbjudan till mötet samt samrådsunderlag var tillgängliga från 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 Sillekrog–Sjösa specifikt.

##### Vattenförvaltning och vattenverksamhet

För den fortsatta planprocessen påtalar länsstyrelsen 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.

Länsstyrelsen upplyser vidare om att grundvattenförekomsten för Rogstafältet vattenskyddsområde har kvalitetsproblem samt risk för problem med kvantitet vilket kan behöva beaktas.

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 31 mars 2021 har inkommit den 2021-05-18. Följande synpunkter framfördes:

*Passage av vattendrag*

I länsstyrelsens tidigare yttrande till spårplaner för höghastighetsbana, sträckan Sillekrog–Stavsjö (länsgränsen), respektive bibana Nyköping–Skavsta, projekt Ostlänken i Nyköpings kommun, Södermanlands län daterat 2020-05-02 har följande förts fram:

”Ytvatten

Vid samtliga vattenövergångar längs sträckan Sillekrog–Stavsjö är det viktigt att broar anläggs både över vattendragen/sjöstränder och deras svämplan för att minimera påverkan i vattenområden. Länsstyrelsen förutsätter att tillräckliga undersökningar av vattnets värden och miljökvalitetsnormerna i vatten utförs inför planeringen av vattenövergångarna. Det är flera vattenförekomster och även mindre, men värdefulla bäckar som korsas.”

Under avgränsningssamrådet framkom det att skyddsåtgärder som exempelvis att anlägga bro över stränder och vattendrag inte planeras. I många fall är förslaget att stränder och vattendrag kommer passeras på bank, vilket innebär att stränder kommer att fyllas ut och vattendrag ledas om. Exempelvis har ni informerat om att ni kommer gräva bort meandrande skogsbäck med högt naturvärde vid Skogsbo (delsträcka 31) samt fylla ut sjöstränder vid Uttersjön (påtagligt naturvärde) och Holmsjön.

Länsstyrelsen noterar följaktligen att järnvägen tyvärr inte planeras med minsta möjliga påverkan på vattenmiljöer. Länsstyrelsen håller fast vid att det är viktigt att järnvägen anläggs så att påverkan på vattendrag/stränder och deras svämplan minimeras.

I första hand bör skada på vattenmiljöer undvikas med lokalisering och i andra hand begränsas med anpassningar (som exempelvis passage över vattendrag och sjöstränder på bro). I sista fall bör skadan kompenseras. När det kommer till vattenmiljöer framgick det att skador inte kommer begränsas och att ni inte hade någon plan på kompensation på grund av bland annat bristande rådighet.

Trafikverkets svar:

Den vattenförekomst som finns passeras på bro, ingen påverkan på vattendragets stränder. (Björksundsbäcken). Skogsbo kommer att få ny sträckning, tanken är att den omgrävda sträckningen ska vara meandrande. Där det finns särskilda värden har hänsyn tagits. Kulvertar vid i första hand åker- och skogsdiken. Lokalt blir en påverkan, men vattendragen ska kunna leda samma mängd vatten. Ligger diken/små bäckar i linjen behöver de flyttas för att få en lämplig vinkel vid passagen av anläggningen. För Uttersjön har anläggningens utformning efter samråd ändrats till en bro vilket minskar påverkan från anläggningen på sjön.

### *Kompensationsåtgärder*

Att kompensationsåtgärder kan behövas har tidigare förts fram av länsstyrelsen, exempelvis för anläggande av bank vid Uttersjön (samråd om MKB den 30 januari 2019).

För de vattenmiljöer som kommer skadas/förstöras bör ni ta fram en plan för kompensation för den skada på vattenmiljöer som järnvägen resulterar i. Länsstyrelsen kan förstå att rådighet kan saknas i anslutning till skada. I så fall kan det vara rimligt att ta fram en ekologisk kompensationsutredning för hela delsträckan (exempelvis som vid utbyggnad av E20 Vårgårda förbi Mariestad). Lika bör kompenseras med lika i så stor utsträckning som möjligt.

### Trafikverkets svar:

*Vid utförande av omgrävning och kulvertering av vattendrag så strävar vi efter att göra minsta möjliga skada. I vissa fall kan förhållandena bli bättre avseende till exempel bottensubstrat.*

### *Fortsatt samrådsprocess*

Under avgränsningssamrådet framkom att en del vattenverksamheter kommer eventuellt att försvinna och en del nya tillkommer. Det är dock oklart i dagsläget vilka och hur många vattenverksamheter som kommer tillkomma och försvinna. Det framgick också att det ännu inte går att se omfattningen av påverkan på vattenmiljöer inom sträckan. Länsstyrelsen ser ett behov för ytterligare samråd när Trafikverket har mer information kring detta. Detta gäller även omledning av vattendrag då det under samrådet fanns bristfällig information kring hur dessa kommer utföras och se ut.

### Trafikverkets svar:

*Ytterligare samråd kommer att genomföras vid behov.*

### *Innehåll i MKB*

Länsstyrelsen ser att ni i MKB:n tydligt bör redovisa hur olika anpassningar (bank, bro, skärning) påverkar vattenmiljöer utefter sträckan, och i förekommande fall kända värden i vattenmiljöerna. Det bör tydligt framgå vilka anpassningar som kan göras för att begränsa skadan. Målet bör vara att Ostlänken ska kunna anläggas med i första hand sådana skyddsåtgärder eller i andra hand sådana kompensationsåtgärder så att arbetet med att nå miljömålen levande sjöar och vattendrag och myllrande våtmarker inte försvåras.

### Trafikverkets svar:

*Trafikverket tar med sig synpunkten i arbetet med kommande MKB.*

### **Förslag till järnvägsplan**

Länsstyrelsen har även den 31 maj 2021 yttrat sig på järnvägsplanen för den aktuella sträckan, nedan redovisas de synpunkter som relaterar till vattenverksamhet.

### *Rogstafältet*

Länsstyrelsen instämmer i Trafikverkets konstaterande att även en liten påverkan på vattenresursen får stora konsekvenser. För att kunna göra en slutlig bedömning av projektets påverkan behöver länsstyrelsen dock se en mer specificerad redovisning av vilka skyddsåtgärder, främst i byggskedet, som ska vidtas.

### Trafikverkets svar:

Trafikverket arbetar för att påverkan på vattentäkten ska bli så liten som möjligt under både bygg- och driftskede. Utformning och tidiga förslag till skyddsåtgärder har diskuterats med länsstyrelsen på samrådsmöten under hösten 2021. Samråd har även hållits med Nyköpings kommun, Nyköping vatten och Sveriges geologiska undersökning (SGU). Kompletterande geotekniska, hydrogeologiska och markmiljötekniska undersökningar har utförts under hösten. De skyddsåtgärder som slutligen föreslås kommer att beskrivas i miljökonsekvensbeskrivningen och planbeskrivningen.

## 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. Trafikverket har under mötena löpande bemött kommunens synpunkter

Nyköpings kommun deltog även på avgränsningssamrådet med länsstyrelsen den 31 mars 2021, se 6.1.

### 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 vattenverksamhet delsträckan Sillekrog–Sjösa. Yttrandet i sin helhet redovisas i samrådsredogörelsen för järnvägsplanen.

#### *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.

### Trafikverkets svar:

I det fortsatta arbetet kommer 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.

#### *Sträckor där optimering av spårlinjen är av särskild vikt*

Nyköpings kommun har identifierat ett antal sträckor där optimering av spårlinjen är av särskild vikt för kommunen. Kommunen är mycket angelägen om att delta i optimeringen av spårlinjen för:

- Passagen av Rogsta vattentäkt

### Trafikverkets svar:

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. Passagen av vattentäkten har varit prioriterade punkter under dessa möten.

### *Platsspecifika synpunkter*

km 39+500:

Passagen av Rogsta vattenskyddsområde och avrinningsområde måste analyseras noggrant så att höjdläge och passageutformning inte riskerar vattentäktens funktion och säkerhet.

km 45+500:

Bro över Uttersjön. Spårptimering kan här ge olika påverkan på sjön.

### Trafikverkets svar:

*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. Spårledningens optimering har kontinuerligt förfinats i projekteringen. I många fall har kommunen fått gehör för sina synpunkter, exempelvis planeras den nya stambanan nu till största del passera Uttersjön på bro.*

### **Avgränsningssamråd för vattenverksamhet**

Ett skriftligt yttrande efter avgränsningssamråd den 31 mars 2021 har inkommit från Nyköpings kommun daterat till den 19 april .

### *Allmänt om innehåll i MKB*

Enligt miljö- och samhällsbyggnadsnämnden är det angeläget att miljökonsekvenser från följdverksamheter som utsläpp av läns- och avloppsvatten tas med i miljökonsekvensbeskrivningen då detta faller inom nämndens tillsynsansvar. Utifrån omfattning och konsekvens av dessa följdverksamheter bör det även göras överväganden om de ska tas med i prövningen av vattenverksamheten så att eventuella frågeställningar är avgjorda inför genomförandet.

### Trafikverkets svar:

Följdverksamheter beskrivs i MKB. Trafikverket noterar frågan om prövningens omfattning.

### *Rogstafältet*

Inom Rogstafältet och särskilt vattenskyddsområdet för Tysberga vattentäkt bör särskild noggrannhet läggas vid risken för försämring av grundvattnets kvantitet och/eller kvalitet och tillämpliga försiktighetsmått. Bortledning av eventuellt länsvatten och eventuella förändringar grundvattenkvaliteten vid en koncentrerad yta för infiltration jämfört med den naturliga utspridda infiltrationen som sker idag bör särskilt belysas. Kontroll och uppföljningen av vattenverksamheten bör i det här fallet redovisas i ett särskilt kontrollprogram för vattenskyddsområdet.

### Trafikverkets svar:

*Påverkan på Rogstafältet och Tystberga vattentäkt beskrivs i MKB. Trafikverket tar med sig synpunkterna i arbetet med utformandet av MKB.*

### *Passage av sjöar*

Vid passager av sjöar bör alternativ utformning som bro eller bank redovisas och vald utformning motiveras.

### Trafikverkets svar:

*Trafikverket tar med sig synpunkterna i arbetet med utformandet av MKB.*

### *Kompensationsåtgärder*

I samrådsunderlaget tas inte kompensationsåtgärder upp. Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden anser att förutsättningarna för sådana och när de kan bli aktuella bör tas upp i den kommande miljökonsekvensbeskrivningen.

### Trafikverkets svar:

*Trafikverket tar med sig synpunkterna i arbetet med utformandet av MKB.*

### **Förslag till järnvägsplan**

Kommunstyrelsen antog den 14 juni 2021 ett yttrande gällande järnvägens utformning och dess påverkan som det framställts i samrådsmaterialet för delsträckan Sillekrog–Sjösa.

Nedan redovisas de synpunkter som relaterar till vattenverksamhet, yttrandet i sin helhet redovisas i samrådsredogörelsen för järnvägsplanen.

### *Rogstafältet*

Kommunen upplyser om att vattenskyddsområdet för Rogsta vattentäkt kommer att utvidgas men att detta inte kommer att påverka järnvägsplanen i stort. Beslut förväntas under hösten 2021.

Kommunen konstaterar dock att ett fortsatt arbete med att skydda vattentäkten krävs och vill gärna delta i detta arbete. Kommunen skulle här vilja se en utvecklad redogörelse av vad som kan vara relevanta skyddsåtgärder och när de ska vidtas under byggskedet. Kommunen önskar även se en ordentlig genomlysning av konstruktioner med tätskikt under spåren, täta diken och möjlighet att hejda föroreningar om olyckan är framme.

### Trafikverkets svar:

*Trafikverket tar med sig informationen om det utvidgade vattenskyddsområdet i arbetet med att färdigställa den slutliga lösningen.*

*Trafikverket delar kommunens syn om att ett fortsatt nära samarbete kring området vid vattentäkten krävs. I arbetet med att färdigställa den slutliga lösningen ska ett helhetsgrepp tas på området, den tekniska lösningen anpassas därefter och relevanta skyddsåtgärder föreslås.*

*En genomlysning av konstruktioner med tätskikt under spåren, täta diken och möjlighet att hejda föroreningar om olyckan är framme ingår i nästa skede av arbetet med de tekniska system som järnvägen ska byggas med för att uppfylla de tekniska och trafikmässiga kraven. Med avseende på riskfrågan föreskrivs omfattning och funktion av ett skydd – det vill säga att det ska finnas ett tätskikt eller att omhändertagande ska göras – men själva den tekniska lösningen tas fram i samband med projekteringen. Bara produktionsytor och AT-transformatorer som ligger på genomsläppligt material eller tunna lerlager medför behov av tätskikt. Den nya stambanan ska inte trafikeras av godståg så det dagvattnet ska vara rent.*

*Trafikverket avser att ta fram krav på fysiska åtgärder som ska vidtas inför byggskedets detaljutformning av anläggningen. Därutöver tillkommer administrativa åtgärder såsom krav på byggprocessen, hantering av gods, massor och farliga ämnen med mera.*

#### Uppdaterat svar 2022-06-16:

Resultaten av de kompletterande markmiljöundersökningarna visar inte på några föroreningar i mark eller grundvatten i provtagningspunkterna. Återinfiltration av dag- och dränvatten till tälten planeras i driftskedet. Den torrdamm som planeras ska fungera som ett kontrollerat översvänningsområde för infiltration av vattnet. Den bedöms vara tillräckligt dimensionerad för att fylla detta syfte.

Som underlag för att ta fram bygghandling och förfrågningsunderlag för entreprenadskedet görs alltid ytterligare geo- hydro- och miljötekniska markundersökningar. Även i byggskedet kan det bli aktuellt att göra kompletterande undersökningar av anlita d entreprenör, exempelvis om föroreningar som inte tidigare upptäckts påträffas. Om föroreningar påträffas i tälten kommer dessa att hanteras enligt gällande krav och riktlinjer.

### 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 det öppna samrådstillfallet som omfattat vattenverksamheterna. Samrådet anordnades digitalt den 27 april–1 juni 2021 men samtliga ägare till berörda fastigheter har erbjudits samrådsmöte på orten. Trafikverkets projektledare och markförhandlare har under våren 2021 haft enskilda möten med de fastighetsägare som så önskat. På mötena har Trafikverket även fått ta del av mycket värdefull information om till exempel vattenflöden.

#### 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.

##### *Vattenflöde*

I en skrivelse framför en fastighetsägare en oro över hur vattenflödet i bäcken som rinner genom fastigheten och ut i Svarvaren kommer att påverkas av Ostlänken. Bäcken fanns inte redovisad i kartmaterialet som presenterades på samrådet. Fastighetsägaren vill inte att vattenflödet minskar men har ingenting emot att vattenflödet ökar.

##### Trafikverkets svar:

Trafikverket tar med sig synpunkten i projektet. I det fortsatta arbetet kommer påverkan på vattenflöden att detaljstuderas.

##### **Förslag till järnvägsplan och samråd vattenverksamheter**

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

##### *Vattenflöde*

En fastighetsägare uttrycker oro över att vattenflödet till den borrhade brunnen på fastigheten kan komma att påverkas genom störningar i berggrunden när sprängningar genomförs under byggande.

En annan fastighetsägare påtalar att markavvattningsföretaget inte är aktivt och att den planerade dammen kommer att svämmas över om diket inte grävs ut.

Ett antal fastighetsägare lämnade nyttig information om var brunnar är belägna och om hur dräneringen är upplagd och påtalade att det är viktigt att avrinningen inte påverkas.

En fastighetsägare påtalade att en planerad damm vid den gamla grustäkten i Rogsta förmodligen inte skulle vara tillräcklig och vill hellre se ledningar och kulvert på platsen i fråga.

Ett antal frågor ställdes även om specifika diken, hur det till exempel kommer sig att ett dike ska läggas om eller varför ett dike inte är kulverterat.

Trafikverkets svar:

*Trafikverket har under projektets gång detaljstuderat påverkan på vattenflöden. Fastigheten i fråga ligger utanför påverkansområdet för grundvattenavsänkning.*

*Trafikverket tackar för informationen och ser över möjligheten att gräva ut diket.*

*Trafikverket har besvarat fastighetsägarnas frågor om diken och bland annat redogjort för krav på säkerhetsavstånd till tryckbankar med mera.*

*Den planerade torrdammen vid den gamla grustäkten i Rogsta ska fungera som ett kontrollerat översvänningsområde för infiltration av vattnet. Den bedöms vara tillräckligt dimensionerad för att fylla detta syfte.*

*Trafikverket tackar för informationen om brunnar, dränering med mera som framkommit på mötena med de enskilda som kan bli särskilt berörda.*

## 6.4. Samråd med övriga berörda myndigheter

Berörda myndigheter 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 mapp med övergripande information om projektet. Vilka myndigheter som fått inbjudningarna framgår av bilagorna till den här samrådsredogörelsen.

### 6.4.1. Inkomna yttranden

#### **Val av spårlinje**

Nedan redovisas synpunkter relaterade till vattenverksamhet i inkomna yttranden från samrådet av spårlinjens sträckning 2017. Alla yttranden finns redovisade i samrådsredogörelsen för Järnvägsplan Sillekrog–Sjösa.

#### *Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI)*

SMHI anser att passagera över vattendragen bör utformas omsorgsfullt så att de naturliga hydrologiska förhållandena inte påverkas. Hänsyn bör också tas till översvänningsrisker 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.*

### **Förslag till järnvägsplan och samråd vattenverksamheter**

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 Sillekrog–Sjösa.

#### *Sveriges geologiska undersökning (SGU)*

SGU påtalar att myndigheten i samverkan med Trafikverket just nu genomför en komplettering av SGU:s information om berggrundsgeologi och bergkvalitet med anledning av stambanans sträckning i området. Sammanfattningsvis skapar de komplexa förhållandena ett extra stort behov av noggranna undersökningar rörande områdets jord- och grundvattenförhållanden.

SGU anser att det, trots föreslagna skyddsåtgärder, föreligger en risk för såväl kvantitativ som kvalitativ påverkan på grundvattenförekomsten vid Tystberga. Det är av största vikt att området vid Tystberga skyddas från negativ påverkan på grundvattnet.

Resterna från områdets tidigare grustäkts- och bangårdsverksamhet ska enligt remissunderlaget undersökas närmare under våren 2021 genom jord- och grundvattenprovtagning. SGU anser att det är viktigt att också undersöka grundvattnets strömningsbild så denna finns noggrant klarlagd, såväl innan påbörjad entreprenad som under arbetets gång.

Mot bakgrund av risken för påverkan på grundvattenförekomstens status och på vattentäkten, ställer sig SGU ytterst tveksam till den föreslagna åtgärden att låta infiltrera drän- och dagvatten i den gamla grustäkten vid Rogsta. Dels kan det infiltrerade vattnet innehålla föroreningar, dels kan det medföra en mobilisering av äldre föroreningar.

Innan en eventuell infiltrationslösning permanentas bör bland annat noggranna infiltrationsförsök utföras i kombination med en rigorös uppföljning av grundvattnet. Risken är annars påtaglig att infiltrationen äventyrar möjligheten att inte överskrida miljökvalitetsnormerna, vilket skulle göra åtgärden otillåtlig enligt miljöbalken 5 kap. 4§.

Därutöver tillhandahåller SGU länkar till internetsidor där SGU:s riktlinjer för påverkan på grundvattenförekomst, grundvattenuttag samt provtagningsresultat från bland annat Tystberga återfinns.

#### *Trafikverkets svar:*

*Trafikverket är medvetet om områdets känslighet och arbetar systematiskt för att minimera påverkan i området. Resultaten av kompletterande markmiljöundersökningar visar inte på några föroreningar i mark eller grundvatten i provtagningspunkterna.*

*Som underlag för att ta fram bygghandling och förfrågningsunderlag för entreprenadskedet görs alltid ytterligare geo- hydro- och miljötekniska markundersökningar. Även i byggskedet kan det bli aktuellt att göra kompletterande undersökningar av anlitaad entreprenör, exempelvis om föroreningar som inte tidigare upptäckts påträffas. Om föroreningar påträffas i täkten kommer dessa att hanteras enligt gällande krav och riktlinjer. De skyddsåtgärder som behöver vidtas ska redovisas i projektets miljökonsekvensbeskrivning.*

*För att undvika att grundvattnets kvalitet och kvantitet påverkas har till exempel produktionsytorna förlagts på bästa möjliga sätt för att ta höjd för risken att föroreningar sprids. Återinfiltration av dag- och dränvatten till täkten planeras i driftskedet. Allt vatten från skärningen som normalt skulle infiltrera naturligt mot täkten ska ledas tillbaka för att inte påverka uttagmängden. Redan idag sker en naturlig infiltration sedan grustäktverksamheten avslutades för 40 år sedan. Eftersom inga godståg kommer att trafikera den nya stambanan minskar risken för olycka med farligt gods.*

*Trafikverket tackar för informationen och konstaterar att den är omhändertagen i projektet. I projektet tillämpas försiktighetsprincipen och hänsyn tas till gällande riktlinjer. Ett separat samrådsmöte har hållits den 22 november 2021 där SGU fick möjlighet att ytterligare specificera vad myndigheten efterfrågar. Trafikverket tar med sig synpunkterna i arbetet med att färdigställa den slutliga lösningen.*

#### *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.*

#### *Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI)*

SMHI skickade samma yttrande som på samrådet om spårlinjens sträckning 2017, se ovan.

### **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.

### 6.5.1. Inkomna yttranden

#### **Val av spårlinje**

Nedan redovisas synpunkter relaterade till vattenverksamhet i inkomna yttranden från samrådet av spårlinjens sträckning 2017. Alla yttranden finns redovisade i samrådsredogörelsen för Järnvägsplan Sillekrog–Sjösa.

#### *Kommunbyggeråd Nyköping*

Ostlänken kommer att passera Tystbergas vattentäkt på bro. Kommunbyggerådet förutsätter att bron utformas så att riskerna för föroreningar av tälten minimeras.

#### Trafikverkets svar:

*Risken för eventuella föroreningar beaktas i projektet. Eftersom Ostlänken inte kommer att trafikeras av godståg är dock risken för spridning av eventuella föroreningar begränsad.*

#### *Tystbergabygdens Nätverk*

Korsningen mellan Ostlänken och väg 771 anses vara problematisk och Tystbergabygdens Nätverk framför att den bör studeras närmare. Eftersom det saknas en reservvattentäkt är det av vikt att Tystberga vattentäkt inte förorenas.

#### Trafikverkets svar:

Se svar på synpunkten från *Kommunbyggeråd Nyköping ovan*.

#### **Förslag till järnvägsplan och samråd vattenverksamheter**

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 Sillekrog–Sjösa.

#### *LRF Södermanland och LRF kommungrupp Nyköping*

Trafikverket har gjort bedömningen att de samlade vattenverksamheterna som kommer av järnvägsanläggningen kommer innebära en betydande miljöpåverkan. Mycket av den potentiella påverkan uppkommer bara under byggskedet men till exempel sänkning av grundvattennivåer kan vara permanenta och även gälla driftskedet. Bedömningen som gjorts är ”stor, måttlig eller liten påverkan”. Totalt 27 grundvattenverksamheter (varav fem enskilda vägar) bedöms i detta skede medföra måttlig eller stor miljöpåverkan och påverkan på dessa uttalas i materialet. Ingen direkt konsekvensbedömning av vattenverksamhetens påverkan på objekt har gjorts i detta skede, men det konstateras att till exempel grundvattensänkningar kan bli permanenta och man har inventerat förekomst av potentiellt sättningskänsliga byggnader osv. Konsekvensbedömning av påverkan på objekt kommer i den kommande MKB:n. LRF förutsätter att enskild kontakt hålls med berörda fastighetsägare och en korrekt och aktuell information delges dessa löpande.

#### Trafikverkets svar:

*Trafikverket kommer att hålla kontinuerlig kontakt med berörda fastighetsägare.*

I samrådsunderlaget påtalas att de omfattande gräv- och schaktningsarbetena kommer att påverka såväl grundvatten som ytvatten på olika sätt. Därigenom kan man inte utesluta påverkan på enskilda brunnar, risker för sättningar av vägar och byggnader, ändringar av markfukt med mera.

Av underlaget framgår att man inventerat sådana objekt och de visas tydligt på kartmaterialet. Men det är inte tydligt i materialet inom hur stora avstånd en sådan påverkan är trolig eller möjlig. LRF uppmanar till att det kompletteras med uppgifter om detta i kommande MKB.

Trafikverkets svar:

*Det område som kan påverkas av vattenverksamhet, det så kallade påverkansområdet, tas fram under fortsatt arbete och kommer att presenteras i kommande MKB för sträckan.*

Sammantaget ser LRF att vattenförsörjningen till såväl hushåll som betesdjur och grödor/skog kan komma att påverkas (omnämns bland annat under punkt 3.6.1). Eftersom effekterna av de omfattande arbetena på vattensituationen är svåra att bedöma då det småbrutna landskapet ger ett komplext avrinningsmönster, vill LRF betona vikten av att ha beredskap för olika scenarier. Bygget kommer pågå under många år vilket gör att det är viktigt att ha en akut men även långsiktig beredskap för påverkan på vattnet hos boende och företag i området. Behovet att tillgodose enskilda fastigheters vattenförsörjning måste klassas som ett viktigt allmänt intresse av högsta prioritet.

Trafikverkets svar:

*Trafikverket tar med sig synpunkten. Åtgärder kommer att vidtas för att säkra vattenförsörjningen för enskilda.*

Ett kontrollprogram för att regelbundet övervaka vattenflöde men även vattenkvalitet i brunnar, ytvatten, jordlager samt berggrund är en förutsättning för att följa upp järnvägsbyggets påverkan på vattenförhållandena i området. Det omnämns att ett sådant provtagningsprogram pågår i ytvatten men inte i grundvatten. Det bör tas prover på både yt- och grundvatten för att få referensvärden innan arbetet påbörjas och sedan löpande under arbetets gång. Detta för att se hur arbetet med banbyggnationen påverkar vattenförekomsternas miljöstatus så att eventuell påverkan på vattnen hänförs till denna källa och inte hamnar under andra diffusa källor. Det uppges att påverkan på MKN ska redovisas i MKB. Det omnämns bland annat att det under anläggningsfasen uppkommer förorenat länsvatten där man nämner innehåll av oljor, kvävehalter och förhöjt pH-värde. LRF vill gärna se en kvantifiering av dessa föroreningar i MKB:n för att kunna bedöma och ta ställning till omfattningen av denna påverkan. Ett kontrollprogram är också vara viktigt för att förebygga skada på allmänna eller enskilda intressen. En förändring i vattenföringen kan exempelvis på sikt påverka produktivitet hos skog och åkermark negativt samt skada sättningskänsliga byggnader.

Trafikverkets svar:

*Trafikverket tar med sig synpunkterna. Ett kontrollprogram kommer upprättas som innefattar yt- och grundvatten, där även berörda brunnar kommer att ingå.*

LRF:s utgångspunkt är att exploitören behöver vara mycket välvilligt inställd till att de företag som drabbas av intrång eller indirekt påverkan ska kunna fungera på ett tillfredsställande sätt både under byggtiden och när Ostlänken är klar. Det gäller inte minst tillgången till vatten av god kvalitet, och detaljen att byggprocessen inte hindrar lantbrukarna att komma åt sina skiften vilka tillhör deras försörjningsmöjlighet.

Slutligen vill LRF betona vikten av att Trafikverket erbjuder sig att bekosta ombudskostnader i de fall det behövs. Risken finns annars att markägare som inte känner sig trygga i processen i slutändan kan komma att överklaga ersättningsbeslut. Det kommer i sin tur att innebära långa processer i mark- och miljödomstol där Trafikverket är skyldiga att ersätta ombudskostnaderna för de enskilda. Mot bakgrund av detta finns det därför både tidsmässiga och ekonomiska vinningar att göra genom att erbjuda markägare möjligheten till juridisk hjälp vid byggandet av Ostlänken.

Trafikverkets svar:

Trafikverket avser att följa de särskilda regler som finns för eventuell ersättning av ombudskostnader. Information kring ersättningsregler med mera finns att läsa i [Väg eller järnväg på min mark – hur får jag ersättning?](#)

*Tystbergabygdens Nätverk*

Tystbergabygdens Nätverk noterar att banans utformning vid passage av vattenskyddsområdet innebär att riskerna för föroreningar av vattentäkten ser ut att kunna reduceras i betydande utsträckning. Nätverket ser dock att passagen av väg 771 även fortsatt innebär risker med avseende på dagvattenavledning och områdets potentiella föroreningar. Nätverket påtalar att det har tagit fram ett förslag på hur dagvattenavledningen kan utformas för att helt undvika det här området och meddelat Nyköpings kommun därom.

Trafikverkets svar:

Trafikverket är medvetet om områdets känslighet och arbetar systematiskt för att minimera påverkan. Resultaten av kompletterande markmiljöundersökningar visar inte på några föroreningar i mark eller grundvatten i provtagningspunkterna.

*Som underlag för att ta fram bygghandling och förfrågningsunderlag för entreprenadskedet görs alltid ytterligare geo- hydro- och miljötekniska markundersökningar. Även i byggskedet kan det bli aktuellt att göra kompletterande undersökningar av anlita entreprenör, exempelvis om föroreningar som inte tidigare upptäckts påträffas.*

*Villaägarna Nyköping Oxelösund*

Villaägarna Nyköping Oxelösund förordar ett nära samarbete med Nyköping Oxelösunds Vattenverksförbund NOVF under hela projektarbetet som berör Nyköping.

Trafikverkets svar:

Nyköping - Oxelösunds Vattenverksförbund, NOVF, är ett kommunalförbund som levererar vatten från Högåsens vattenverk till Nyköpings och Oxelösunds kommuner. Högåsens vattenverk ligger väster om Nyköping, inom järnvägsplanen Sjösa–Skausta. Trafikverket tar med oss synpunkten i arbetet med den järnvägsplanen.

## 6.6. Samråd med allmänheten

Ett första samråd med allmänheten genomfördes i form av ett öppet hus den 31 maj 2017. Samrådsmötet hölls på Tystberga skola 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. Samrådet besöktes av cirka 90 personer. På mötet fanns även möjlighet att inkomma med frågor och synpunkter skriftligen.

Ett andra samråd med allmänheten hölls digitalt under perioden 27 april till 1 juni 2021. Folkhälsomyndighetens råd och rekommendationer för att förhindra smittspridning av covid-19 medgav inte att ett fysiskt möte kunde anordnas denna gång. Handlingarna som vid detta tillfälle även innehöll specifik information kring vattenverksamheter 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/samradsillekrogsjosa](http://www.trafikverket.se/samradsillekrogsjosa)) annonserades under den andra samrådsperioden ett inlägg på Facebook den 27 april till den 4 maj. 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 5 kilometer från den planerade spårlinjen inom järnvägsplanen för Ostlänken, delen Sillekrog–Sjösa. Inlägget kommenterades totalt 47 gånger, varav 10 var Trafikverkets svar. Majoriteten av kommentarerna berörde politiska beslut om till exempel stationslägen och investeringskostnad för Ostlänken som helhet, snarare än järnvägsanläggningen på sträckan Sillekrog–Sjösa.

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/ostlanken](http://www.trafikverket.se/ostlanken)).

### 6.6.1. Inkomna yttranden

Här sammanfattas de synpunkter på projektet som har inkommit från privatpersoner i samband med samrådet av spårlinjens sträckning 2017 och som relaterar till vattenverksamhet. Vid samrådet 2021 inkom inga synpunkter relaterade till vattenverksamhet från allmänheten. Alla yttranden finns redovisade i samrådsredogörelsen för Järnvägsplan Sillekrog–Sjösa.

#### *Rogstafältet*

I en skrivelse ges information om grus- och vattentäkten. Föreslagen sträckning över vattentäkten är den bästa möjliga. I östra delen av täkten kördes grus ut med tåg och området kan eventuellt ha spår av kemiska bekämpningsmedel. Obekräftade uppgifter gör gällande att tåg kan ha fyllts med bekämpningsmedel på denna plats. Spår av bekämpningsmedel har hittats i det kommunala vattnet. I östra delen av täktområdet händer det vid enstaka tillfällen att grundvatten tränger upp genom täktens botten vid högt grundvattenstånd. I diken för avvattning av åker, Tystberga samhälle samt väg 771 tränger grundvatten upp i stort sett alltid, även vid lågt grundvattenstånd.

Trafikverkets svar

*Trafikverket tar med sig informationen gällande förorenad mark i projektet. I det fortsatta arbetet kommer detta att detaljstuderas.*

Anton Hedin

Projektledare, delprojekt Nyköping

## 7. Underlag

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



## 8. Bilagor

Bilaga 1 Samrådsrets

8.1. Bilagor som tillhandahålls separat på grund av dataskyddsförordningen GDPR

Bilaga 2 Samrådsrets, enskilda som kan bli särskilt berörda

## Bilaga 1 – Samrådsrets

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

Ambulanssjukvården Sörmland	Botaniska sällskapet Stockholm
Boverket	Cykelfrämjandet Sörmland
E.ON Elnät Sverige AB	Elsäkerhetsverket
Energimyndigheten	Europakorridoren
Folkhälsomyndigheten	Fortifikationsverket
Friluftsförbundet Nyköping	Fågelföreningen Tärnan
Fältbiologerna	Föreningen Sörmlands Ornitologer
Föreningen Sörmlandsentomologerna	Försvarmakten
Green Cargo	Gästabudstaden AB
Havs- och vattenmyndigheten	Jernhusen
Jordbruksverket	Kommunbyggeråd Nyköping
Lantmäteriet	Livsmedelsverket
LRF Södermanland	Länsstyrelsen i Södermanlands län
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)	Mälardalstrafik Mälardalen AB
Naturhistoriska riksmuseet	Naturskyddsföreningen Södermanland
Naturvårdsverket	Nyköping i samverkan (NYSAM)
Nyköping-Oxelösunds Vattenverksförbund	Nyköpings Frisksportklubb
Nyköpings kommun	Nyköpingsåarnas vattenvårdsförbund
Nyköping-Östgötalänken AB	ONYX näringslivsutveckling AB
Pensionärernas riksorganisation (PRO)	Polismyndigheten Region Öst
Postnord	Region Sörmland
Region Östergötland	Riksantikvarieämbetet

Sjöfartsverket	Skanova
Skogsstyrelsen	SSAB
Stall Folkesson i Tystberga KB (hästhållning, Stora Ekeby)	Stambanan.com
Statens fastighetsverk	Statens geotekniska institut (SGI)
Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)	Stockholms Skavsta Utveckling
Strålsäkerhetsmyndigheten	Svenska Jägareförbundet
Svenska kraftnät	Svenska kyrkan
Sveriges biodlares riksförbund	Sveriges geologiska undersökning (SGU)
Sveriges meteorologiska institut (SMHI)	Sveriges Sportfiske- och Fiskevårdsförbund
Svärta-Trosa jaktvårdskrets (under Svenska Jägareförbundet)	Södermanlands Hembygdsförbund (ingår delvis i Region Sörmland)
Sörmlandskustens räddningstjänst	Sörmlandsleden
Tillväxtverket	Trafikanalys
Transportstyrelsen	Trosa kommun
Tystberga hembygdsförening	Tystberga jaktskytteklubb
Tystbergabygdens nätverk	Tågföretagen (tidigare Tågoperatörerna)
Uttersjön flugfiskeklubb	Vattenfall Eldistribution AB
Western Riders Nyköping	Villaägarna Nyköping Oxelösund
Östra Sörmlands lantliga ryttnäring	Östsvenska handelskammaren

Tabell 3 Markavvattningsföretag i samrådsregionen.

Marå-Gärdesta torrlägningsföretag 1945. Id 397
Laggartorp dikningsföretag 1946. Id 411
L:a Långbro, Utterö torrlägningsföretag 1921. Id 91
Klövsta, Harstahopen, Rogsta, Revlinge, Tullen, Fredriksborg, L:a Baljesta torrlägningsföretag, 1921. Id 83
Harsta-Kläfsta torrlägningsföretag, 1929. Id 176
Björksund, Stångby, Nälberga torrlägningsföretag. Id 155
Ekla, Nygård torrlägningsföretag, 1921. Id 89





**TRAFIKVERKET**

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

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)