

Sammanfattning av och kommentarer till Trafikverket kompletterande underlag inför regeringens tillåtlighetsprövning enligt 17 kap miljöbalken av projekt Ostlänken

Sammanfattning av och kommentarer till Trafikverkets kompletterande underlag inför regeringens tillåtlighetsprövning enligt 17 kap miljöbalken av projekt Ostlänken.

Miljö- och energidepartementets kompletteringsbegäran avser 6 punkter/frågeställningar. De av Trafikverket framtagna kompletteringarna redovisas i separata PM. Nedan följer en kortfattad sammanfattning med kommentarer till vad som redovisas under varje frågeställning. Utöver dessa redovisas även en kompletterande utredning för bibana till Nyköping, ett par små justeringar av korridoren samt en konsekvensanalys av Trafikverkets *Förslag till nationell plan för transportinfrastruktur 2018-2029*, se nedan under *övriga kompletteringar*.

Det är viktigt att poängtera att en järnvägsutredning generellt görs på en översiktlig nivå. Järnvägsutredningen och därpå följande tillåtlighetsprövning syftar således inte till att i detalj lägga fast järnvägens sträckning och utformning. Detta sker vid framtagandet av järnvägsplanen, då mer detaljerad kunskap tas fram som ger förutsättningar för linje och utformning av järnväg i övrigt. I de fall järnvägen föreslås gå genom känsliga områden där det finns motstående intressen kan det redan i järnvägsutredningen vara nödvändigt med en mer detaljerad studie, i syfte att exempelvis kunna begränsa korridorens bredd och därmed låsa järnvägens läge. Det material som redovisas har därför varierande detaljeringsgrad.

1. Trafikverket bör klargöra risken med en tunneldragning i förordad korridor för påverkan på sjön Skiren. Möjligheten att justera korridoren för att begränsa den eventuella påverkansrisken bör därvid belysas.

En tunnel i berget under Skiren kommer att medföra påverkan på grundvattenförhållanden i berget och därmed kan påverkan även uppkomma på vattenbalansen för sjön Skiren. Trafikverket har därför upprättat en vattenbalans för Skirens avrinningsområde. Vattenbalansen visar att någon betydande påverkan på sjön inte uppkommer, under förutsättning att erforderlig tätning av tunneln utförs. Trafikverket har utrett två möjliga korridorsutvidgningar där tunnel kan utföras på större avstånd ifrån Skiren, i syfte att minska den hydrologiska påverkan på Skiren. Båda avser utvidgning väster om Skiren, den ena med tunnelpåslag öster om motorväg E4 och den andra väster om E4.

Trafikverket bedömer att flytt av spårlinjen längre från Skiren, utanför förordad korridor, ger i jämförelse betydligt fler och stora nackdelar, i förhållande till den minskade risken för påverkan på Skiren. I synnerhet då Trafikverket, baserat på upprättad vattenbalans, bedömer att en tunnel inom förordad korridor kan utföras på ett sådant sätt att någon betydande påverkan på sjön Skiren inte uppkommer.

Underlag till svar på fråga 1 finns i:

PM Bedömd påverkan på sjön Skiren till följd av dränering till tunnel, 2017-09-07

PM Justering av korridor med större avstånd till sjön Skiren, 2017-10-18

2. Trafikverket bör, i den del som avser förordad tunnel under Norrköping, komplettera underlaget med utredning vad gäller påverkansrisk på vattenförsörjning i Norrköping samt redogöra för vilka skyddsåtgärder och försiktighetsmått mot spridning av föroreningar som övervägs. Trafikverket bör även svara på de synpunkter som förts fram av SGU i fråga om påverkansrisk på flera vattenförekomster och dricksvattentäkter längs den förordade korridoren.

Norrköping förses huvudsakligen med dricksvatten från sjön Glan, via Borgs vattenverk. Trafikverkets utredning visar att det inte föreligger någon påverkansrisk på vattenförsörjningen i Norrköping, till följd av tunnel under Norrköping. Åtgärder kommer att behöva vidtas för att minska spridningen av markföroreningar i grundvattnet, framför allt under byggskedet. Vilka åtgärder som kommer att vidtas kommer att studeras specifikt för respektive anläggningsdel och typ av förorening. Exempel på åtgärder är saneringar, att schakter utförs inom tätskärm och att grundläggningen och anläggningar utformas så att flödesvägar inte skapas genom tätande lerlager.

Angående de frågor som framförts av SGU angående påverkansrisk på flera vattenförekomster och dricksvattentäkter så har Trafikverket tagit fram en PM som beskriver de grundvattenförekomster med tillhörande vattenskyddsområden och vattentäkter samt större övriga grundvattenmagasin inom eller i anslutning till förordad korridor. Trafikverket bedömer att det är möjligt att lokalisera, projektera och utföra anläggning på sådant sätt att den färdiga anläggningen inte försvårar uppfyllandet av miljö kvalitetsnormer för aktuella grundvattenförekomster och så att anläggningen är förenlig med en hållbar grundvattenförsörjning.

Underlag till svar på fråga 2 finns i:

Påverkansrisk på vattenförsörjningen till följd av planerad tunneldragning genom Norrköping, 2017-09-22

PM påverkan på grundvattenförekomster och större grundvattenmagasin, 2017-09-07

3. Trafikverket bör komplettera underlaget med en beskrivning av påverkan på landskapet av att hela järnvägen stängslas in samt med avseende på de åtgärder som myndigheten planerar för att förebygga, hindra eller motverka negativa konsekvenser av Ostlänkens barriär- och fragmenteringseffekter för människor, djur och växter.

Hela höghastighetjärnvägen planeras att stängslas in med ett robust stängsel på 2,5 m som förhindrar olyckor för såväl människor som vilt. Ostlänkens förordade korridor passerar genom ett varierande landskap. Landskapets variationer ger till resultat att järnvägen till viss del kommer att anläggas på bro eller gå i tunnel - något som minskar den fysiska barriäreffekten för människor, djur och växter längs delar av korridoren. Sammanlagd längd bro uppgår till ca 2 mil och tunnel uppgår till motsvarande ca 2 mil av totalt 16 mil (uppskattat utifrån projektförutsättningar i juni 2017).

Projektet följer Riktlinje Landskap - ett internt styrmedel som syftar till att identifiera och arbeta efter lämpliga möjligheter till landskapsanpassning. Fördjupade landskapsanalyser (inkluderat övergripande viltanalyser samt landskapsekologiska analyser) är underlag för en optimerad utformning och landskapsanpassning som minskar barriär- och fragmenteringseffekter. Ostlänken ska bland annat anpassas med säkra passager för människor och djur samt planeras så att ekologiskt viktiga naturmiljöer i möjligaste mån kan undvikas.

Underlag till svar på fråga 3 finns i:

PM Påverkan av stängsling samt åtgärder för att förebygga, hindra eller motverka barriär- och fragmenteringseffekter för människor, djur och växter, 2017-08-31

4. Trafikverket bör komplettera ärendet med underlag som visar hur verket avser att så långt som möjligt skydda de områden av riksintresse för naturmiljö som anges i avsnitt 7.2.1. i Trafikverkets yttrande inför tillåtlighetsprövning mot åtgärder som kan medföra påtaglig skada på naturmiljön. Det bör därvid även framgå om påtaglig skada kan undvikas. Vidare bör samtliga sökta och erhållna Natura 2000- tillstånd lämnas in.

Genom att järnvägen planeras i nära anslutning till en befintlig infrastruktur (E4) som redan påverkar landskapet och att ingen ny infrastrukturkorridor skapas i landskapet, dämpas den visuella upplevelsen av intrånget i riksintresset. En strävan har också varit att undvika skada på de höga naturvärden som finns i den östra delen av korridoren. Sammantaget bedöms att projekt Ostlänken kan genomföras utan risk för påtaglig skada på riksintresse för natur, Bråviksbrantens förkastning.

Underlag till svar på fråga 4 finns i:

PM Ostlänkens påverkan på Bråvikens förkastningssystem, Skyddsåtgärder och bedömning om skada på riksintresse NRO05060, 2017-08-31

5. Trafikverket bör komplettera ärendet med underlag som visar hur verket avser att skydda de områden av riksintresse för kulturmiljövården som anges i avsnitt 7.2.1. i Trafikverkets yttrande inför tillåtlighetsprövning mot åtgärder som kan medföra påtaglig skada på kulturmiljön. Det bör därvid även framgå om påtaglig skada kan undvikas.

Vid riksintresset Nyköpingsåns dalgång har en placering av spårlinje och anpassning till landskapet i profilläge samt att järnvägen passerar dalgången på bro minskat påverkan på de värdebärande komponenterna, såsom det öppna landskapet, fornlämningar och herrgårdsmiljöer, inom riksintresset. Därmed bedöms projekt Ostlänken kunna genomföras utan risk för påtaglig skada.

Vid riksintresset Gamla vägen Stavsjö-Krokek har en spårlinje valts så att vägen passerar på platser där den redan idag är starkt påverkad samt att profilläget på järnvägen gör att upplevelsen av en terränganpassad väg i en förhållandevis orörd skog med utblickar över Kilaåns dalgång kvarstår. Därmed bedöms projekt Ostlänken ska kunna genomföras utan risk för påtaglig skada.

Vid riksintresset Törnevalla har en spårlinje och ett profilläge valts så att inga värdebärande uttryck för riksintresset, såsom större fornlämningskomplex från järnåldern, sockencentrat och utflyttade gårdar från skiftena, påverkas. Därmed bedöms projekt Ostlänken kunna genomföras utan risk för påtaglig skada.

I riksintresset Trosaåns dalgång kommer flera värdebärande uttryck för riksintresset beröras såsom fornlämningar, äldre vägsträckningar samt att landskapets öppenhet bryts med en järnvägsanläggning. Trots en mängd skyddsåtgärder vid projekteringen bedöms att påtaglig skada uppkommer på riksintresset genom projekt Ostlänken för den förordade spårlinjen. I underlaget beskrivs även vilka förutsättningar som krävs för att påtaglig skada ska kunna undvikas.

Underlag till svar på fråga 5 finns i:

PM Påverkan på riksintressena Trosaåns dalgång, Nyköpingsåns dalgång, Törnevalla och Gamla vägen Stavsjö-Krokek, 2017-09-01

6. Trafikverket bör komplettera underlaget med yttrande från Livsmedelsverket som har ett nationellt samordningsansvar för dricksvattenfrågor. Livsmedelsverket bör inför sitt yttrande beredas del av SGU:s remissyttranden.

Livsmedelsverket har fått tagit del av underlaget från tidigare beredningsremisser samt SGU:s yttranden och har inkommit med ett yttrande, daterat 2017-06-29.

Övriga kompletteringar

Ny rangordning - bibana till Skavsta

Trafikverket har genomfört en kompletterande lokaliseringsutredning som berör bibana Nyköping, delen väster om Nyköping samt placeringen av Skavsta station. Det nya alternativet, som har studerats benämns Kort bibana med Skavsta station på bibanan (UA1) och rangordnas preliminärt som rang 1.

Ställningstagande om preliminär rangordning och underlagen för ställningstagandet:

Ställningstagande om preliminär rangordning av studerade korridorer inom Kompletterande lokaliseringsutredning, Bibana Nyköping, Ostlänken, inför formell granskning

Kompletterande lokaliseringsutredning, Bibana Nyköping, Ostlänken Granskningshandling 2017-10-20

Miljökonsekvensbeskrivning för kort bibana med Skavsta station på bibanan Nyköpings kommun, Södermanlands län, 2017-10-05

Länsstyrelsens beslut om godkännande av miljökonsekvensbeskrivning, 2017-10-06

SAMRÅDSREDOGÖRELSE Kompletterande lokaliseringsutredning, Bibana Nyköping Ostlänken, Nyköpings kommun, Södermanlands län 2017-10-20

Korridorsjusteringar

I samband med framtagandet av kompletterande underlag enligt Regeringskansliets begäran 2017-04-20 har även behov av korridorsjusteringar setts över. Vid översynen har framkommit att en mindre utökning av förordad korridor behöver göras vid Herrbeta, samt att korridorsjusteringar, som bl.a. innebär att korridoren utökas, behöver göras vid Nyköpings resecentrum.

De två platserna och bakgrunden samt motiven för respektive justering beskrivs i:

PM Ostlänken – Korridorsjusteringar Herrbeta i Linköpings kommun och Nyköpings resecentrum på bibanan, 2017-10-03.

Konsekvenser av Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029

I samband med framtagandet av kompletterande underlag enligt Regeringskansliets begäran 2017-04-20 har även en analys vilka konsekvenser en lägre dimensionerande hastighet (250 km/h) och konventionell teknik (ballasterat spår) innebär.

Trafikverkets förslag till nationell plan innebär 6 minuter längre restid mellan Järna- Linköping (restid utan stopp) och en besparing på ca 11, 5 miljarder, prisnivå 2016-09. De nya förutsättningarna påverkar inte tidigare bedömningar som gjorts avseende korridorval eller risk för påtaglig skada på de riksintressen som passeras. Det som presenteras i förslaget får ändå en viss positiv miljöpåverkan. Framförallt ger den lägre hastigheten på 250 km/h mindre negativa konsekvenser avseende buller och avskärmning av buller, i jämförelse med en hastighet på 320 km/h.

Konsekvenser av Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029 redovisas i:

PM Konsekvenser: Dimensionerad hastighet 250 km/h - Analys av Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029.