

Miljökonsekvensbeskrivning vattenverksamhet

Bilaga 4 — Samrådsredogörelse vattenverksamhet

Ostlänken delen Sjösa–Skavsta

Nyköpings kommun, Södermanlands län

2025-02-04

Ärendenummer: TRV 2021/16815



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, Box 1140, 631 80 Eskilstuna

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Miljökonsekvensbeskrivning vattenverksamhet Bilaga 4 – Samrådsredogörelse
vattenverksamhet Ostlänken delen Sjösa–Skavsta

DokumentID: OLP3-04-075-32-0_0-0001

Författare: COWI AB

Dokumentdatum: 2025-02-04

Ärendenummer: TRV 2021/16815

Version: A

Kontaktperson: Anders Karlsson

Innehåll

1. SAMMANFATTNING	4
2. INLEDNING	5
2.1. Tillståndsprocessen	5
2.2. Avgränsning mot järnvägsplanens samråd	5
2.3. Omarbetning av järnvägsplan	6
3. TIDIGARE GENOMFÖRDA SAMRÅD	7
4. SAMRÅDSKRETS	7
5. UTSKICK OCH ANNONSERING FÖR AVGRÄNSNINGSSAMRÅD	8
6. GENOMFÖRDA SAMRÅD	9
6.1. Samråd med Länsstyrelsen i Södermanlands län	9
6.1.1. Inkomna yttranden	10
6.2. Samråd med Nyköpings kommun	15
6.2.1. Inkomna yttranden	15
6.3. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	18
6.3.1. Inkomna yttranden	19
6.4. Samråd med övriga berörda myndigheter	20
6.5. Samråd med organisationer, föreningar, kommersiella fastighetsägare och markavvattningsföretag	22
6.6. Samråd med allmänheten	23
6.6.1. Inkomna yttranden	24
7. UNDERLAG	25
8. BILAGOR	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 Sjösa–Skavsta 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 Sjösa–Skavsta 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 Sjösa–Skavsta har bedrivits, och vilka synpunkter som inkommit från Länsstyrelsen i Södermanlands län, Nyköpings kommun, enskilda som särskilt berörs, övriga statliga myndigheter, allmänheten och berörda organisationer.

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 4 februari 2022.

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 avsåg spårlinjens sträckning och hölls i form av ett öppet hus den 11 maj 2017 på mötesplatsen Träffen i Nyköping. Samrådet besöktes av cirka 130 personer.

Det andra samrådstillfället hölls under perioden 21 januari till 2 mars 2022. 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.

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 Sjösa–Skavsta, en cirka 22 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 2022 har skett gemensamt med arbete avseende järnvägsplanen för delsträckan.

Inbjudan till samråd och öppet hus, synpunkter, protokoll från samrådsmöten, etcetera, knutna till ansökan om tillstånd för vattenverksamhet längs Ostlänken, delsträckan Sjösa–Skavsta finns diarieförda hos Trafikverket under ärendenummer TRV 2021/16815.

2.1. Tillståndprocessen

Bestämmelser om vattenverksamhet finns i 11 kapitlet miljöbalken. 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 kapitlet 24 § miljöbalken. 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 Sjösa–Skavsta är diarieförda på diarienummer TRV 2021/16815. 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.

2.3. Omarbetning av järnvägsplan

I december 2022 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att avbryta planeringen av nya stambanor för höghastighetståg. Samtidigt lämnade regeringen tre nya uppdrag till Trafikverket varav ett avsåg Ostlänken:

- Att för Ostlänken identifiera och vidta kostnadsreducerande åtgärder.

Ett av de områden som har studerats och redovisats är delarna vid Nyköping/Skavsta inom Ostlänkens järnvägsplan Sjösa–Skavsta. Resultatet av studien innebär att den tidigare planerade planskilda anslutningen av bibanan till stambanan vid Skavsta istället kommer att ske i plan. Förändringen av anslutningen medförde även andra justeringar av anläggningen i området som justering av placering av teknisk utrustning samt ändrade vägdragningar. Justeringen innebar inte sådana ändringar av de planerade vattenverksamheterna och deras påverkansområde att kompletterande samråd bedömdes behöva genomföras.

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 2014/72085 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 i Södermanlands län, 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 stämts av med kommunen och Länsstyrelsen i Södermanlands län. 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 till den 20 december 2021 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 sändlista med dem som fick inbjudan eftersom den innehåller personuppgifter. Denna sändlista finns dock tillgänglig under miljöprövningen som Bilaga 2. En samrådsremiss skickades den 14 januari 2022 med e-post till berörda myndigheter och samhällsfunktioner. Bifogat till samrådsremissen fanns information om samrådstiden, projektet, samrådshandlingar och sändlista.

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

Allmänheten bjöds in till samråd genom annonsering i följande tidningar: Post- och Inrikes Tidningar, Södermanlands Nyheter och Östra Sörmlands Posten. Samma information gavs i samtliga annonser, se Figur 1. Samtliga utskick gjordes den 20 januari 2021.

2022-01-21 10:22

Kungörelse i Post- och Inrikes Tidningar (PIT) - Bolagsverket

Bolagsverket

POST-och INRIKES TIDNINGAR

Övrigt

Kungörelsedelgivning

Namn/fastighetsbeteckning

Trafikverket, 202100-6297

Publiceringsdatum

2022-01-20

Kungörelse-id

K771797/21

Uppgiftslämnare

Trafikverket

Kungörelsetext

Inbjudan till samråd - planutformning

Ostlänken, delen Sjösa-Skavsta

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 Sjösa-Skavsta. 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

21 januari - 2 mars

Plats för handlingar

Information om samrådet och länk till samrådshandlingarna finns på vår webbplats: www.trafikverket.se/samradsjosaskavsta från och med 21 januari 2022. Handlingarna finns också tillgängliga fysiskt i Nyköpings stadshus, Stora torget, och Nyköpings stadsbibliotek, Hospitalgatan 6.

Synpunkter

Vi önskar få synpunkter på samrådshandlingarna senast den 2 mars 2022. 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 2014/72085 för synpunkter gällande järnvägens utformning och förväntade miljöpåverkan inom ramen för järnvägsplaneprocessen.

TRV 2021/16815 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.

Figur 1. Annons i Post- och Inrikes Tidningar 2022-01-20 om inbjudan till samråd.

6. Genomförda samråd

6.1. Samråd med Länsstyrelsen i Södermanlands län

Samråd med Länsstyrelsen i Södermanlands län har hållits löpande under arbetet med järnvägsplanen i form av bland annat möten. 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
2016-12-15	Vattenresurser och spårlinjeval
2017-08-30	Vattenfrågor relaterade till spårlinjeval
2018-09-26	Skavsta föroreningar och grundvatten
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
2020-12-03	MKN inkl. ytvatten, Natura 2000-villkor
2021-03-25	Avvattning, MKN, dammar
2021-06-17	Avvattning och dammar
2021-08-26	Skavsta avvattning dammar
2022-02-17	Våtmarker
2022-04-28	Vattenförekomster och vattendrag med Natura 2000-villkor
2022-05-19	Gillinge sumpskog
2022-06-16	Högåsens vattenskyddsområde
2022-09-29	Skavsta avvattning, påverkan på ytvatten, Gillinge samt Högåsen
2023-10-04	Vattenverksamheter och PFAS förorening, Skavsta
2023-10-26	Vattenverksamheter och PFAS förorening, Skavsta
2024-06-20	Genomgång av preliminära förändringar av vattenverksamheterna i och omarbetningen av anslutningen vid Skavsta

Ett första samråd specifikt för vattenverksamhet hölls med Länsstyrelsen i Södermanlands län den 4 februari 2022. Inbjudan till mötet samt samrådsunderlag var tillgängliga från 20 januari 2022.

6.1.1. Inkomna yttranden

Val av spårlinje

Länsstyrelsen i Södermanlands län 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 Sjösa–Skavsta specifikt.

Länsstyrelsen påtalar i den fortsatta planprocessen vikten av att risk- och påverkansanalyser som beskriver påverkan på miljökvalitetsnormer 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 4 februari har inkommit den 2022-03-02. Följande synpunkter framfördes:

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 också att Trafikverket behöver visa att anläggningsarbetet inte påverkar miljökvalitetsnormerna i recipienterna.

Mot bakgrund av att bästa möjliga teknik och att bästa plats ska väljas, enligt miljöbalken, anser länsstyrelsen att det är tveksamt om Trafikverket har tagit detta i tillräcklig 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. Länsstyrelsen ser också att ett antal enskilda intressen riskerar att påverkas som sättningskänsliga byggnader och enskilda brunnar. Många av de enskilda brunnar som kan bli påverkade har Trafikverket bedömt som liten miljöpåverkan. Länsstyrelsen förutsätter att påverkan på enskilda dricksvattenintressen kommer tas med i kommande miljökonsekvensbeskrivning samt miljöprovning.

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 bottensubstrat.

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.

Trafikverket kommer att redovisa uppfyllande av miljömål och påverkan på miljö kvalitetsnormer i MKB för järnvägsplan och MKB för miljöprövning.

Länsstyrelsen anser att det är angeläget att Trafikverket tar fram skyddsåtgärder för att minska risken för påverkan på både allmänna och enskilda intressen i det fall där framför allt miljöpåverkan bedöms som stor eller måttlig.

Vid samrådet framkom att Trafikverket utgår från de djurenheter som idag finns på de gårdar som kan få sin dricksvattenförsörjning påverkad. Länsstyrelsen ställer sig frågande om detta innebär begränsningar så att kapacitet för utökad djurhållning eller djurhållning i ett framtida varmare klimat inte inkluderas.

Länsstyrelsen instämmer i Trafikverkets bedömning att utformningen av anläggningen och skyddsåtgärder ska utföras så att påverkan och risken för negativa konsekvenser på känslig infrastruktur, byggnader och naturvärden inklusive våtmarker blir så liten som möjlig. Länsstyrelsen ser dock att det behöver förtydligas vilka skyddsåtgärder och försiktighetsåtgärder som Trafikverket planerar för att risk för påverkan ska minimeras.

Det framgår i samrådsunderlaget att det finns risk för att vattendrag kommer behöva grävas om permanent. Om meandrande vattendrag behöver grävas om anser länsstyrelsen att dessa ska ersättas med en motsvarande meandrande sträcka.

Trafikverkets svar:

Som tidigare nämnts så är Trafikverkets mål 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 bottensubstrat. Skyddsåtgärder och försiktighetsåtgärder redovisas ytterligare i kommande miljökonsekvensbeskrivning för vattenverksamhet.

Vid samordningsmöte med Trafikverket den 11 februari 2022 framkom att hantering av miljöskyddsfrågor som till exempel länshållningsvatten kommer att ses som en följdverksamhet och hanteras som anmälan till kommunen.

Med anledning av att ni tidigare nämnt att länshållningsvattnet inte kommer renas från kväve (till exempel vattenverksamhetssamråd gällande resecentrum) är det för länsstyrelsen nu oklart om Trafikverket, vid bebyggda områden som Skavsta och resecentrum, i första hand kommer leda kvävehaltigt vatten till reningsverk, exempelvis kommunalt. I tillståndet för det kommunala reningsverket står i villkor 2 att industriellt avloppsvatten samt avloppsvatten från övriga anslutna verksamheter inte får tillföras anläggningen i sådan mängd eller av sådan beskaffenhet att anläggningens funktion nedsätts eller olägenheter uppkommer för avloppsslammet, recipienten eller omgivningen i övrigt. Länsstyrelsen anser därför att det inte är något som Trafikverket kan ta för givet att länshållningsvattnet kan renas genom reningsverket. Trafikverket behöver rena kvävehaltigt vatten med anledning av att Östersjön är en närliggande recipient. Ytterligare en anledning till att Trafikverket själva behöver rena länshållningsvattnet som orsakas av grundvattenuppträngning är risk för förekomst av PFAS-förorening i grundvattnet kring Skavsta.

Det framgår att grundvattenmagasinet Larslundsmalmen är klassat som nationellt viktigt för vattenförsörjning. Det framgår också att järnvägen passerar igenom den sekundära skyddszonen för Högåsens vattenskyddsområde i princip längs hela delområdet, vilket innebär att hänsyn måste tas för att inte påverka vattnets kvalitet eller kvantitet.

Just mot bakgrund av att Larslundsmalmen är av nationell betydelse för vattenförsörjningen samt då miljöskyddsfrågor ska hanteras inom ramen för tillståndsansökan om vattenverksamhet, så behövs mer transparens från Trafikverket gällande vilken hänsyn som planeras för att inte negativt påverka vattenskyddsområdet i samband med anläggande och drift av Ostlänken. I det nu aktuella samrådet ges vattenskyddsområdet mycket begränsat utrymme då, vad länsstyrelsen förstår, Trafikverket inte bedömer att det kommer bli någon påverkan på vattenskyddsområdet eller vattentäkten.

Trafikverkets svar:

Vatten kommer i det här fallet inte ledas till reningsverk. Vad gäller rening av PFAS och behov av rening av kväve så kommer detta att beskrivas i sträckans MKB.

Trafikverket noterar synpunkter om Larslundsmalmen, rening av länshållningsvatten och utformning av dagvattendammen. Redovisning kommer att ske i MKB för järnvägsplan, samt för de delar som är tillståndspliktiga även i miljöprövningen. Även dispens för arbeten inom vattenskyddsområdet kommer att hanteras i miljöprövningen.

Länsstyrelsen saknar Trafikverkets beskrivning av hur skyddsföreskrifterna ska följas gällande hantering av dagvatten från hårdgjorda ytor. Det saknas även beskrivning av hur anläggande, drift och underhåll av järnvägen kommer ske på sådant sätt att förorening av yt- eller grundvatten inom vattenskyddsområdet ska förhindras och vilken typ av fördröjning och uppsamling dräneringssystemet längs järnvägsspåren ska vara försett med för att minimera risken för spridning av förorening i samband med exempelvis kemikalieolyckor eller liknande.

Länsstyrelsen ser också att Trafikverket planerar att fördjupa 700 meter av övre delen av Idbäcken för att säkerställa en naturlig avledning från dammarna. Vid samråd med länsstyrelsen den 21 januari 2022 har Trafikverket informerat om att länsvatten i samband med PFAS-saneringen vid resecentrum planeras att ledas till Nyköpingsån, eftersom denna vattenförekomst har ett större flöde än Idbäcken.

Trafikverkets svar:

Fördjupningen av Idbäcken är i det här skedet inte längre aktuell efter att mer noggranna inmätningar genomförts under projekteringen. Hur skyddsföreskrifterna för Högåsens vattentäkt kommer uppfyllas beskrivs i kommande MKB för vattenverksamhet.

Eftersom övre delen av Idbäcken går genom vattenskyddsområdet önskar länsstyrelsen att Trafikverket i kommande MKB visar hur vatten från dammar kommer ledas till Idbäcken utan risk för förorening av ytvatten inom vattenskyddsområdet. Exempelvis ser länsstyrelsen att Trafikverket behöver visa när och efter vilket resultat i kommande provtagningsprogram som ett eventuellt skifte; från att leda länsvatten till Nyköpingsån till att leda vatten från dammar till Idbäcken kommer ske. Länsstyrelsen ser också att Trafikverket bör inkludera en riskanalys för eventuellt kvarlämnade PFAS/övriga markföroreningar och dess koppling till en potentiell framtida spridning till dräneringsdammar som planeras att avledas till Idbäcken eller grundvatten.

Trafikverkets svar:

När det gäller dagvatten kommer hanteringen att beskrivas i MKB för järnvägsplan och prövas där. Vad gäller hantering av länshållningsvatten så kommer detta att beskrivas i MKB.

Om det inte är uppenbart att skärningar och tillhörande dammar kan anläggas utan risk för förorening av yt- eller grundvatten inom vattenskyddsområdet anser länsstyrelsen att en annan anläggningsmetod och/eller en annan ledning av vatten från dammar ska användas vid passagen av vattenskyddsområdet.

Trafikverkets svar:

Trafikverket bedömer att det kommer gå att anlägga järnvägen enligt vald anläggningsmetod utan risk för vattenskyddsområdet. Detta beskrivs mer utförligt i MKB.

Länsstyrelsen vill påminna om att i första hand förlägga järnvägen så att våtmarker (exempelvis NH3-10271 vid KM47+1000) inte påverkas, i andra hand med skyddsåtgärder (exempelvis bro) och i tredje hand med sådana skyddsåtgärder så att dränering av resterande del av våtmarken inte kan ske. Länsstyrelsen ser också att Trafikverket i sin climateffektanalys också bör räkna in den förlust i kolinbindning som förlust av våtmarker direkt och indirekt innebär (exempelvis om angränsande våtmarker/sumpskogar får sin hydrologi och därmed kolinbindning påverkad).

Trafikverkets svar:

Trafikverket har lagt stor vikt vid att minska miljöpåverkan så långt som möjligt vid val av lokalisering av järnväg och tillhörande anläggningar. Våtmarker är vanligt förekommande inom delsträckan och det har inte varit möjligt att undvika påverkan på alla våtmarker.

Hagnesta industrideponier

Länsstyrelsen anser att Trafikverket inte är ansvarig för föroreningen men att en flytt av vattendraget som föreslås inte är lämplig så länge en sanering och/eller bedömning av risker inte är genomförd på området gällande säckarna med växtskyddsmedel (MCPA-baserat bekämpningsmedel) och betningsmedel för utsäde.

Trafikverkets svar:

För området har det tagits vattenprover och vattnet har inte innehållit föroreningar. I samband med en omledning så kommer Trafikverket se till att sediment hanteras korrekt. Detta kommer även presenteras i MKB.

Skavsta flygplatsområde

Vid Skavsta (km 58+050—61+100) ska flera anläggningar/åtgärder göras som kan medföra grundvattensänkning, det finns även sättningsrisk i vissa områden (G58-101, G59-105, G59-106). Det saknas en riskbedömning av åtgärderna samt de geologiska och geohydrologiska förutsättningar kopplat till föroreningen av PFAS i grundvatten.

Det framgår inte hur projektet kommer påverka risk för spridning av PFAS i grundvatten så som spontning vid brostöd och bottenplattor samt tillfälliga sponter under byggskedet. Exempelvis för ID G59-002 anges att en skyddsåtgärd så som tät spont planeras för att minska grundvattenpåverkan. Länsstyrelsen saknar en bedömning gällande hur detta påverkar grundvattenriktningen och konsekvenserna av att ändra strömningsriktning av PFAS-förorenat grundvatten. Länsstyrelsen konstaterar att det finns risk för förekomst av bekämpningsmedel inom området och vill därför fråga om bekämpningsmedel har analyserats i provtagna medier. Vad gäller flyghangaren, objekt E i Figur 12, ställer Länsstyrelsen frågan om det finns risk att PFAS-haltigt bekämpningsmedel har förekommit, till exempel i sprinklersystem eller genom andra brandbekämpningsåtgärder?

Trafikverkets svar:

Trafikverket har undersökt tidigare verksamheter och det finns ingen dokumentation om användning av bekämpningsmedel och därför har provtagning inte utförts med avseende på sådana föroreningar. Om Länsstyrelsen har information om användning av bekämpningsmedel tar Trafikverket gärna del av sådan dokumentation. Rörande PFAS kommer påverkan på grundvattenflöden och eventuell risk för föroreningsspridning att hanteras i MKB för miljöprovningen.

Vad gäller flyghangaren så tolkar vi frågan som att den rör hangar 6, som kommer behöva rivas och som tidigare diskuterats med Länsstyrelsen. Vi föreslår och planerar en kompletterande provtagning vid hangaren efter att den är riven.

Halten arsenik i grundvatten visar halter inom klass 4 enligt SGUs bedömningsgrunder för grundvatten. Arsenikhalter i den nivån betraktas som hög halt med stark grad av påverkan och kan medföra biologiska effekter i ytvatten. Trafikverket redogör för att ytterligare utredningar ska göras för att avgränsa förorening av PFAS och petroleumkolväten men länsstyrelsen saknar uppgifter om hur de höga arsenikhalterna i grundvatten ska hanteras vidare.

Det framgår på sidan 48 att kompletterande provtagning ska genomföras vid den gamla brandövningsplatsen och flygplatsens parkering. Länsstyrelsen önskar även att det framgår att utökad provtagning även genomförs vid den nya brandövningsplatsen.

Sista stycket sidan 47, begrepp. Använd enhetligt begreppet gällande nya brandövningsplatsen, ibland används den gamla motorkörningsplatsen. Vilka områden avses i mening "Halter över det preliminära riktvärdet 45 ng/l har uppmätts i både ytliga och djupa grundvatten-rör"? Innan den meningen nämns platsen 600 meter väster om gamla motorkörningsplatsen och bibanan varför det krävs ett förtydligande vilket område som avses därefter (eller om det är ett generellt resultat av provtagningen för alla undersökta områden).

Trafikverkets svar:

Frågor kring Skavsta flygplats och medföljande risker kommer att beskrivas i MKB. Angående sidan 47, så kommer även detta att förtydligas i MKB.

Vid samrådet framgick att inga kompensationsåtgärder är planerade för de skador som uppstår på vattenmiljöerna. Att kompensationsåtgärder kan behövas har tidigare framförts 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:

Det finns i dagsläget inga kompensationsåtgärder planerade.

6.2. Samråd med Nyköpings kommun

Samråd med kommunen har hållits löpande under arbetet med järnvägsplanen i form av bland annat möten. Vid dessa möten 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.

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 Sjösa–Skavsta.

Kommunen värnar om 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 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.

TRV arbetar även enligt skadelindringshierarkin. Vid val av korridor och spårlinjeval har landskapsparametrarna, inklusive naturmiljö, vägt tungt för att välja bäst möjliga placering av järnvägen. Vid utformningen av anläggningen arbetar TRV med skademinimering genom till exempel anpassning av bankar och broar.

Skyddsåtgärder i form av trummor, viltpassager och dammar med mera tas fram. Om kvarstående skada kvarstår arbetar TRV med kompensation, i de fall lagstöd för detta finns. En kompensation behöver då rymmas inom markanspråket för anläggningen. TRV har inget uppdrag att jobba brett med civilrättsliga avtal eller att förvalta o sköta tillskapade naturmiljöer. TRV tar inte fram kompensationsutredningar, utan kvarvarande skada och ev. kompensationsåtgärder redovisas i MKB för järnvägsplanen. Ifall länsstyrelsen inte delar TRV's bedömningar kring kvarvarande skada och eventuell kompensation så behöver länsstyrelsen precisera vilka platser det rör sig om, varför ni anser att kompensation krävs samt vad en kompensation skulle kunna innebära.

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 samråds-materialet.

km 48+500–49+500:

Utformning av bro över Svärtaåns dalgång och eventuella bullerskyddsåtgärder är av högsta prioritet.

km 52+500:

Kommunen ser positivt på en bro över Tunsättersbäcken men en analys av landskapet behövs för att avgöra om bro över hela dalgången är att föredra.

km 57+000:

Utformning av bro över Nyköpingsåns dalgång och eventuella bullerskyddsåtgärder är av högsta prioritet.

km 64+000–66+500:

Säkring av passage genom vattenskyddsområde där förekomst av förorenad mark ställer extra höga krav på placering, skyddsåtgärder och utformning.

km 66+000:

Kommunen informerar om att passage sker av befintlig vattenledning och att kommunen kommer att dra en ny vattenledning i området.

km 67+500:

Kommunen ser ett behov av en eller flera friluftspassager vid Stigtomta- och Larslundsmalmen.

Trafikverkets svar:

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

Uppdaterat svar 2022-06-23:

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.

Vid km 52+700 krävs i byggskedet särskild hänsyn till förekomsten av grönling i Tunsättersbäcken.

Trafikverkets svar:

Trafikverket arbetar kontinuerligt genom hela planläggningsprocessen utifrån skadelindringshierarkin, det vill säga att skador på naturvärden undviks och minimeras vid lokalisering, spårlinjeval och utformning av järnvägsanläggningen. Miljökonsekvenserna redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen och vid kvarstående skada beskrivs detta i denna.

Som biflöde till Svärtaån omfattas Tunsättersbäcken av villkor kopplade till det tillstånd enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken (1998:808) för Ostlänkens passage av Natura 2000-området som beviljats av Länsstyrelsen i Södermanlands län. I tillståndet återfinns ett antal villkor – som avser såväl bygg- som driftskedet – som behöver vara uppfyllda. För passagen av Tunsättersbäcken finns till exempel villkor om att bropelare inte får placeras i bäcken eller dess strandzon, att förutsättningar för passage för utter anordnas samt att inga vandringshinder för fisk eller utter får skapas. I miljökonsekvensbeskrivningen redovisas utförligt vilka skyddsåtgärder som Trafikverket planerar och vilka anpassningar som gjorts för att villkoren ska uppfyllas. Järnvägsbron och dess brostöd har till exempel anpassats för att minimera påverkan på Tunsättersbäcken och en planerad väg har fått en ny dragning för att inte hamna precis intill bäcken.

Förslag till järnvägsplan

Kommunstyrelsen antog den 3 mars 2022 ett yttrande gällande järnvägens utformning och dess påverkan som det framställts i samrådsmaterialet för delsträckan Sjösävs- Skavsta. Nedan redovisas de synpunkter som relaterar till vattenverksamhet, yttrandet i sin helhet redovisas i samrådsredogörelsen för järnvägsplanen.

Larslundsmalmen och Högåsens vattenverk

Kommunen ser att samrådsmaterialet inte är samstämmigt med avseende på skydd av grundvattenförekomsten Larslundsmalmen. För kommunen är det av största vikt att grundvattenförekomsten skyddas så långt som möjligt och kommunen förutsätter att den i ett tidigt skede informeras om Trafikverkets vidare hantering av frågan om tätskikt under järnvägsanläggningens spår och diken.

Kommunen ser det som särskilt viktigt att säkerställa skyddet för Högåsens vattenverk, av riksintresse för vattenförsörjning, och att detta arbete tydligt redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar till sig synpunkterna och kommer att justera och komplettera texterna i materialet inför att miljökonsekvensbeskrivningen ska skickas in till länsstyrelsen för godkännande och järnvägsplanen ställas ut för granskning. Grundvattenförekomsten och dricksvattentäkten har tillfästs stor vikt i arbetet med att utforma den nya järnvägsanläggningen och identifiera vilka åtgärder som behöver vidtas för att minimera påverkan. Konstruktioner med tätskikt under spåren, täta diken och andra alternativ för att hejda föroreningsspredning om olyckan skulle vara framme har utvärderats.

Risken för förorening av grundvattenförekomsten och dricksvattentäkten är störst under byggskedet men bedöms kunna hanteras genom att anpassade skyddsåtgärder vidtas. Åtgärder för att undvika läckage av föroreningar under byggskedet handlar i första hand om placering av arbetsområden, uppställningsplatser av fordon, med mera. Placeringar ska säkerställa att eventuellt läckage av föroreningar inte kan nå grundvattenmagasinet.

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. Trafikverket ser framemot en fortsatt nära dialog med kommunen i frågan.

Dispens för arbeten inom vattenskyddsområdet kommer att hanteras i miljöprövningen.

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 21 januari–2 mars 2022. 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 under februari och mars 2022.

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. Inget relevant i förhållande till vattenverksamhet tillkom för val av spårlinje.

Förslag till järnvägsplan och samråd vattenverksamheter

Nedan sammanfattas inkomna synpunkter gällande vattenverksamhet från enskilda som kan bli särskilt berörda från samrådet 2022.

Vattenflöde

Ett antal fastighetsägare lämnade nyttig information om var brunnar och täckdiken är belägna och om hur dräneringen är upplagd och påtalade att det är viktigt att avrinningen inte påverkas. En fastighetsägare uttryckte oro över det dagvatten som kommer att släppas ut på åkern vid bropelarna medan en annan fastighetsägare oroar sig för att vattenverksamheten ska påverka jordbruksmarken negativt om grundvattennivån sänks.

En fastighetsägare påtalar just vikten av att grundvatten- och ytvattennivåerna inte får sänkas på ett sådant sätt att det innebär en negativ påverkan på skogs- och jordbruket till följd av försämrade förhållanden för växtligheten. De utredningar som Trafikverket gör och de åtgärder som ska vidtas i byggskedet måste säkerställa att dräneringar, täckdiken och diken inte försämras på så sätt att förutsättningarna för jord- och skogsbruk samt övrig gårdsförvaltning försämras.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för informationen om brunnar, dränering med mera som framkommit på mötena med de enskilda som kan bli särskilt berörda. Trafikverket har under projektets gång detaljstuderat påverkan på vattenflöden. Trafikverket jobbar för att minimera den påverkan som anläggningen kan förväntas innebära på såväl vattennivåer som dränering, täckdiken och diken.

En annan fastighetsägare påtalade att en av de föreslagna dammarna är placerad på högproduktiv åkermark. Här kommer järnvägen att gå tvärs över en grusås som fungerar som en vattendelare och det är av stor vikt att skador på befintlig dränering och större, omfördelade flöden undviks. Fastighetsägaren påtalade även att den planerade järnvägsbanken på åkermarken kommer att innebära stora bekymmer med uppskjutande vatten och jordmassor.

Trafikverkets svar:

Sedan tiden för samrådet har en översyn av dammarna gjorts och den damm som synpunkten avser kommer att utgå. Den ersätts med ett fördröjningsdike norr om banan. En järnvägsbank på den aktuella marken går inte att undvika men åtgärder vidtas i form av markstabilisering och dränering.

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 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 passagerarna över vattendragen bör utformas omsorgsfullt så att de naturliga hydrologiska förhållandena inte påverkas. Hänsyn bör också tas till översvämningssrisker i såväl dagens som ett framtida klimat.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar med sig synpunkterna i det kommande arbetet.

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

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar med sig informationen i det kommande arbetet och arbetar systematiskt för att byggandet av Ostlänken inte ska påverka flygplatsverksamheten negativt. Samråd med Skavsta flygplats hålls kontinuerligt.

Statens geotekniska institut (SGI)

SGI anser att erhållet material utgörs av ett knapphändigt underlag och eftersom processen är i ett tidigt skede avstår SGI därför från att lämna synpunkter vid detta tillfälle. SGI ser dock fram emot att få lämna synpunkter när en samrådshandling finns framtagen.

SGI föreslår även att en kommande samrådshandling och miljökonsekvensbeskrivning inkluderar dels en översiktlig beskrivning av geologiska och geotekniska förhållanden, dels en översiktlig bedömning av vilka risker avseende ras, skred och erosion respektive omgivningspåverkan som dessa kan medföra. Detta kan med fördel redovisas i kartmaterialet. SGI rekommenderar också att samrådshandlingen och miljökonsekvensbeskrivningen behandlar förekommande förorenade områden inom arbetsområdet, samt hur risker och konsekvenser av dessa ska hanteras under arbetets gång.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar med sig synpunkterna i det kommande arbetet med järnvägsplanen och miljöprovningen.

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 Sjösa–Skavsta.

Sveriges geologiska undersökning (SGU)

SGU påtalar att såväl byggandet som driften av Ostlänken på sträckan Sjösa–Skavsta kommer att påverka grundvattnet i området, både kvalitativt och kvantitativt. Påverkan på beslutade miljökvalitetsnormer för grundvattenförekomsterna Larslundsmalmen och Skavstafältet behöver redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen och myndigheten tillhandahåller en länk till sin checklista för påverkan på grundvattenförekomst. Av särskild vikt är att utreda och planera för tillräckliga skyddsåtgärder så att den nya järnvägsanläggningen inte ska innebära en ökad risk för kvantitativ eller kemisk påverkan på vattenkvaliteten, vare sig i byggskedet eller i driftskedet.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar till sig synpunkterna och kommer att inkludera påverkan på beslutade miljökvalitetsnormer för grundvattenförekomsterna Larslundsmalmen och Skavstafältet inför att miljökonsekvensbeskrivningen ska skickas in till Länsstyrelsen i Södermanlands län för godkännande och järnvägsplanen ställas ut för granskning. Grundvattenförekomsterna har tillfästs stor vikt i arbetet med att utforma den nya järnvägsanläggningen och identifiera vilka åtgärder som behöver vidtas för att minimera påverkan. Konstruktioner med tätskikt under spåren, täta diken och andra alternativ för att hejda föroreningsspridning om olyckan skulle vara framme har utvärderats. Påverkan på grundvattenförekomster beskrivs vidare i MKB.

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.

Eftersom det längs den planerade sträckningen återfinns ett flertal påverkanskällor och att det finns förhöjda halter av föroreningar i området kring banvallen håller inte SGU med Trafikverket om att den planerade järnvägsanläggningen endast bedöms innebära en måttlig påverkan med avseende på risken för mobilisering av föroreningar. Myndigheten påtalar att även en tillfällig grundvattenbortledning kan leda till irreversibla skador och att stora mängder föroreningar kan mobiliseras även vid kortare grundvattenbortledningar. Varje bortledning behöver därmed bedömas med avseende på dels påverkansgrad för det aktuella området, dels den aktuella tidsperiod som bortledningen sker.

Eftersom det i detta område har påträffats förhöjda halter av föroreningar i grundvattnet är det mycket viktigt att utreda lämplig hantering av grundvatten som leds bort och bortgrävda massor. För både bygg- och driftskede är det olämpligt att förorenat vatten infiltreras i marken eller återförs till vattendrag eller fördröjningsmagasin utan rening.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar till sig synpunkterna och kommer att inkludera ett utvecklat resonemang om hur rening av grundvatten ska ske inför att miljökonsekvensbeskrivningen ska skickas in till Länsstyrelsen i Södermanlands län

för godkännande och järnvägsplanen ställas ut för granskning. Projektet strävar efter att undvika hantering av förorenat grundvatten såväl i driftskedet som i byggskedet. Där detta inte är möjligt kommer grundvattnet att hanteras genom rening för att vatten som släpps ut ska uppfylla uppställda kriterier för utsläppshalter. För närvarande pågår arbetet med att ta fram en känslighetsanalys med avseende på ytvatten. Även detta kommer att redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen för vattenverksamhet.

Diskussioner pågår även om hur förorenade massor ska hanteras. För de markföroreningar som har påträffats där den nya järnvägsanläggningen ska byggas vid Skavsta flygplats och inom den gamla brandövningsplatsen planerar Trafikverket i dagsläget för att de ska grävas upp och transporteras till godkänd avfallsanläggning. Före deponering ska schaktmassorna stabiliseras för att minimera risken för utlakning av PFAS-föroreningar från deponerat material.

SGU noterar att kartan över förorenade områden visar på de lokaler där förorenande verksamhet har bedrivits. Myndigheten påtalar dock vikten av att beakta att flera av föroreningarna, exempelvis PFAS, kan transporteras långa sträckor och har också påträffats i höga halter långt från utsläppsplatsen. Stora delar av området i närheten av flygplatsen är därmed att betrakta som riskområde för föroreningar.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar till sig synpunkten och förtydligar skrivningarna i miljökonsekvensbeskrivningen för järnvägsplan. Sedan tiden för samrådet har ytterligare undersökningar gjorts varför lägesbilden av föroreningens utbredning vid den planerade anläggningen kommer att vara klarare inför att miljökonsekvensbeskrivningen ska skickas in till Länsstyrelsen i Södermanlands län för godkännande och järnvägsplanen ställas ut för granskning. Hela flygplatsområdet är nu markerat som ett riskområde med hänsyn till förorening i grundvatten.

SGU påtalar även att det finns nya jordartskartor för området på myndighetens kartvisare och att det inom kort kommer att publiceras nya avgränsningar för Skavstafältets grundvattenmagasin.

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 2022. I inbjudningarna skickades det även med en folder med övergripande information om projektet. Vilka som fått inbjudningarna framgår av bilagorna till den här samrådsredogörelsen.

Nyköping-Oxelösunds Vattenverksförbund

Nyköping-Oxelösunds vattenverksförbund förser Nyköpings kommun och Oxelösunds kommun med dricksvatten från Stigtomtamalmen och Larslundsåsen. Förbundet ser att den planerade järnvägens sträckning innebär stora risker för påverkan av vattenleveransen till kommunerna och efterlyser bland annat en bedömning av påverkan på riksintresset för vattenförsörjning.

Förbundet påtalar även att Trafikverket behöver säkerställa att de naturliga grundvattenströmmarna eller vattenkvaliteten inte påverkas och att den planerade dagvattendammen inte får infiltreras i Larslundsmalmen utan föregående rening och vattnet ska tas om hand utanför vattenskyddsområdet.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar till sig synpunkterna och kommer att justera och komplettera texterna i materialet inför att miljökonsekvensbeskrivningen för järnvägsplan ska skickas in till Länsstyrelsen i Södermanlands län för godkännande och järnvägsplanen ställas ut för granskning. Området kring vattenverket – av riksintresse för vattenförsörjningen – har tillfästs stor vikt i arbetet med att utforma den nya järnvägsanläggningen och identifiera vilka åtgärder som behöver vidtas för att minimera påverkan. Konstruktioner med tätskikt under spåren, täta diken och andra alternativ för att hejda föroreningsspridning om olyckan skulle vara framme har utvärderats. Detta kommer även att redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen för vattenverksamhet.

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.

Dagvattnet och dränvattnet som ska återinfiltreras bedöms vara tillräckligt rent för att inte påverka kvaliteten på dricksvattnet. Den planerade infiltrationsdammen ligger inte heller inom vattenskyddsområdet.

Även förbundets åtkomst till vattenanläggningarna för underhåll och reparation behöver säkerställas samtidigt som Trafikverkets underhåll av järnvägsanläggningen inte heller får påverka vattenförekomsten eller förbundets vattenanläggningar.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar till sig synpunkterna och avser inte att bedriva underhåll som riskerar att påverka grundvattenförekomsten eller vattenverksförbundets anläggningar negativt. Anläggningens utformning medger fortsatt åtkomst till vattenanläggningarna.

6.6. Samråd med allmänheten

Ett första samråd med allmänheten genomfördes i form av ett öppet hus den 11 maj 2017. Samrådsmötet hölls på mötesplatsen Träffen i Nyköping 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 130 personer. På mötet fanns även möjlighet att inkomma med frågor och synpunkter skriftligen.

Ett andra samråd med allmänheten hölls digitalt under perioden 21 januari—2 mars 2022. 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 21–30 januari. 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 3–5 kilometer från den planerade spårlinjen inom järnvägsplanen för Ostlänken, delen Sjösa–Skavsta. Inlägget kommenterades totalt 29 gånger, varav 3 var Trafikverkets svar. Av kommentarerna kan endast en anses avse järnvägsanläggningen på den aktuella sträckan. Majoriteten av kommentarerna berörde politiska beslut om till exempel stationslägen och investeringskostnad för Ostlänken som helhet, snarare än järnvägsanläggningen på sträckan Sjösa–Skavsta.

Utöver de öppna samrådstillfällena har allmänheten löpande under projektet haft möjlighet att komma med frågor och synpunkter via synpunktsformuläret som finns på Trafikverkets hemsida.

6.6.1. Inkomna yttranden

Vid samrådet 2017 samt 2022 inkom inga synpunkter relaterade till vattenverksamhet från allmänheten. Alla yttranden finns redovisade i samrådsredogörelsen för Järnvägsplan Sjösa–Skavsta.

7. Underlag

Samrådsunderlag finns diarieförda hos Trafikverket under ärendenummer TRV 2021/16815.

8. Bilagor

Bilaga 1 Samrådsrets

Bilaga 1

Tabell 2. Samrådsrets, myndigheter, länsstyrelser, kommuner, föreningar, företag, etc.

Ambulanssjukvården Sörmland
Arbetsmiljöverket
Botaniska sällskapet Stockholm
Boverket
Circle K Stavsjö
Cykelfrämjandet Sörmland
Cykelklubben Dainon
E.ON Elnät Sverige AB
Elsäkerhetsverket
Energimyndigheten
Europakorridoren
Flygbussarna Airport Coaches
Folkhälsomyndigheten
Fortifikationsverket
Friluftsförbundet Nyköping
Fågelföreningen Tärnan
Fältbiologerna
Föreningen Sörmlands Ornitologer
Föreningen Sörmlandsentomologerna
Försvarsmakten
Green Cargo
Griparna Speedway

Gästabudstaden AB
Havs- och vattenmyndigheten
IP-Only
Jernhusen
Jordbruksverket
Jägarnas Riksförbund
Jönåkers Häradsallmänning
Kommunbygderåd Nyköping
Lantmäteriet
Livsmedelsverket
LRF Södermanland
LRF Östergötland
Luftfartsverket
Länsstyrelsen i Södermanlands län
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)
Mälardalstrafik Mälard AB
Naturhistoriska riksmuseet
Naturskyddsföreningen Södermanland
Naturvårdsverket
Norrköpings kommun
NTF Sörmland-Örebro län- Östergötland
Nyköping i samverkan (NYSAM)
Nyköping Vatten

Nyköping-Oxelösunds Vattenverksförbund
Nyköpings biodlare
Nyköpings fallskärmsklubb
Nyköpings flyghistoriska förening (F11 Museum)
Nyköpings Frisksportklubb
Nyköpings Hembygdsförening
Nyköpings Jakttskytteklubb
Nyköpings kommun
Nyköpings Motorsällskap
Nyköpings Orienteringsklubb
Nyköpings Pistolklubb
Nyköpings scoutkår
Nyköpingsåarnas vattenvårdsförbund
Nyköping-Östgötalänken AB
ONYX näringslivsutveckling AB
Orienteringsklubben Hällen
Oxelösunds kommun
Polismyndigheten Region Öst
Postnord
Region Sörmland
Region Östergötland
Riksantikvarieämbetet
Sjöfartsverket

Sjösa IF
Skanova
Skogsstyrelsen
Stambanan.com
Statens fastighetsverk
Statens geotekniska institut (SIG)
Stavsjö Krog & Kafé
Stigtomta Hembygdsförening
Stockholm Skavsta flygplats AB
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
Sveriges åkeriföretag
Swerock
Södermanlands Hembygdsförbund
Södermanlandsbataljonen/27:e hemvärnsbataljonen

Sörmlands museum
Sörmlandskustens räddningstjänst
Sörmlandsleden
Sörmlandstrafiken
Tele2 Sverige AB
Telenor Sverige AB
Tillväxtverket
Trafikanalys
Transportstyrelsen
Trosa kommun
Tågföretagen
Vattenfall AB
Villaägarna Nyköping Oxelösund
VTI
Östsvenska handelskammaren

Tabell 3. Markavvattningsföretag i samrådsregionen.

Ängssäter, Brottninge, 1947. ID 447
Vik-Rällinge tf, 1946. ID 404
Jordbron Djelp. ID 387
Svärtaåns rf Sjösa, Skalkulla, Svärta Husby ID 100
Hagnesta-Sjösa tf ID 371
Garphagen-Ekeby df ID 417
Myra-Koxäng tf ID 187
Ängsäter-Brottninge df, ID 447
Vik-Rällinge tf ID 404



TRAFIKVERKET

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

www.trafikverket.se