

SAMRÅDSUNDERLAG FÖR AVGRÄNSNINGSSAMRÅD ENLIGT 6 KAP MILJÖBALKEN

E4 Blommenhovsbroarna i Nyköping
Nyköpings kommun, Södermanlands län

Vägplan, 2024-09-11



Trafikverket

Postadress: Box 1140, 632 20 Eskilstuna

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSUNDERLAG FÖR AVGRÄNSNINGSSAMRÅD ENLIGT 6 KAP
MILJÖBALKEN

Författare: Structor Miljöteknik AB, Uppdragsledare Peter Larsson

Dokumentdatum: 2024-09-11

Ärendenummer: TRV 2024/9097

Åtgärdsnummer: 18349

Uppdragsnummer: 178361

Version: 1.0

Kontaktperson: Magnus Persson, Projektledare Trafikverket

Innehåll

Sammanfattning	5
1. Bakgrund.....	6
1.1. Kort beskrivning av projektet och dess utformning	6
1.1.1. Projektets ändamål och projektmål.....	6
1.2. Bärighet på vägnätet	6
1.3. Lokalisering	7
1.4. Tidigare genomförda samråd	9
1.5. Beslut om betydande miljöpåverkan.....	9
1.6. Aktuellt samråd	9
1.7. Samrådsrets.....	10
1.8. Administrativa uppgifter.....	11
2. Geografisk avgränsning	11
3. Tidsmässig avgränsning	12
4. Beskrivning av förutsättningarna i nollalternativet	12
4.1. Nollalternativ.....	12
4.2. Planförhållanden	12
4.3. Riksintressen	14
4.4. Landskap	14
4.5. Boendemiljö	15
4.6. Kulturmiljö	15
4.7. Naturmiljö	17
4.8. Rekreation och friluftsliv.....	19
4.9. Vattenmiljö.....	19
4.9.1. Vattenskyddsområden.....	19
4.9.2. Ytvattenförekomster.....	19
4.9.3. Grundvattenförekomster	19
4.10. Geotekniska förhållanden.....	21
4.11. Miljöbelastning.....	23
4.11.1. Boendemiljö och hälsa	23
4.11.2. Luftkvalitet	24
4.11.3. Förorenad mark.....	24
4.11.4. Klimat och energi.....	25
5. Avgränsning av miljöaspekter samt förslag på utredningar och underlag	25
5.1. Störningar för närboende under byggtiden	25

5.2.	Störningar för närboende under drifttiden.....	26
5.3.	Klimatpåverkan	26
5.4.	Påverkan och effekter på naturmiljön	26
5.5.	Påverkan och effekter på kulturmiljön	27
5.6.	Påverkan på vatten	27
5.7.	Markföroreningar	27
5.8.	Risk och säkerhet.....	27
5.9.	Riksintressen	28
6.	Planerad miljökonsekvensbeskrivning	28
7.	Källor	29

Sammanfattning

Aktuell del av E4 sträcker sig över de västligaste delarna av Nyköping, Södermanlands län. Blommenhofsbroarna passerar över bostads- och industriområden. Bron går även över befintligt järnvägsområde för Ostlänken. Utredningsområdet sträcker sig längs E4:an från trafikplats Kungsladugården (132) i söder till trafikplats Hållet (133) i norr. Utredningsområdet sträcker sig ca 100 m på vardera sida om befintlig väg E4, samt ca 1 km längs E4:an.

Anläggningsfasen kommer att innebära omgivningspåverkan i form av bland annat buller, vibrationer och damning samt trafikstörningar i samband med rivning av befintliga motorvägsbroar, nybyggnad av nya motorvägsbroar och anslutande motorväg med bostadsbebyggelse nära inpå. Åtgärderna genomförs i ett område med delvis lösa jordar som kräver pågrundläggning av brostöd och även grundförstärkningsåtgärder för högre vägbankar.

Då det är en befintlig motorväg som ska byggas om är den passerande fordonstrafiken på E4:an viktig att få fungera under entreprenadtiden, så även järnvägstrafiken på järnvägsbanorna under broarna.

Ett fysiskt möte genomfördes med både Länsstyrelsen i Södermanlands län, Region Sörmland och Nyköpings kommun, 2024-01-18. Ett undersökningssamråd har även genomförts. Samrådstiden för undersökningssamrådet varade mellan 3 juni-25 juni. Mot bakgrund av samrådet beslutade Länsstyrelsen 2024-08-20 att vägplanen kan antas medföra betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ska därmed tas fram i processen för miljöbedömningen.

Detta underlag utgör samrådsunderlag för avgränsningssamråd. Syftet med avgränsningssamrådet är att ta ställning till vilken omfattning och detaljeringsgrad som projektets miljökonsekvensbeskrivning ska ha. Underlaget presenterar även förslag på innehåll och upplägg i kommande MKB samt förslag på underlag och utredningar som planeras att tas fram i miljöbedömningen.

De miljöaspekter som kommer att utredas vidare i samband med framtagande av MKB är:

- Störningar för närboende under byggtiden.
- Störningar för närboende under drifttiden.
- Klimatpåverkan.
- Påverkan och effekter på naturmiljön.
- Påverkan och effekter på kulturmiljön inkl. påverkan på riksintresse.
- Påverkan på vatten.
- Markföroreningar.
- Risk- och säkerhet.

Därtill kommer blanda annat följande rubriker ingå i MKB:

- Alternativredovisning inklusive nollalternativ. I alternativredovisningen redovisas alternativa utformningar, möjliga alternativ i fråga om teknik, storlek och omfattning.
- Verksamhetens påverkan på miljömål, och miljökvalitetsnormer, samt beskrivning av miljöbalkens allmänna hänsynsregler och riksintressen.
- Förslag på kontroll, skyddsåtgärder och försiktighetsmått.

1. Bakgrund

1.1. Kort beskrivning av projektet och dess utformning

Trafikverket avser att byta ut befintliga motorvägsbroar vid Blommenhov i Nyköping för att höja bärigheten på vägen. I samband med utbytet av broarna kommer motorvägen behövas byggas om på en sträcka om ca 1 km för att anpassas till nu rådande utformningskrav för en motorväg. När åtgärden väl är utförd bör motorvägens omgivningspåverkan komma att minska då motorvägen kommer att uppgraderas till dagens krav gällande buller, säkerhet mm.

Anläggningsfasen kommer att innebära omgivningspåverkan i form av bland annat buller, vibrationer och damning samt trafikstörningar i samband med rivning av befintliga motorvägsbroar, nybyggnad av nya motorvägsbroar och anslutande motorväg med bostadsbebyggelse nära inpå. Åtgärderna genomförs i ett område med delvis lösa jordar som kräver pågrundläggning av brostöd och även grundförstärkningsåtgärder för högre vägbankar.

Då det är en befintlig motorväg som ska byggas om är det viktigt att den passerande fordonstrafiken på E4:an viktig att få fungera under entreprenadtiden, så även järnvägstrafiken på järnvägsbanorna under broarna.

De nya motorvägsbroarna kommer att behöva höjas med 0,5-1 m då motorvägen och broarna uppgraderas till dagens tekniska krav vilket innebär att motorvägen i viss utsträckning behöver byggas om i anslutning till bron.

1.1.1. Projektets ändamål och projektmål

Projektets ändamål är att uppnå BK4 för E4:an genom Nyköping. Ändamålet beskriver vad som ska uppnås i vägprojektet – vilka behov och problem i vägnätet som ska lösas.

Uppsatta projektmål är:

- Att inte behöva leda in någon trafik från E4:an i Nyköping under entreprenadtiden.
- Att inte behöva göra intrång i kommunala detaljplaner så att de måste ändras i en ny detaljplaneprocess.
- Att återvinna så mycket rivningsmaterial som möjligt.

1.2. Bärighet på vägnätet

Projektet är en del av den bärighetssatsning som ska genomföras på Sveriges vägnät enligt "Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033". Där skrivs bl a följande om bärighetshöjande åtgärder och den bärighetssatsning som ska genomföras under planperioden:

"Bärighetsåtgärder är funktionalitetshöjande åtgärder i vägsystemet som syftar till att vägen ska klara en tyngre belastning och inte riskera en onormalt hög nedbrytningstakt. Framför allt sker det i form av förstärkning av broar eller vägar.

Bärighetssatsningen syftar främst till att kunna utvidga BK4-vägnätet men även till att upprätthålla en god framkomlighet året runt för tung trafik och till att klimatanpassa vägnätet."

Beslut har fattats 2017 om en ny bärighetsklass, BK4 (74 ton tillåten bruttovikt), ska införas i Sverige. Ett nationellt införande av BK4 påbörjades 2018.

Tabell 1. Bärighetsklasser för det allmänna vägnätet i Sverige från och med 2018-07-01.

BK1	Max bruttovikt 64 ton
BK2	Max bruttovikt 51,4 ton
BK3	Max bruttovikt 37,5 ton
BK4	Max bruttovikt 74 ton

För kännedom så var högsta tillåtna bruttovikt 33,5 ton på Sveriges vägnät när Blommenhovsbroarna vid Nyköping togs i bruk 1961.

I rapporten "Fördjupade analyser av att tillåta tyngre fordon på det allmänna vägnätet" redovisas förutsättningar hos den befintliga infrastrukturen att klara belastningen, en konsekvensanalys av ett genomförande och ett förslag på framtida strategi för ett införande. Konsekvensanalysen visar att det är samhällsekonomiskt lönsamt att upplåta ett vägnät för tyngre transporter. Konsekvensanalysen visar även positiva miljöeffekter i form av minskade utsläpp av både koldioxid och luftföroreningar.

Det är ur denna nationella bärighetssatsning som aktuellt projekt är sprunget ur. De befintliga motorvägsbroarna som togs i bruk år 1961 och passerar över järnväg och kommunala gator mellan trafikplats Kungsladugården (132) och trafikplats Hållet (133) klarar idag inte BK4. Det är den enda delen av E4:an genom Södermanlands län som har denna bärighetsbegränsning. Då E4:an är en mycket viktigt transportled i Sverige, riksintresse för kommunikationer, så har det beslutats av Trafikverket att broarna ska bytas ut. Det gör att hela E4:an genom Södermanlands län efter färdig åtgärd kommer att klara BK4.

1.3. Lokalisering

Projektet innefattar att upprätta en vägplan för att öka bärigheten till BK4 för motorvägsbroarna vid Blommenhov i Nyköping längs E4:an mellan trafikplats Kungsladugården (132) och trafikplats Hållet (133) i Nyköping.

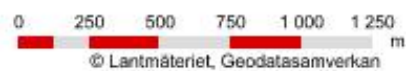
Aktuell del av E4 sträcker sig över de västligaste delarna av Nyköping, Södermanlands län, se figur 1. Blommenhovsbroarna passerar över bostads- och industriområden. Bron går även över befintligt järnvägsområde för Ostlänken.

Centrala delen av utredningsområdet utgörs av industrimark och järnvägsspår. Hela denna del av området är stängslat och kan inte beträdas utan tillstånd.



Utredningsområde

Utredningsområde



Figur 1. Översiktsskild över utredningsområdet för Blommenhofsbroarna, längs E4 väster om Nyköping.

1.4. Tidigare genomförda samråd

Ett fysiskt möte genomfördes med både Länsstyrelsen i Södermanlands län, Region Sörmland och Nyköpings kommun, 2024-01-18. Under mötet diskuterades hur parterna ska jobba med vägplanen så att berörda parter och enskilda sakägare känner att de är med i planprocessen fram till en fastställd vägplan. På mötet presenterade Trafikverket sin utredning gällande byggbarhet avseende nya broar, framkomlighet och trafikpåverkan under entreprenadtiden.

Ett samrådsunderlag togs fram daterat 2024-05-30. Trafikverket presenterade samrådsunderlaget på ett fysiskt möte med Region Sörmland (Regional kollektivtrafikmyndighet) på plats i Nyköping den 2024-06-10 samt med Länsstyrelsen i Södermanlands län och Nyköpings kommun den 2024-06-13. Underlaget samrådes även med Försvarmakten samt enskilda som kan antas bli berörda av projektet. Samrådstiden för undersökningssamrådet varade mellan 3 juni-25 juni.

1.5. Beslut om betydande miljöpåverkan

Projektet omfattar ombyggnation av ca 1 km motorväg, vilket enligt 6 § 7 pt. miljöbedömningsförordningen (2017:966) inte per automatik medför att åtgärdens miljöpåverkan ska antas medföra betydande miljöpåverkan. Miljöpåverkan behöver därför undersökas.

Mot bakgrund av genomfört samråd beslutade Länsstyrelsen 2024-08-20 att vägplanen kan antas medföra betydande miljöpåverkan. En specifik miljöbedömning ska därmed genomföras vilket inkluderar framtagande av en miljökonsekvensbeskrivning.

1.6. Aktuellt samråd

Syftet med samrådet som genomförs efter beslut om betydande miljöpåverkan är att ta ställning till vilken omfattning och detaljeringsgrad som miljökonsekvensbeskrivning ska ha. Enligt 6 kap 29§ miljöbalken ska avgränsningssamrådet genomföras inför arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen och innebära att den som avser att bedriva verksamheten, Trafikverket i detta fall, ska samråda om verksamhetens eller åtgärdens lokalisering, omfattning och utformning, de miljöeffekter som verksamheten eller åtgärden kan antas medföra i sig eller till följd av yttre händelser samt om miljökonsekvensbeskrivningen innehåll och utformning.

För planläggning av vägar tillämpas de krav som finns för miljöbedömning i väglagen. Enligt Trafikverkets vägledning "Miljöbedömning och miljöbeskrivning i väg- och järnvägsprojekt" ska ett underlag tas fram som belyser omfattningen av miljöbedömningen samt vilka miljöaspekter som föreslås ingå. Följande uppgifter bör redovisas:

- Kort beskrivning av projektet och dess omfattning, se avsnitt 1.1.
- Geografisk avgränsning, det vill säga utredningsområde och influensområde, se avsnitt 2.
- Tidsmässig avgränsning, se avsnitt 3.
- Beskrivning av förutsättningarna i nollalternativet, se avsnitt 4.
- Förslag till avgränsning av miljöaspekter, kopplat till aspekterna i 6 kap. 2 § miljöbalken, se avsnitt 5.
- Förslag på utredningar och underlag som planeras att ta fram i miljöbedömningen som underlag för bedömningen av miljöeffekter och konsekvenser, se avsnitt 5.
- Förslag på rubriker med korta beskrivningar under respektive rubrik, se avsnitt 5.

- Förslag på innehåll och upplägg i MKB, se avsnitt 6.

1.7. Samrådsrets

Avgränsningssamrådet genomförs nu med vidare krets, vilket innebär att Trafikverket planerar att samråda med:

- Länsstyrelsen i Södermanlands län
- Nyköpings kommun
- Region Sörmland, Regional kollektivtrafikmyndighet, Sörmlandstrafiken
- Ambulanssjukvården Sörmland
- Arbetsmiljöverket
- Boverket
- Elsäkerhetsverket
- Fortifikationsverket
- Försvarsmakten
- Havs- och vattenmyndigheten
- Kammarkollegiet
- Lantmäteriet
- Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap, MSB
- Naturvårdsverket
- Polismyndigheten
- Post- och telestyrelsen
- Riksantikvarieämbetet
- Sveriges Geologiska Undersökning, SGU
- Sveriges Geotekniska Institut, SGI
- Sörmlandskustens räddningstjänst
- Trafikanalys
- Transportstyrelsen
- Intresseorganisationer och föreningar
 - Föreningen Sörmlandsleden
 - Naturskyddsföreningen Nyköping & Oxelösund
 - Anderslunds Koloniträdgårdar
 - Nyköpings hembygdsförening
- Nyttjanderättsinnehavare, tomträtt, arrenden och servitut mm
 - Vattenfall Eldistribution AB
 - Vattenfall Värme

- Gästabudstaden AB
- Skanova
- Telefonor Sverige AB
- Nyköping Vatten
- Nyköping-Oxelösunds Vattenverksamförbund
- Enskilda som kan antas bli berörda av projektet (enligt samma definition som vid undersökningssamrådet, se avsnitt 1.2)

1.8. Administrativa uppgifter

Verksamhetsutövare:	Trafikverket
Adress:	Box 1140, 632 20 Eskilstuna
Kontaktperson för projektet:	Magnus Persson
Kontaktuppgifter:	magnus.d.persson@trafikverket.se
Kontaktperson i miljöfrågor:	Ida Tölander
Kontaktuppgifter:	ida.tolander@trafikverket.se
Anläggningsnamn:	E4, Blommenhovsbroarna
Län:	Södermanlands län
Kommun:	Nyköping

2. Geografisk avgränsning

Den geografiska avgränsningen innebär avgränsning inom projektets utredningsområde samt miljöeffekternas influensområde.

Utredningsområdet sträcker sig längs E4:an från trafikplats Kungsladugården (132) i söder till trafikplats Hället (133) i norr. Utredningsområdet sträcker sig ca 100 m på vardera sida om befintlig väg E4, samt ca 1 km längs E4:an. Se figur 1.

Inom detta område har natur och kulturvärden inventerats, så även eventuell förekomst av områden med förorenad mark.

Projektets influensområde, det område som projektet kan komma att påverka omgivningarna, varierar i storlek beroende på påverkan från byggbuller, damning och vibrationer i samband med byggtiden, samt trafikbuller och påverkan på luft från utsläpp när vägen och dess broar är färdigbyggda.

Influensområdet bedöms till största del följa utredningsområdet men när det gäller buller kan influensområdet vara större än utredningsområdet. Kommande bullerutredning kommer att klargöra detta.

Idbäcken rinner under E4 vid trafikplats Kungsladugården (132), vilket är utanför projektets utredningsområde. Planerade åtgärder bedöms inte påverka ytvattnet i Idbäcken.

3. Tidsmässig avgränsning

Vägplanen beräknas preliminärt att skickas in till Trafikverket för fastställelse under år 2026.

Planerad byggstart för projektet är under 2028 och det planeras vara färdigbyggt under 2032. Projektet behöver anpassas till kommunens omkringsliggande projekt, samt Trafikverkets utveckling av Ostlänken. Dessa behöver vara färdigställda innan arbetena med E4 och Blommenhovsbroarna kan starta.

Projektets påverkan kommer beskrivas under följande tidsmässiga avgränsning:

- Byggtid, dvs. tiden för utförande av rivning av befintliga broar samt anläggning av ny väganläggning med tillhörande nya broar. Byggtiden för arbetena kommer totalt att pågå under flera år varav de mest störande momenten med rivning och pålning utgör ca 2-3 mån.
- Driftskede, dvs. då väganläggningen och dess broar är färdigbyggda och trafiken är i full drift. I detta skede är det dock svårt att avgöra när full drift medför för årtal då större närliggande projekt kommer styra tidplanen även för detta projekt.

4. Beskrivning av förutsättningarna i nollalternativet

4.1. Nollalternativ

Nollalternativet innebär att E4 fortsatt dras via befintliga broar. Detta gör att det genom Nyköping blir ett glapp på bärighetsklass 4-stråket längs E4:an genom Södermanlands län. Tyngre trafik, som överstiger dagens BK1-klass kommer fortsatt att behöva ta andra vägar. Den trafik som passerar över broarna idag kommer fortsatt att kunna nyttja broarna.

Vägverket har i den allmänna tekniska beskrivningen "BRO 94" bl.a. ställt krav på broars livslängd. Kraven utgörs av att en teknisk livslängd ska uppnås, t.ex. 120 år för underbyggnad samt 80 år för överbyggnad av betong. Med teknisk livslängd avses den vid dimensioneringen förväntade tid under vilken konstruktionen med normalt underhåll uppvisar erforderlig funktionsduglighet. Men med tanke på att den högsta tillåtna bruttovikt när Blommenhovsbroarna vid Nyköping togs i bruk år 1961, var 33,5 ton på Sveriges vägnät, och det idag tillåts bruttovikt 64 ton (BK1) på vägen, bedöms den tekniska livslängden för bron vara avsevärt kortare än 120 år.

4.2. Planförhållanden

Projektets utredningsområde omfattas av Översiktsplan Nyköping 2040 som antogs av kommunfullmäktige i Nyköpings kommun 2021-12-14 och vann laga kraft 2022-01-08. Kommunens översiktsplan visar grunddragen för kommunens mark- och vattenanvändning fram till år 2040.

Under 2024 pågår arbete med en förändring av Översiktsplan 2040. Ändringen anger kommunens syn på etablering av anläggningar för produktion av förnybar och fossilfri energi samt andra storskaliga anläggningar inom kommunen.

Inom och i anslutning till utredningsområdet finns tio gällande detalj- och stadsplaner varav sju bedöms kan komma eller kommer att påverkas av projektet. Dessa är främst "Detaljplan för Ferguson 1 m.fl.", "Detaljplan för Raspen 1,2 och 3 m.fl." samt de planerade kommunala detaljplanerna för Hemgårdspassagen (Fergusson 1 m.fl.) och Vedolmsområdet (Raspen 1, 2, 3 m.fl.). Se figur 2.



Figur 2. Stads- och detaljplaner. Källa: Nyköpings kommun.

4.3. Riksintressen

Utredningsområdets södra del omfattar en mindre del av riksintresse kultur Arnö – Stora Kungsladugården (D56) (Riksintresse för kulturmiljövården). I målen för riksintresset kan man bland annat läsa att kulturlandskapet i riksintresseområdet med öppna inägor omgivna av skogsmark med fornlämningar, stora gårdar och torpmiljöer med sammanbindande vägnät, ska vårdas och förvaltas så att de bevaras opåverkade så långt möjligt och kan upplevas.

E4 och järnvägen utgör riksintresse för kommunikationer. E4 ingår i TEN-T Stomnät, vägar som binder samman anläggningar av riksintresse, och utgör prioriterat vägnät för godstransporter samt rekommenderad färdväg för farligt gods. Järnvägen mellan Sala-Oxelösund utgör idag riksintresse, men riksintresset planeras även att gälla för Ostlänken mellan Järna och Linköping.

I övrigt omfattas inga områden med riksintresse av utredningsområdet.

4.4. Landskap

Nyköping ligger inom det sprickdalslandskap som är karaktäristiskt för Södermanland. Landformer och topografi är varierade med omväxlande höjder, förkastningsbranter, flackare partier, dalar och sjöar. Skogs-, slätt- och mosaiklandskap är vanliga landskapstyper som alla finns representerade i utredningsområdet och dess omgivning.

Området angränsar till den västra utkanten av Nyköpings stadslandskap. I norr finns en barrskogsdominerad höjdrygg som sträcker sig i ost-västlig riktning. Höjdryggen övergår söderut i en brant sluttning där den möter en flackt böljande och vidsträckt jordbruksbygd som breder ut sig mot sydväst. Här är landskapet mosaikartat med skogbevuxna partier på mindre höjder, öppna åkerslätter och utspridd bebyggelse i form av gårdar och gods.

Längs E4:ans vägsträcka inom utredningsområdet färdas man genom och över flera upplevda landskapsrum och strukturer av varierande skala och karaktär. Längs vägen finns visuella förbindelser till omgivande landskapsrum och strukturer, vilket bidrar till orienterbarhet och förståelse för Nyköping i sitt sammanhang. Sydost om E4:ans vägbank och järnvägen, bakom bullerskärmar och ridåer av spontant uppkommen vegetation, ansluter området Höjbrunn med sina småskaliga villakvarter. Sydväst om banken angränsar ett område med glesare struktur med verksamheter, kontor och den kulturhistoriskt värdefulla Hemgården. Närmast vägen varierar vegetationen och siktlinjerna mellan öppna gräs- och ruderatmarker och ställvis tätare vegetationspartier med träd och buskar.

Blommenhovsbroarna utgör i sig ett tydligt landskapselement som formar en slags gräns mellan stad och land. I öster ligger Nyköpings bostadsbebyggelse och stadskärna av småstadskaraktär. Västra sidan präglas mer av infrastruktur, industri- och verksamhetsområden som övergår till omgivande landsbygdsmiljö och odlingsmarker. Området runt broarna ligger i en del av Nyköping som är under utveckling. På den nordöstra sidan planeras stadsstrukturen utvidgas med ett nytt bostadsområde, Nöthagen, med högre bebyggelse som sluter upp tätt intill motorvägen. I väst, precis intill Blommenhovsbroarna, planeras den nya bron Hemgårdspassagen, som ska leda cykel- och biltrafik över järnvägen.

Tillsammans med dominerande infrastruktur skapar topografin tydliga riktningar i landskapet där utredningsområdet är beläget. Den passerande järnvägen, intilliggande vägar samt bostads- och verksamhetsområden följer höjdryggens fot från öst till väst. Samtidigt bidrar E4:an till ytterligare en dimension i landskapets struktur och rörelsemönster i riktning från norr till söder.

4.5. Boendemiljö

Längs den 1 km långa sträckan efter E4 finns boendemiljöer och verksamheter på båda sidor om vägen. Bostäder finns bland annat i Högbrunn där Hemgårdsvägen löper parallellt med E4, och enfamiljshus finns ca 20 m öster om motorvägen. Bostadsområdet består även av flerfamiljshus. I norr avgränsas området av järnvägen som löper parallellt med enfamiljshus i öst-västlig riktning.

Området norr om järnvägsområdet ingår i kommunens planer för utvecklingsområde till blandstad, Nöthagen, som planeras byggas på fastighet Raspen 1-3.

Ca 30 m väster om E4 finns bland annat Blommenhof Hotell och andra verksamhetsutövare.

Andra verksamheter som finns inom utredningsområdet är exempelvis Gripenskolan och Hemgården som tidigare varit ett sjukhem under 1900-talets mitt, men som nu är ett av kommunens stödboende. Nyköpings lasarett finns öster om E4 i norra delen av utredningsområdet.

Det finns också ett område med kolonilotter som berör en mindre del längs västra kanten av utredningsområdets södra delar.

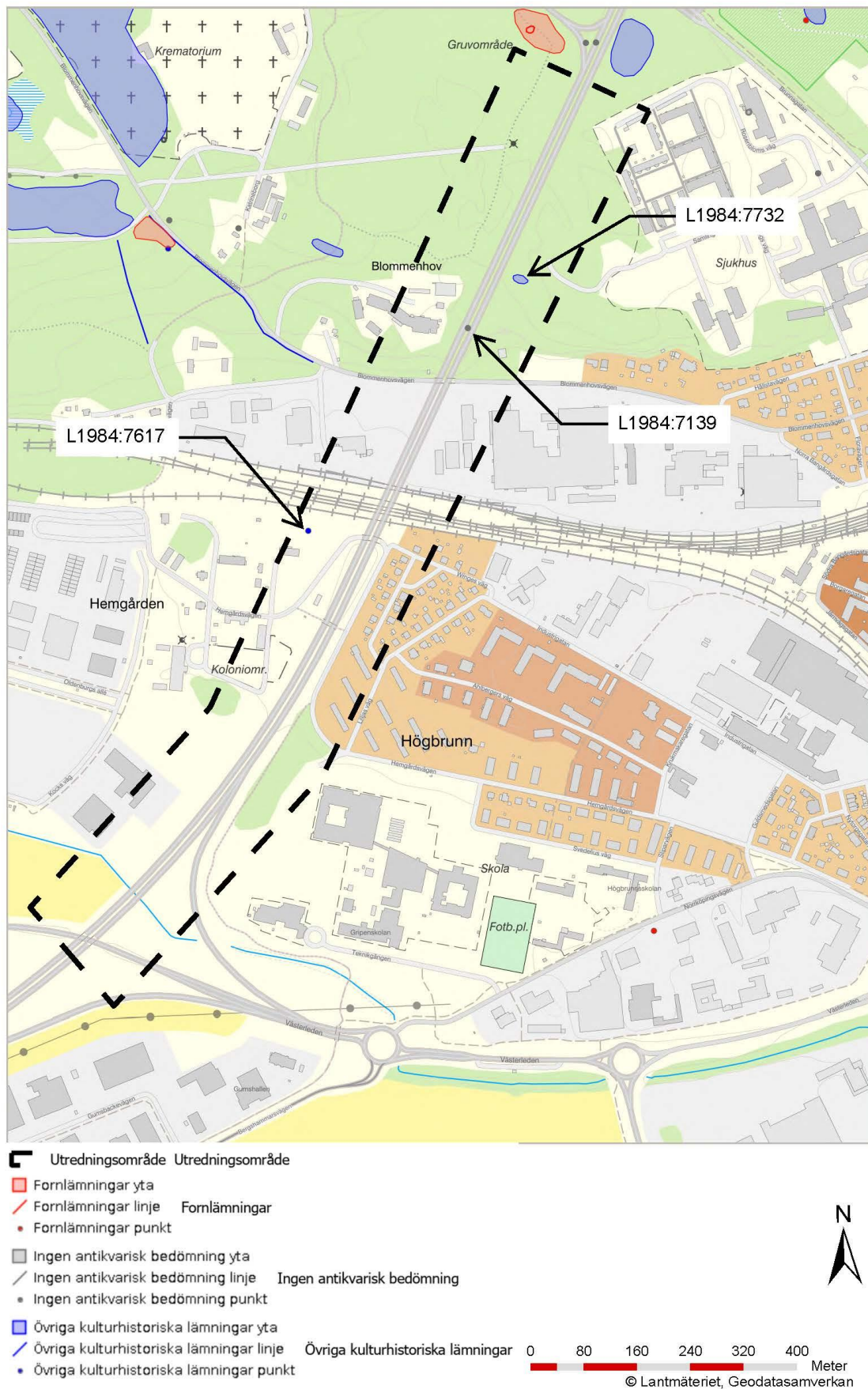
4.6. Kulturmiljö

Inom utredningsområdet finns tre registrerade lämningar (vilka visas i figur 3):

- Lämning L1984:7732, brott/täkt, är lokaliserad ca 20 m östsydöst om E4 och består av ett ca 20x10 m stort och ca 0,5 m djupt område beskrivet i lämningsbeskrivningen som ett stenbrott eller skärpning. I närområdet, men utanför utredningsområdet, förekommer ett flertal gruvhål och gruvområden som löper längs ett malmstreck i öst-västlig riktning. Gruvområdet Hartwigsgruvorna påträffas omedelbart norr om utredningsområdet.
- Lämning 1984:7139 är enligt lämningsbeskrivningen en källa med tradition benämnd Rännekälla vilken nyttjades under 1500-talet för att förse Nyköpings hus med vatten. Den antikvariska bedömningen (ingen antikvarisk bedömning) antyder att lämningen inte påträffades i fält i samband med att den registrerades år 1984 och dess läge är enbart baserat på äldre kartuppgifter. Källan ska dock ha blivit dränerad och torr sedan motorvägen anlades över området. Lämningens geografiska läge får anses vara osäker. En åder av Rönnes källa finns enligt uppgift fortfarande kvar vid hotell- och konferensanläggningen Blommenhof, väster om E4. Vatten från källan används för trädgårdsbevattning.
- Lämning L1984:7617, utgör fyndplats för tunnackig flintyxa vilken påträffades i samband med dikesgrävning. Den är daterad till 4000 f.Kr. – 1700 f.Kr., det vill säga under tidineolitikum. Flintyxan donerades 1922 till Statens historiska museer.

Inom utredningsområdet finns inga byggnadsminnen eller kyrkobyggnader med skydd enligt Kulturmiljölagen Kap 3 och kap 4 samt förordning (2013:558) om statliga byggnadsminnen.

Ca 45 m öster om E4, inom utredningsområdet, finns den så kallade Västerlunds krog. Byggnaden har anor från 1700-talet. I samband med att E4:an byggdes revs träbyggnaden som tidigare låg bredvid Västerlunds krog.



Figur 3 - Kulturmiljövärden inom utredningsområdet.

4.7. Naturmiljö

Norr om Blommenhovsvägen domineras naturmiljön av skogsmarksområden bestående främst av barrblandskog med varierande grad av lövinblandning. Öster om E4an finns ett parti med hållmarkstallskog som växer på urberg. Åt söder avslutas detta urbergsområde med en brant. Skogsområdena är i regel tvåskiktade och saknar äldre träd. Hela denna norra del, ner till industriområdet sluttar åt söder. På grund av trädens relativt unga ålder och det generellt sett sparsamma inslaget av död ved finns det få naturvårdsarter i området.

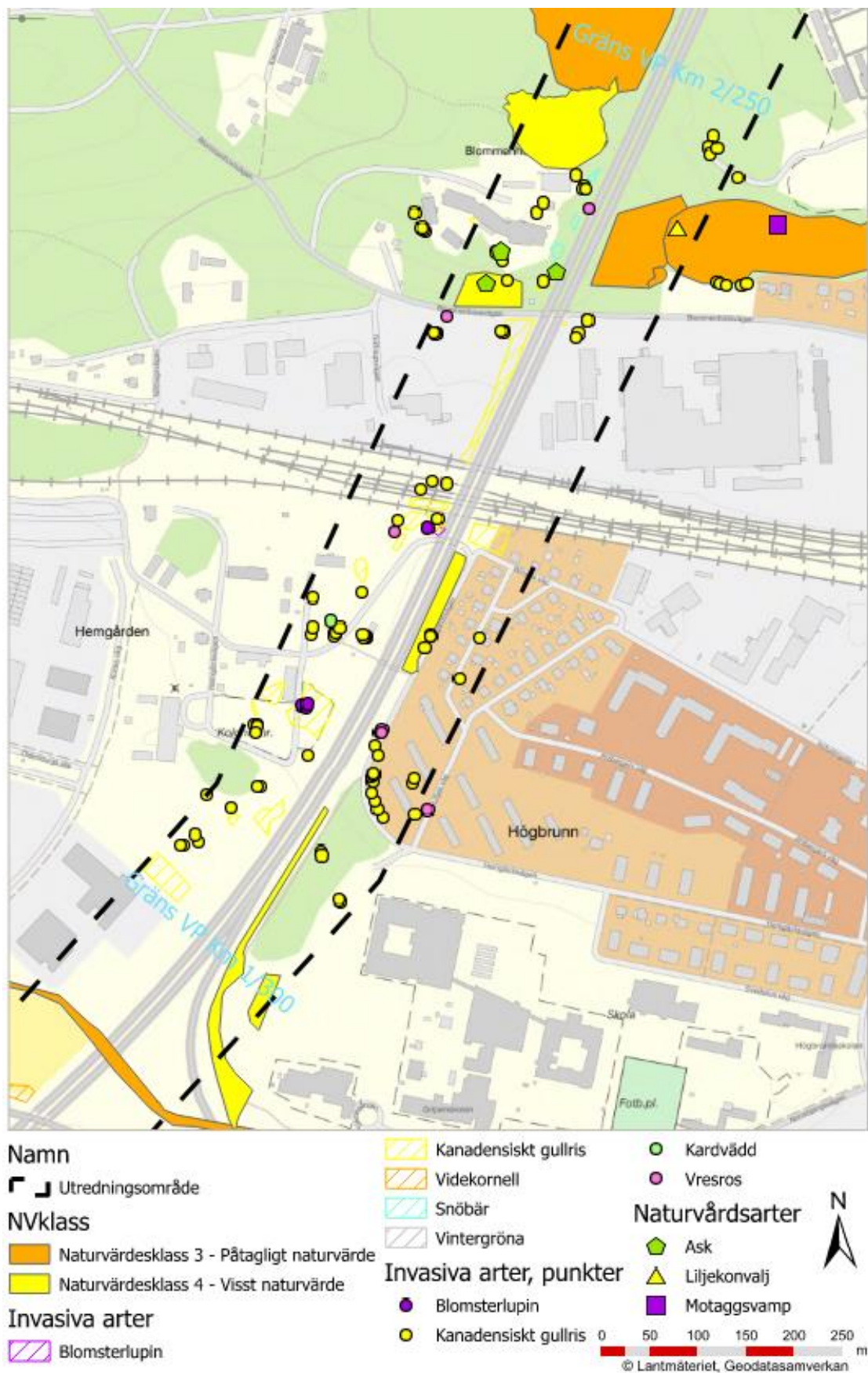
Den nordöstra kanten av undersökningsområdet omfattas av ett kommunalt naturreservat Hället-Marieberg-Stenbro som i övrigt sträcker sig norrut, utanför det aktuella utredningsområdet. Reservatet domineras av tallskog med viss påverkan av avverkningar. Högst naturvärden bedöms finnas inom gran-hasselskogen på sluttningen ner mot Nyköpingsån. Skötseln av naturreservatet är inriktad på att främja friluftslivet.

Nyköpingsån ligger som närmast 500 m nordost om gränsen för utredningsområdet. Ån är utpekad för att vara ett så kallat särskilt värdefullt vatten. Nyköpingsån omfattas även av riksintresse för naturvård. I värdebeskrivningen kan man läsa att ån har god vattenkvalitet och ett stort antal fiskarter. Området beteshävdas. Det utpekade området utgör ett representativt odlingslandskap med lång kontinuitet. Stor förekomst av naturbetesmarker och ängsmarker med art- och individrik flora och fauna finns längs Nyköpingsån. Riksintresset omfattas inte av utredningsområdet.

Den södra delen av utredningsområdet utgörs på västra sidan av E4an av gräs- och ruderatmark. På östra sidan om E4an finns det kvartersmark med trädgårdar och gator samt gräsmarker vid Nyköpings gymnasieskola och några mindre trädungar där det främst växer lövträd. Längst i söder omges det aktuella området främst av åkermark.

En naturvärdesinventering vilken inkluderat fältstudie har genomförts under hösten 2023 (Väg & Miljö AB). Resultatet visas i Figur 3. Naturvärdesobjekt (ID: 5) klass 3, påtagligt naturvärde, bestående av naturtypen skog och träd och biotopen lövskog finns på den östra sidan om E4. I norra delen av objektet finns inslag av grova tallar. Längst i söder dominerar grova klibbalar. I området däremellan växer lönn, enstaka ekar och grova askar. Det är ett påfallande kraftigt uppslag av ask (EN), men även av lönn och skogsalm (CR) som dominerar fält- och buskskiktet. Det råder hög markfuktighet med flera surdråg. Det är mycket gott om död ved, främst i form av lågor men även stående död ask och klibbal.

I samband med naturvärdesinventeringen 2023 hittades även invasiva arter som kanadensiskt gullris, vresros och snöbär. Närliggande fynd av blomsterlupin, kardvädd och videkornell har även hittats inom utredningsområdet.



Figur 4 - Naturmiljövärden inom utredningsområdet.

4.8. Rekreation och friluftsliv

I utredningsområdet utanför vägområdet norr om Blommenhovsvägen så erbjuder Hotell Blommenhof en plats för rekreation, så även skogsområdena mellan Blommenhovsvägen och trafikplats Hållet (133).

Sörmlandsleden, etapp 44:2, Kungsladugården-Hållet, sträcker sig normalt under E4 via en tunnel. Etappen börjar vid Kungsladugården, med anor från 1570-talet. Från våren 2024 tills vägbron med gång- och cykelbana över järnvägen (Hemgårdspassagen), strax väster om motorvägen är klar, går denna etapp en sväng in i staden via järnvägsstationen (Naturkartan, 2024), och passerar under de befintliga motorvägsbroarna längs Blommenhovsvägen.

Ett riksintresse för friluftsliv, kallat Nyköpingsån, sträcker sig längs med Nyköpingsån och omfattar också det ovan nämnda naturreservatet Hållet-Marieberg-Stenbro. Nyköpingsån utgör även ett riksintresse för naturvård, längs med ån, men som inte omfattar ovan nämnda naturreservat. Värdena i riksintresset är knutet till ån och strandområden samt stor förekomst av naturbetesmarker och ängsmarker. Riksintresseområdena omfattas inte av utredningsområdet.

4.9. Vattenmiljö

4.9.1. Vattenskyddsområden

Utredningsområdet innefattas inte av något vattenskyddsområde enligt miljöbalken.

4.9.2. Ytvattenförekomster

Det förekommer inga ytvattenförekomster inom utredningsområdet. Avrinningen från utredningsområdet sker via kommunalt dagvattensystem till Idbäcken och vidare till recipient Kilaån.

Idbäcken utgör markavvattningsföretaget Idebäcken, rf Nyköping, St o L:a Kungsladugården, Minninge, 1922.

Enligt 7 kap. 16 § 3 p. miljöbalken gäller förbuden mot strandskyddsbestämmelserna i 7 kap. 15 § miljöbalken inte för byggande av allmän väg enligt en fastställd vägplan enligt väglagen (1971:948).

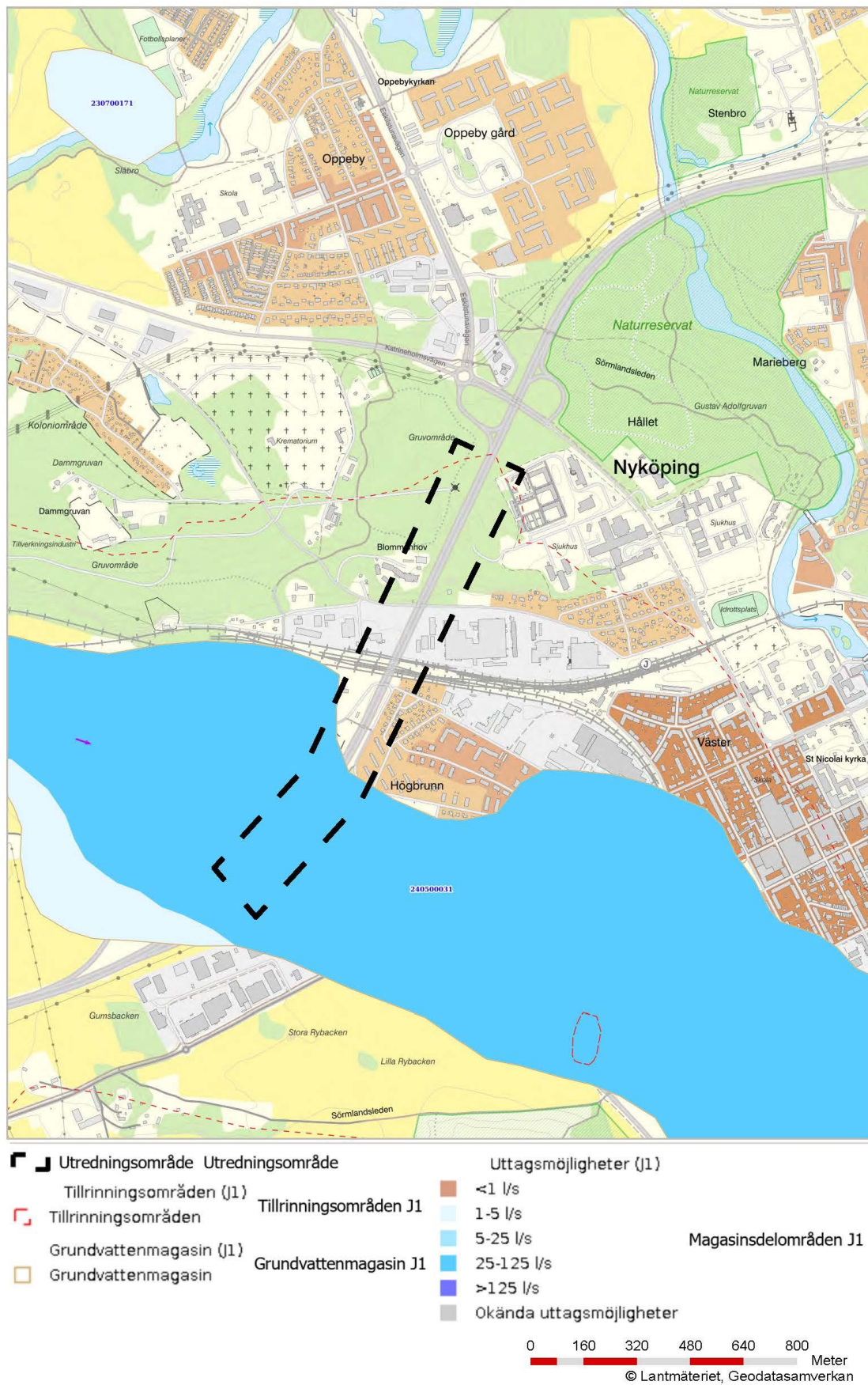
Kilaån är en naturlig ytvattenförekomst med måttlig ekologisk status och uppnår ej god kemisk status. Enligt gällande miljökvalitetsnorm ska Kilaån uppnå god ekologisk status till 2033. I gällande miljökvalitetsnorms kvalitetskrav vid urban markanvändning står följande motivering:

Vattenförekomsten uppnår inte kraven för en god ekologisk status då det finns betydande påverkan på kvalitetsfaktorn påväxt-kiselalger och näringsämnen från urban markanvändning.

Utsläppsbehandlande åtgärder ska genomföras för att minska påverkan så att god status kan uppnås.

4.9.3. Grundvattenförekomster

De södra delarna av vägplaneområdet underlagras av en grundvattenförekomst (Larslundmalmen – Nyköping SE651659156091) vilken löper från sjön Yngaren ca 14 km nordväst om E4 och Blommenhovsbroarna, ner till Stadsfjärden 2 km sydöst om broarna. Se figur 5. Grundvattnets strömning i grundvattenförekomsten följer samma riktning som Idbäcken vilket är i sydöstlig riktning genom vägsplanområdet.



Figur 5 - Grundvattenförekomst Larslundsmalmen-Nyköping.

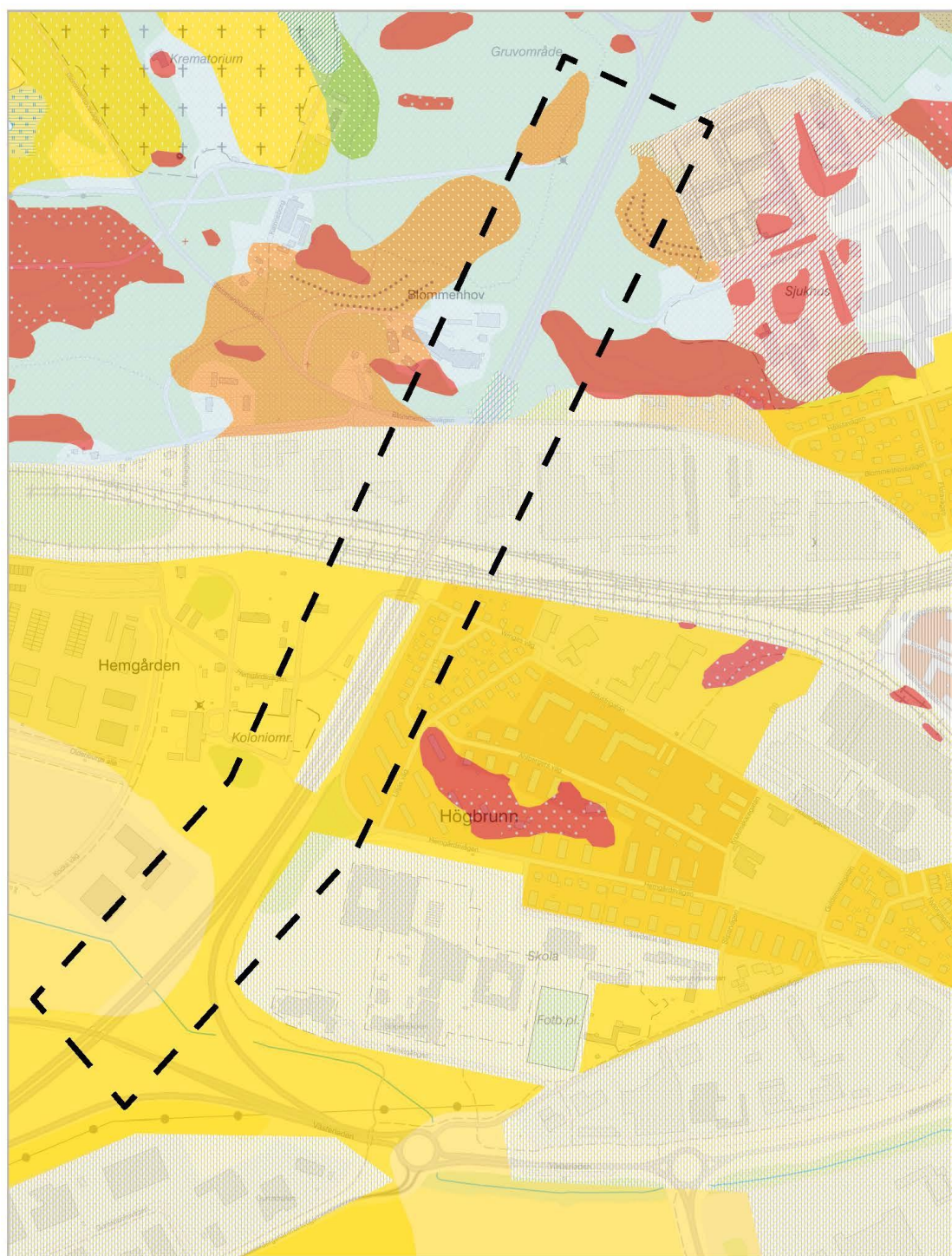
Larslundsmalmen har i VISS (Vatteninformationssystem Sverige) bedömts utgöra en mycket stor grundvattentillgång med ett angivet möjligt vattenuttag motsvarande 25-125 l/s. Grundvattnet i akvifären (sandavlagringen) i området har dock bedömts ha otillfredsställande kemisk grundvattenstatus på grund av förhöjda halter av bl.a. bekämpningsmedel och klorerade kolväten. Grundvattenförekomsten är skyddad enligt vattenförvaltningsförordningen 2016-2021 som dricksvattenförekomst, men grundvattenförekomsten används inte för dricksvattenförsörjning.

4.10. Geotekniska förhållanden

Enligt SGU:s jordartskarta består de södra delarna av vägområdet, från trafikplats Kungsladugården (132) och fram till spårområdet i huvudsak av glacial och postglacial lera. Troligtvis består även järnvägsområdet och industriområdet norr om järnvägsområdet av lera, men detta område är fyllt med fyllnadsmassor ovan leran. Norr om Blommenhovsvägen består markerna i huvudsak sandig morän, det finns även berg i området.

E4:ans södra vägbank som ansluter till broarna är förstärkt med bankpålning närmast brofästet.

I lera kan uppkomna vibrationer lätt sprida sig vidare till andra konstruktioner som byggnader så detta måste bevakas i det framtida arbete med vägplan men framför allt i framtida av bygghandling.



Utredningsområde Utredningsområde

Jordart, underliggande lager

Svallsediment, grus	Sandig morän	Kärtrorv
Postglacial finsand	Morän	Urberg
Glacial lera	Isälvsediment, grus	Fyllning
Postglacial lera	Isälvsediment	



Figur 6 - Kartan visar jordarter från SGU:s jordartskarta som förekommer inom projektets utredningsområde.

4.11. Miljöbelastning

4.11.1. Boendemiljö och hälsa

Buller från vägtrafik

Fordonstrafiken längs E4:an medför bullerstörningar för boende och övriga som vistas i närheten av vägen. En bullerutredning kommer därför att genomföras i nästa skede av vägplaneprocessen. De planerade åtgärderna klassas som väsentlig ombyggnad vilket innebär att de av riksdagen antagna riktvärdena för nybyggnad och väsentlig ombyggnad gäller:

- 30 dBA ekvivalentnivå inomhus
- 45 dBA maximalnivå inomhus nattetid (får överskridas med högst 10 dB högst 5 gånger/nattetid, gäller kl 22.00-06.00)
- 55 dBA ekvivalentnivå utomhus (vid fasad)
- 70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad (får överskridas högst 5 gånger/timme, gäller under hela dygnet)

I de fall där dessa ljudnivåer beräknas att överskridas inom influensområdet för buller kommer bullerskyddsåtgärder att utredas. Åtgärder genomförs i den mån de är ekonomiskt och tekniskt rimliga. Om bedömningen visar att skyddsåtgärderna inte är tillräckliga för att klara riktlinjerna kommer inlösen att erbjudas.

Det finns idag bullerskyddsåtgärder i form av bullerskyddsskärmar, längs E4:ans östra vägkant mot Högrunnsområdet, se figur 7.



Figur 7 - Befintligt bullerskydd för Högrunnsområdet. Källa Trafikverket NVDB.

Detaljplan Raspen 1, 2 3 m.fl. är utformad och anpassad till motorvägens nuvarande trafikbuller enligt detaljplan. Närmast E4 planeras tex. gemensamma parkeringsanläggningar.

En stor bullerkälla i utredningsområdet är järnvägen som passerar under motorvägsbroarna. I samband med ombyggnaden av Nyköpingsresecentrum kommer bullerskyddsåtgärder att utföras för bullret från järnvägstrafiken. Vissa bullerskyddsåtgärder kommer förmodligen även att fungera som bullerskyddsåtgärd för motorvägens buller såsom skyddade uteplatser och fönsteråtgärder.

4.11.2. Luftkvalitet

Vägrafiken medför utsläpp till luft. Avgaser innehåller bland annat partiklar, kvävedioxid samt organiska ämnen, och bidrar till att marknära ozon bildas. Vägrafiken orsakar även utsläpp av slitagepartiklar från bromsar, däck och vägbanas slitlager.

4.11.3. Förorenad mark

Nyköpings kommun och Trafikverket samverkar för att skapa ett nytt resecentrum i Nyköping. I samband med planerna har ett område väster om E4, vid Hemgårdspassagen, undersökts. Inga förhöjda halter i jorden har påvisats. För Trafikverkets del antas att eventuellt förhöjda halter inom Hemgårdspassagen ska ha åtgärdats innan arbeten med Blommenhovsbroarna startat.

I samband med Trafikverkets byggnation av dubbelspår, Ostlänken, har markundersökningar inom spårområdet genomförts. Provtagning i spårområdet inom Bangårdsområdet och vid Hemgården strax väster om väg E4 har i huvudsak visat på halter mellan Naturvårdsverkets riktvärden för känslig markanvändning, KM, och mindre känslig markanvändning, MKM, för metaller och petroleumkolväten. För Trafikverkets del antas att föroreningsituationen inom spårområdet för Ostlänken ha åtgärdats innan arbeten med Blommenhovsbroarna är aktuellt.

På fastigheten Raspen 1 har Wedholms haft verksamhet sedan 1948, och har i sin verksamhet använt stora mängder kemikalier. Nyköpings kommun planerar att ställa om området till en ny stadsdel, Nöthagen. Omställningen från det nuvarande industriområdet innebär rivning av bland annat Wedholms fabriker. Markundersökningar inom Raspen 1, belägen öster om E4, har genomförts vid flertalet tillfällen. Metaller och PAH i halter överstigande KM har påträffats i jord. Baserat på analysresultaten bedömdes Wedholms verksamhet som troligt källområde för den förorening av trikloreten som påvisades i jord och grundvatten. Under 2019 genomfördes kompletterande markundersökning inom Raspen 1. Undersökningen visade på förekomst av klorerade alifater i två djupintervall under läget för det tidigare trikaret, en övre förorening på 1,5-8 m djup som bedöms vara väl avgränsad, och en djupare grundvattenförorening på ca 12 till 14 m djup. Den djupare grundvattenföroreningen visar på förhöjda halter av klorerade alifater på fastigheten. Halterna är som högst i området där trikaret har stått, vilket tyder på att detta är källan till både den tidigare identifierade ytligare föroreningen samt till den nu undersökta djupare föroreningen med klorerade alifater. I samband med undersökningen bedömdes påvisade föroreningshalter inte innebära några hälsorisker för människor i dagsläget. Med anledning av bedömningen ovan säkerställer en planbestämmelse på plankartan att åtgärder kopplat till marksanering måste vidtas innan startbesked ges. För Trafikverkets del antas att föroreningsituationen inom detaljplanerna Raspen 1 ha åtgärdats innan arbeten med Blommenhovsbroarna är aktuellt.

En vägundersökning för att utreda föroreningsinnehållet i befintlig vägunderbyggnad planeras i kommande skeden.

I övrigt visar inventeringen av Länsstyrelsens databas över potentiellt förorenade områden (EBH) att det inte finns några objekt inom utredningsområdet. Det betyder dock inte att förorenade områden utöver ovan nämnda kan finnas inom utredningsområdet. Till exempel ingår inte utfyllda områden i länsstyrelsens databas. Potentiellt förorenade områden som identifierats för möjlig påverkan på vägprojektet, men som är lokaliserade utanför utredningsområdet, är Objekts-ID: 132198. Primär bransch: Ytbehandling av metaller elektrolytiska/kemiska processer. Riskklass 2. Fastighet: Raspen 1.

4.11.4. Klimat och energi

Som en följd av användningen av fossila bränslen ökar halten av koldioxid i atmosfären. Detta förstärker den naturliga växthuseffekten och medför att jordens medeltemperatur stiger.

Det kommer troligen göra att Sveriges klimat överlag blir blötare och varmare då det kan förväntas ökade nederbördsmängder och fler extrema nederbördstillfällen, men även torka.

Vid utförande och projektering av infrastruktur är det därför viktigt att dagvattensystem har rätt funktion och kapacitet som kan motverka och begränsa skador vid stor och extrem nederbörd. En motorväg måste vara robust för att klara de olika prövningar som det förändrade klimatet kan medföra exempelvis vid förändringar av undergrundens beskaffenhet gällande bl a förändrade grundvattennivåer vilket i värsta fall kan leda till ras och skred.

Även ökade flöden i vattendrag på grund av ökade nederbördsmängder kan öka risken för erosion i slänter vilket kan leda till ökad risk för ras och skred. Motorvägen ska vara utformad för att minska risken av erosionsrelaterade skador.

5. Avgränsning av miljöaspekter samt förslag på utredningar och underlag

Enligt 6 kap. 2 § miljöbalken avser begreppet miljöeffekter direkta eller indirekta effekter som är positiva eller negativa, som är tillfälliga eller bestående, som är kumulativa eller inte kumulativa och som uppstår på kort, medellång eller lång sikt.

Miljöaspekter är aktiviteter som kan påverka miljön såväl direkt som indirekt. I detta avsnitt beskrivs vilka miljöaspekter som kommer utredas och bedömas i det kommande arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen.

5.1. Störningar för närboende under byggtiden

- Buller från trafik, rivning av bro samt anläggande av nya broar innebär störningar för närboende under byggtid. En bullerutredning som visar på bullerpåverkan under byggtid, främst med avseende på då de befintliga broarna ska rivas, skulle eventuellt kunna föreslå skyddsåtgärder under byggtiden. Skyddsåtgärder för att hantera buller under byggtiden kommer krävas, vilket utreds mer i kommande MKB. Det är dock troligt att det kommer bli svårt att inneha gällande bullerkrav för närboende i samband med åtgärd.
- Rivningen av de befintliga broarna medför störning för närboende i form av vibrationer. Även byggandet av de nya broarna, tex moment som pålning, kommer innebära vibrationer som stör närboende. Vibrationer från arbeten med rivning av bro behöver utredas. Skyddsåtgärder för närboende kan bli aktuellt.

- Rivningen av de befintliga broarna medför störning för närboende i form av damning. Damning från arbeten med rivning av bro behöver utredas. Skyddsåtgärder för närboende kan bli aktuellt.
- Transporter ska kunna passera under hela byggtiden. Vägtrafiken innebär utsläpp till luft som framför allt påverkar närboende längs vägsträckan. Rivningen av broarna medför ökade transporter under byggtiden då stora mängder betong behöver transporteras bort. Detta medför ökade utsläpp till luft.

5.2. Störningar för närboende under drifttiden

- Buller från vägtrafik kommer att störa närboende även under drifttiden. En bullerutredning planeras vilken kommer svara på vilka bullerskyddsåtgärder som är möjliga, främst för att minska bullerpåverkan från vägbuller när vägprojektet är färdigställt.

5.3. Klimatpåverkan

- I ett tidigt skede genomfördes klimatkalkyler för olika broalternativ där grovt uppskattade ingångsvärden lades in i Trafikverkets kalkylverktyg. Olika materialval kontra broalternativ kontrollerades mot varandra med målsättning att få en ökad förståelse för hur klimatavtrycket kan ge olika utfall.
- Byggaktiviteter med transporter och maskiner medför utsläpp av växthusgaser vilket har en påverkan på klimatet. För att minska klimatpåverkan kommer Trafikverket att ställa krav på upphandlad entreprenör gällande tex. materialval.
- Projektet innebär rivning av broar och delar av befintlig vägbana vilket medför överskottsmassor. Främst betong, men även asfalt och massor från befintliga vägar. För att avfallsklassa överskottsmassor i form av betong och asfalt, men även annan vägunderbyggnad, kommer en undersökning i vägområdet att genomföras.
- Anläggningsarbeten är en energikrävande verksamhet. Stora mängder av tunga material som ska förflyttas in och ut ur arbetsområdet, och även inom arbetsområdet, kräver stora mängder energi, idag oftast i form av fossila bränslen till entreprenadmaskiner. Under byggtiden bör möjligheten att nyttja intilliggande järnväg för transporter av material undersökas, vilket skulle minska andelen byggtrafik och ge en positiv effekt för klimatpåverkan.

5.4. Påverkan och effekter på naturmiljön

- Projektet medför endast ett begränsat intrång i naturmiljön då vägbroarnas nya läge inte medför att betydande mark tas i anspråk.
- Ett markintrång på den östra sidan om E4 riskerar att påverka mindre del av lövskog. Detta kan medföra en permanent skada på känslig naturmiljö. Hur stor påverkan blir på naturmiljön kommer utredas i kommande arbete med MKB/miljöbedömning.
- Behov av skyddsåtgärder för att minska påverkan på natur- och kulturmiljövärden kommer att utredas vidare i kommande skede. Åtgärder för att minska intrång i känsliga miljöer, genom exempelvis stängsling kan bli aktuellt.
- Hantering av invasiva arter är relativt liten då masshanteringen är begränsad i de områden där invasiva arter påträffats, men åtgärder för att minska risken för spridning av invasiva arter kan bli aktuellt.

5.5. Påverkan och effekter på kulturmiljön

- Projektet medför endast ett begränsat intrång i kulturmiljön då vägbroarnas nya läge inte medför att något ingrepp i fast fornlämning.
- Lokaliseringen av lämning 1984:7139, en källa med tradition benämnd Rännekälla, är oklar och därför är även risken för påverkan oklar. Rännekällan, Lämning 1984:7139, har enligt uppgift varit lokaliserad i E4:ans vägsträckning men ska nu vara mer eller mindre dränerad. En åder av Rönnes källa finns enligt uppgift fortfarande kvar vid hotell- och konferensanläggningen Blommenhof, väster om E4.
- Förekomst av gruvhål bedöms inte påverkas av projektet då markintrånget är ytterst begränsat. Hur stor påverkan blir på kulturmiljön i området kommer utredas i kommande arbete med MKB/miljöbedömning.

5.6. Påverkan på vatten

- Påverkan på miljökvalitetsnormen för grundvatten som finns i området bedöms som liten då marken i stor utsträckning där utgörs av mäktiga lerlager.
- Påverkan på ytvatten bedöms som liten. Åtgärder för att minska risken för påverkan på ytvatten, exempelvis grumlingsskydd, kan ändå bli aktuellt.
- Om inte byggdagvatten tas om hand riskerar det att rinna ner i närliggande ytvatten. Risken bedöms som liten då det saknas ytvattendrag i närheten av själva broarna. Det byggdagvatten som hanteras i projektet kommer släppas till det kommunala dagvattensystemet. Framtida dagvattendammar som sedan rinner ut ytvattenförekomst Idbäcken planeras av kommunen.

5.7. Markföroreningar

- Marken antas vara sanerad i samband med närliggande projekt. Däremot antas markområdet under bron kräva vidare undersökning. Markundersökning planeras även vid befintliga brofästen, vägbank och vägbanan. Ingen provtagning av vägbanan på bron samt befintliga diken och slänter planeras i samband med vägplanen, utan dessa undersöks i bygghandlinsskedet.
- Tidigare undersökningar inom Raspen 1 har bedömt att det finns en risk att föroreningen i grundvattnet (klorerade lösningsmedel) kan komma att medföra hälsorisker i framtiden, antingen ifall omfattande pålning genom källområdet sker eller till följd av spridning till Larslundsmalmens grundvattentäkt som är belägen ca 300 m sydväst om fastigheten. En undersökning av hur grundläggning av de nya vägbroarna för E4 riskerar att sprida föroreningen kommer därför genomföras. Reningsåtgärder kan bli aktuella i samband med länshållning vid djupare schakt.

5.8. Risk och säkerhet

- Risker med farligt gods risker att öka på närliggande vägnät om trafiken väljer en annan väg än E4 i samband med byggtiden.
- Risker med farligt gods kommer att utredas vidare i kommande skeden. En höjd bärighetsklass på vägen medför att tyngre trafik kommer att kunna nyttja E4 under drifttiden.

- Risker för skred kommer att undersökas. Lämpliga platser för materialupplag och kranar och andra maskiner behöver tas fram. Eventuellt kan förstärkning av mark komma att krävas för att minska risken för skred.

5.9. Riksintressen

- Påverkan på riksintresset för kulturmiljön samt kommunikationer kommer att beskrivas.
- E4 och järnvägen utgör riksintresse för kommunikationer och är även transportled för farligt gods. Riskerna med detta kommer utredas, både under byggtiden och i driftfasen. Skyddsåtgärder för att minska riskerna vid en olycka med farligt gods kommer bli aktuellt.

6. Planerad miljökonsekvensbeskrivning

En miljökonsekvensbeskrivning ska enligt 6 kap 35 § miljöbalken innehålla identifiering, beskrivning och bedömning av de direkta och indirekta konsekvenser som den sökta verksamheten kan medföra och deras betydelse för verksamhetens samlade miljöpåverkan. Huvudsakligen kommer miljökonsekvensbeskrivningen att avhandla de miljöaspekter som presenterats i detta underlag.

Miljökonsekvensbeskrivningen planeras att innehålla följande information:

- Administrativa uppgifter om sökanden.
- Ansökans omfattning och avgränsning.
- Beskrivning av verksamheten, dess drift och annan teknisk information, inklusive en icke-teknisk sammanfattning.
- Redovisning av genomförda samråd.
- Beskrivning av rådande miljöförhållanden.
- Beskrivning av de miljöanpassningar som genomförts
- Beskrivning av verksamhetens påverkan, effekter och konsekvenser för människors hälsa och för miljön.
- Alternativredovisning inklusive nollalternativ. I alternativredovisningen redovisas alternativa utformningar, möjliga alternativ i fråga om teknik, storlek och omfattning.
- Verksamhetens påverkan på miljömål, och miljökvalitetsnormer, samt beskrivning av miljöbalkens allmänna hänsynsregler.
- Förslag på kontroll, skyddsåtgärder och försiktighetsmått.
- Information om hur kravet på sakkunskap är uppfyllt.
- Redogörelse för använt underlagsmaterial m.m. samt referenslista.

7. Källor

Ostlänken delen Sillekrog-Stavsjö. Fördjupad landskapsanalys, Trafikverket (2017)

Nyköpings kommun, ÖP.

Översiktsplan, Nyköping 2040.

<https://www.nykoping.se/mot-framtiden/nykoping2040/>

Nyköpings kommun, DP Raspen 1-3.

Detaljplan Raspen 1, 2 och 3.

<https://www.nykoping.se/bo-bygga--miljo/stadsplanering/detaljplanering/detaljplaner-under-arbete-i-centralorten/raspen-12-och-3>

Trafikverket, 2022.

Vägledning Miljöbedömning och miljöbeskrivning i väg- och järnvägs-projekt. Utgiven 2022-06.

Publikationsnummer: 2022:100. ISBN: 978-91-8045-055-3

Vägverket, 1994.

”BRO 94”, Allmän teknisk beskrivning för broar,

Vägverkets publikation 1994:2, :3, :4, :6, :7, :8, 1999:18-21, 1994 resp. 1999

Öppna GIS-data

Lantmäteriet, min karta.

minkarta.lantmateriet.se/

Länsstyrelsen Södermanland, länsdata

ext-
geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=46cb29e18ffc47f9a9f136c5f4798e2c

Naturvårdsverket, skyddad natur

skyddadnatur.naturvardsverket.se/

Riksantikvarieämbetet, fornsök

app.raa.se/open/fornsok/

SGU:s kartvisare.

apps.sgu.se/kartvisare/

Skogsstyrelsen, skogens pärlor

kartor.skogsstyrelsen.se/kartor/

VISS, Vatteninformationssystem Sverige

ext-
geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=1589fd5a099a4e309035beb900d12399



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 632 20 Eskilstuna. Besöksadress: Kungsgatan 71.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

SAMRÅDSUNDERLAG FÖR AVGRÄNSNINGSSAMRÅD ENLIGT 6 KAP MILJÖBALKEN
www.trafikverket.se