



Trafikverket
therese.hoggardh@trafikverket.se

Godkännande av miljökonsekvensbeskrivning tillhörande järnvägsplan för projektet Bangård Olofströms kommun

Trafikverkets ärendenummer: TRV 2022/107463

Beslut

Länsstyrelsen godkänner miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) för rubricerat projekt, daterad 2025-03-21. Beslutet har fattats med stöd av 2 kap. 10 § andra stycket lag om byggande av järnväg (1995:1649) (LBJ).

Miljökonsekvensbeskrivningen kan därmed kungöras och därefter ligga till grund för Trafikverkets prövning av planen med hänsyn till innehållet i 2-4 kap., 5 kap. 3-5 §§ samt 7 kap. 11 och 15 §§ miljöbalken (1998:808) (MB).

Beskrivning av ärendet

Länsstyrelsen beslutade den 2 april 2024 att rubricerat projekt kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Till följd av det beslutet har Trafikverket upprättat en miljökonsekvensbeskrivning och begär nu Länsstyrelsens godkännande av densamma.

Projektet är en del i Trafikverkets program för Sydostlänken. För att kunna hantera både ökad godstrafik och persontrafik planerar Trafikverket för att bygga om och bygga till Olofströms bangård. Inom projektet ingår även ombyggnad av befintlig järnvägsanläggning. Trafikverkets befintliga och tillkommande spår elektrifieras, och järnvägsanläggningens signalsystem byts ut.

Underlaget har granskats i beredning med berörda enheter inom Länsstyrelsen.

Länsstyrelsens upplysning i samband med projektet

Länsstyrelsen vill informera Trafikverket vad som ska tas hänsyn till i kommande tillståndspliktiga vattenverksamheter t ex markavvattning i samband med utförandet av planförslaget enligt nedan.

Vattenverksamhet/MKN

Av samrådshandling och miljökonsekvensbeskrivning framgår att avvattningen för de nya järnvägsanläggningarna kommer att hanteras med hjälp av diken, dräneringssystem, dagvattenledningar och trummor som mynnar ut i Vilshultsån eller det kommunala vattennätet. Detta innebär att ett antal trummor, diken och kulvertar behöver hanteras inom planförslagets område. Att ändra trummor, kulvertar eller diken är vattenverksamhet. De trummor som ska anläggas behöver överensstämma med MKN och det innebär att de inte får utgöra vandringshinder och behöver vara ekologiskt anpassade, i synnerhet då det finns fisk och utter i området. Vandringshinder fragmenterar vattendraget och hindrar fiskars och bottenlevande djurs rörelser upp- och nedströms, vilket påverkar deras livscyklar. Dessa hinder begränsar också flödet av näringsämnen, sediment och organiskt material.

Vilshultsån börjar i norr och sträcker sig genom planförslaget i Olofström mellan väg 15 och järnvägen, därefter går ån ihop med Holjeån i centrala Olofström.

Konnektiviteten i ån är klassad som dålig uppströms och nedströms riktning i Vilshultsån :(Skräbeån och Hårdahult, WA69221141) och Skräbeån: (Vilshultsån-Halen, WA52921618)/ Holjeån vattenförekomster enligt VISS, vilket innebär att ingen ytterligare försämring av konnektivitet får ske. Därför är det viktigt att planera utformning av vägpassager och trummor väl och motivera varför vald utformning väljs och vilka olika alternativ som funnits att välja mellan. Även andra vattenanläggningar behöver motiveras på liknande sätt. Trummorna bör beaktas och eventuellt justeras för att möjliggöra ett korrekt vattenflöde utan att hindra vattenström eller orsaka skador på omgivande ekosystem. En kulvertering av ett tidigare öppet vattendrag leder till att livsmiljöer för djur och växter försvinner, samt att spridningen av vissa arter längs vattendraget försvåras. Eftersom miljö kvalitetsnormerna måste upprätthållas anser länsstyrelsen att utformningen av kulvertering ska anpassas

och åtgärder vidtas för att säkerställa att dessa normer inte överskrids. Båda vattenförekomsterna är även påverkade av övergödning, främst till följd av näringsämnesbelastning, vilket kan ses i den biologiska kvalitetsfaktorn för påväxt-kiselalger samt i den fysikalisk-kemiska kvalitetsfaktorn för näringsämnen enligt miljökonsekvensbeskrivning.

Skräbeån (Vilshultsån-Halen) är hem för rödlistade arter, som ål och flodpärlmussla, vilket innebär att miljökonsekvenserna av byggprojektet kan påverka dessa arter negativt. Projektet måste ta hänsyn till dessa arter. Åtgärder för att skydda dem behöver övervägas i projektet. Behöver till exempel flodpärlmussla flyttas krävs tillstånd enligt fiskerilagstiftningen vilket hanteras av länsstyrelsen.

Miljökonsekvensbeskrivning anger även att det finns en risk att kemiska statusen av vattenförekomsten Skräbeån och Hårdahult kommer påverkas av miljögifter, då det finns bebyggelse, infrastruktur och industri inom avrinningsområdet.

Länsstyrelsen rekommenderar att alla trummor och kulvertar inspekteras och vid behov förbättras för att optimera vattenflödet och minimera risken för översvämningar.

Grundvatten

De ovannämnda ytvattenförekomsterna har leveranskontakt med grundvattenförekomst Jämshögsområdet-Olofström (WA80503743) som har god kemisk grundvattenstatus och god kvantitativ status enligt VISS, år 2023. Därtill berörs Lilla Holje grundvattentäkt av planförslagets område.

Förorenad mark är vanlig inom Olofströms tätort till följd av en stor mängd nedlagda och pågående miljöfarliga verksamheter där eventuellt förorenande ämnen har hanterats. Förorenad mark medför risk för utsläpp av metaller och organiska föroreningar till grundvattnet, som under byggandet av järnvägsspåret läcker in som dränvatten och utgör bas i länshållningsvattnet.

Dagvatten

Byggnationen av den nya godsbangården och angöringsspår medför en förändring av den nuvarande markanvändningen, vilket generellt kan förväntas leda till ett ökat flöde och ökat förorenat vatten.

Av samrådshandling sid. 34–35 framgår att” avvattningen av den nya järnvägsanläggningen kommer hanteras genom diken, dränerings- och dagvattenledningar och trummor..... För att begränsa flödet från den nya bangården till befintligt flöde förses bangården med fördröjningsdikeVid Olofström nedre sker fördröjning och rening via dagvattenmagasin innan dagvattnet släpps till det kommunala vattennätet.”

Det föreslagna projektet för dagvattenanläggningen bör säkerställa att dagvattenhanteringen uppfyller de krav som ställs för att undvika överbelastning av de lokala diken och förhindra översvämningar i angränsande områden. Om det är möjligt förordar Länsstyrelsen att dagvattnets flöde begränsas till den naturliga nivån, och att eventuella fördröjningsmagasin eller infiltrationslösningar beaktas för att förhindra översvämningar i både det aktuella området och de omkringliggande områdena. D.v.s. Dagvattnet från den nya godsbangården ska fördröjas och renas innan det når recipienten.

Markavvattning

Det finns ett markavvattningsföretag inom området. Utbyggnad och ombyggnad av järnvägar eller vägar påverkar ofta markavvattningsanläggningar och markavvattningssamfälligheter som är tillståndgivna. Diken kan behöva läggas om, vägtrummor kan behöva byggas eller förlängas, bangårdsdagvatten kan behöva ledas till anläggningen och grundvattennivån sänkas för att järnvägen ska få tillräcklig bärighet.

Om järnvägen går över båtnadsmark påverkas samfällighetens deltagare, även om inte själva anläggningen förändras. Påverkan på markavvattningssamfälligheten kan delas upp i tre delar: förändring av markavvattningsanläggningen, ianspråktagande av båtnadsmark och ökad belastning på markavvattningsanläggningen.

I samband med exempelvis vägbyggen, kommunal planering och förändringar av fastighetsbilden kan det bli aktuellt med omprövning eller avveckling av en markavvattningssamfällighet och dess verksamhet. Både omprövning och avveckling kan initieras av deltagare i samfälligheten eller i vissa fall av myndigheter. En avveckling sker förstas genom en omprövning. Har det skett stora avvikelser från tillståndet och behovet av markavvattning upphört kan det vara lämpligt att markavvattningssamfälligheten avvecklas. Markavvattningssamfällighet kan avvecklas med eller utan överenskommelse.

Det markavvattningsföretaget som berörs av den planerade detaljplan är A169/671 (Utdikningsföretaget Vilshultsån genom Holje moder år 1934). Detta markavvattningsföretag kan påverkas av den nya godsbangården genom omgrävning av ett dike eller på något annat sätt. Ska man göra ändringar av tillståndet för markavvattning behöver man ompröva tillståndet. Om bara små delar i båtadsområden påverkas eller att det kan bli en tillfällig påverkan behövs inte omprövning. Däremot behöver man i så fall ta kontakt med styrelsen eller medlemmarna, då behöver markavvattningsföretagen kontaktas av kommunen eller Trafikverket om de fortfarande är aktiva. Kommunen som är fastighetsägare eller deltagare i markavvattningsföretag kan också initiera omprövning eller avveckling av de markavvattningsföretagen för att underlätta detta projekt eller framtida projekt samt den planerade detaljplanen.

När en vägplan eller en detaljplan påverkar ett markavvattningsföretag ska detta belysas på ett tidigt stadium i planprocessen. Trafikverket ska ha kunskap om ifall mottagande diken har tillräcklig kapacitet.

Det anges i MKB sid. 44/130 följande "angöringsspåret kommer avvattnas genom ett nytt dike väster om spåret. Via en trumma under järnvägen leds dagvattnet vidare mot Vilshultsån.....En uppbyggnad av bankroppen med exempelvis sprängstensfyllning kan därför bli aktuellt på vissa sträckor". Länsstyrelsen anser att de planerade åtgärderna inte är klara och de behöver mer beskrivning i samband med tillståndsansökan. Länsstyrelsen gör bedömning om syftet med ett dike vid en järnväg, byggnad eller någon annan anläggning bara är att avleda dagvatten är det inte en fråga om markavvattning enligt miljöbalken. Medan dränering av ett väg- eller järnvägsområde är markavvattning om dräneringen är en förutsättning för att vägen eller järnvägen ska kunna anläggas eller om den behövs för att skydda en befintlig väg/järnväg mot vatten från den omgivande marken.

Av MKB sid. 111/130 framgår följande "Översvämningar från skyfall kan potentiellt förstärkas utmed järnvägsanläggningen där avverkning av närliggande skogsmark sker då trädens vattenbindande förmågor försvinner. Under ett 100-årsflöde beräknas ett flöde på 13 m³/s uppstå i Vilshultsån,..... Översvämningsrisken vid angöringsspåret är därmed lägre."

Länsstyrelsen betraktar att om vägbanken varaktigt måste skyddas mot vatten från ett vattenområde eller höga grundvattennivåer genom dikning eller invallning så är det markavvattning eftersom åtgärderna behövs för att varaktigt öka fastighetens lämplighet för att anlägga vägen. Skyddsvallar och liknande anläggningar/invallning som uppförs för att skydda mot vatten är en markavvattningsåtgärd om avsikten är att vallarna ska stå kvar på platsen under en längre period. Sådana vallar utgör alltid tillståndspliktig markavvattning. Anläggning av diken vid väg eller järnväg, om de är en förutsättning för att anlägga eller skydda vägkroppen mot vatten från den omgivande marken, är dikning d.v.s. markavvattning enligt miljöbalken.

Trafikverket har även framfört i MKB sid. 44/130 detta ”Den nya godsbangården har en större andel hårdgjord yta som kommer generera mer avrinning och ett större flöde. Det större flödet behöver därför magasineras i ett utjämningsmagasin..... Diket görs något bredare för att kunna plocka upp sediment och annat som riskerar att minska kapaciteten på ledningarna.”. Länsstyrelsen bedömer att om ett nytt dike grävs eller ett befintligt dike (utanför markavvattningsföretag eller detaljplan) fördjupas eller utvidgas med syfte att öka dräneringsdjupet och öka markens lämplighet för vägbyggnad så är det fråga om ny markavvattning som kräver en ansökan om tillstånd.

För vägar och järnvägar som prövats enligt väglagen (1971:948), anläggningslagen (1973:1149) och lagen (1995:1649) om byggande av järnväg bör det i detta sammanhang inte krävas någon dispens från ett ev. markavvattningsförbud. Markavvattning regleras i 11 kap. 13–17 §§ MB. Undantaget som anges i 11 kap. 12 § MB gäller andra typer av mindre vattenverksamheter, t.ex. en renovering av en brygga. D.v.s. 11 kap. 12 § MB kan inte tillämpas på markavvattning. Markavvattning kräver i princip alltid tillstånd (om det inte faller inom något särskilt undantag (ex. enligt miljöbalkens övergångsbestämmelser eller särskilda regionala förordningar).

Förorenade områden

Länsstyrelsen anser att hanteringen av hur förorenade massor ska hanteras inom projektet beskrivs tydligt och delar Trafikverkets bedömningar och förslag till hantering.

Innan grävning ska genomföras i förorenade massor måste en anmälan om detta enligt 28 §, förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd lämnas till tillsynsmyndigheten.

Kulturmiljö

Länsstyrelsen anser sammantaget att planens effekter på den byggda kulturmiljön är tillräckligt och korrekt beskrivna. Som information vill länsstyrelsen passa på att kommentera de bulleråtgärder på fasader och fönster på näraliggande bostadshus som nämns i planbeskrivningen. Miljökonsekvensbeskrivningen beskriver dock inte konsekvenserna av dessa åtgärder. Länsstyrelsen vill därför skicka med att de ändringar som ska göras beaktar befintliga kulturvärden.

Natur

Länsstyrelsen anser sammantaget att planens effekter på naturmiljön är tillräckligt och korrekt beskrivna.

Som information vill länsstyrelsen passa på att skicka med att när död ved ska placeras i faunadepå är det viktigt att dessa placeras solbelysta och att veden som placeras är i så långa och hela stockar/grenar som möjligt. Det är bra att ved i olika dimensioner läggs i faunadepå och att även faunadepåer lämnas som stående död ved. Detta kan utföras tex genom att stockar ställs och fästs mot annat träd eller som ekoxekomposter nedgrävda.

Motivering till beslutet

I enlighet med 2 kap. 10 § första stycket LBJ föreskrivs i 6 kap. 35 och 37 §§ miljöbalken samt i 16–19 §§ miljöbedömningsförordningen (2017:966) vad en miljökonsekvensbeskrivning för en järnvägsplan ska innehålla.

Beslutet kan inte överklagas

Detta beslut kan inte överklagas, vilket följer av 5 kap. 2 § andra stycket LBJ.

Länsstyrelsen tar i godkännandebeslutet inte ställning till om de beskrivna miljökonsekvenserna kan accepteras eller om åtaganden beträffande val av skyddsåtgärder är tillräckliga.

Godkännandebeslutet innebär endast att miljökonsekvensbeskrivningen kan ligga till grund för beslut om fastställande av planen.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av avdelningschef Inger Hansson med planarkitekt Carina Burelius som föredragande. I ärende, har miljöhandläggare Emma Adriansson, vattenhandläggare Alaa Aldin Alromeed och naturvårdshandläggare Anette Thörnberg och byggnadsantikvarie Magnus Johansson deltagit.