

KALLELSE TILL KOMMUNSTYRELSENS SAMMANTRÄDE

**Måndagen den 14 mars 2022 klockan 13:30
i Stadshuset Sal B**

**Förmiddagstema om "Samhällets digitalisering, IT- och
informationssäkerhet" 9:00-11:30**

Kommundirektören informerar

Kommunstyrelseärenden

- | | | |
|---|--|----------|
| 1 | Yttrande över ansökan om nätkoncession avseende luftledningar från Hedenlunda till Oxelösund <ul style="list-style-type: none">- Tjänsteskrivelse- Förslag till yttrande- Barnrättsprövning- Ansökningshandlingar 1,2,4,11,22 och 28- Länk för ytterligare information Ärende 2020-103485 - Energimarknadsinspektionen (ei.se) | KK22/16 |
| 2 | Investering: Ny bokbuss <ul style="list-style-type: none">- Tjänsteskrivelse- Barnrättsprövning | KK22/55 |
| 3 | Investering: Nya grundvattenbrunnar Fruängskällan <ul style="list-style-type: none">- Tjänsteskrivelse | KK22/181 |
| 4 | Investering: Inventarier och utrustning till kontorslokaler på Vägporten inom Division Social omsorg <ul style="list-style-type: none">- Tjänsteskrivelse | KK21/707 |

- | | | |
|----|--|----------|
| 5 | Avsiktsförklaring gällande ny väginfrastruktur till Skavsta
- Tjänsteskrivelse
- Förslag till avsiktsförklaring | KK22/182 |
| 6 | Yttrande över Trafikverkets del- och slutrapport
Beredskapsflygplatser för att säkra samhällsviktiga
flygtransporter
- Tjänsteskrivelse
- Förslag till yttrande
- Rapporter | KK21/744 |
| 7 | Riktlinje för fördelning av arbetsmiljöuppgifter i Nyköpings
kommun
- Tjänsteskrivelse
- Förslag till riktlinje
- Underlag från SKR
- Blanketter | KK22/172 |
| 8 | Svar på medborgarförslag om att införa en
kommungemensam fossilfri bilpool
- Tjänsteskrivelse
- Medborgarförslag | KK19/263 |
| 9 | Delegationsärenden | KK22/5 |
| 10 | Anmälningsärenden | KK22/2 |

Urban Granström
Ordförande

Caroline Svensson
Sekreterare

KS § Yttrande över ansökan om nätkoncession för två nya 130 kV kraftledningar mellan Hedenlunda - Oxelösund, sträckan i Nyköpings kommun

Diarienummer: KK22/16

Energimarknadsinspektionen (Ei) har begärt yttrande från Nyköpings kommun över Vattenfalls eldistribution AB:s "Ansökan om nätkoncession för linje enligt ellagen (1997:857) för två nya 130 kV kraftledningar mellan Hedenlunda - Oxelösund i Flens, Katrineholms, Nyköpings och Oxelösunds kommuner, Södermanlands län." Ledningen är nödvändig för SSAB:s planerade omställning till Ljusbågsugn.

Nyköpings kommun har tidigare yttrat sig vid samråd 2019-07-05 samt vid kompletterande samråd 2020-04-27 och 2020-05-05. Förslag till yttrande till Energimarknadsinspektionen baseras på tidigare yttranden.

Kommunen lyfte i tidigare yttranden att påverkan på landskapsbild, areella näringar, natur och kulturmiljö behövde utredas och motiveras väl. Att underlaget behövde kompletteras med motivering av avförda alternativ, samförläggande med befintlig infrastruktur samt skillnad mellan olika teknikval. Underlaget har delvis kompletterats enligt önskemål. Hur bedömningen av hur väl detta gjorts framgår av förslag till yttrande.

Kommunen har i tidigare yttranden även framfört önskan och erbjudit sig att bidra i arbetet med val av korridorer och sträckningar för ledningen. Vattenfall har inte involverat kommunen i detta arbete.

Energimarknadsinspektionen har bett kommunen särskilt svara på följande frågor:

1. om ledningarna är förenliga med kommunens detaljplaner och områdesbestämmelser
2. om ledningarna passerar nära skolor, förskolor eller annan liknande verksamhet
3. om ni anser att de skyddsåtgärder sökanden avser vidta är tillräckliga
4. annan information som ni anser är av betydelse för vår prövning.

Förslag

Kommunens yttrande anger i korthet:

- att genomförandet av projektet är av största vikt,
- att kommunen önskar bättre samarbete i liknande framtida projekt.
- att inga detaljplaner, skolor eller förskolor berörs.
- att skyddsåtgärderna i stort är tillräckliga men att kommunen saknar redovisning av motiv för vissa val och redovisning av vissa kompensationsåtgärder.

Prövning av barnets bästa

Ja

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

- 1) att** anta yttrande över ansökan om nätkoncession för två nya 130 kV kraftledningar mellan Hedenlunda - Oxelösund sträckan i Nyköpings kommun samt

- 2) att** förklara paragrafen omedelbart justerad.

Beslutet skickas till:

Energimarkandsinspektionen

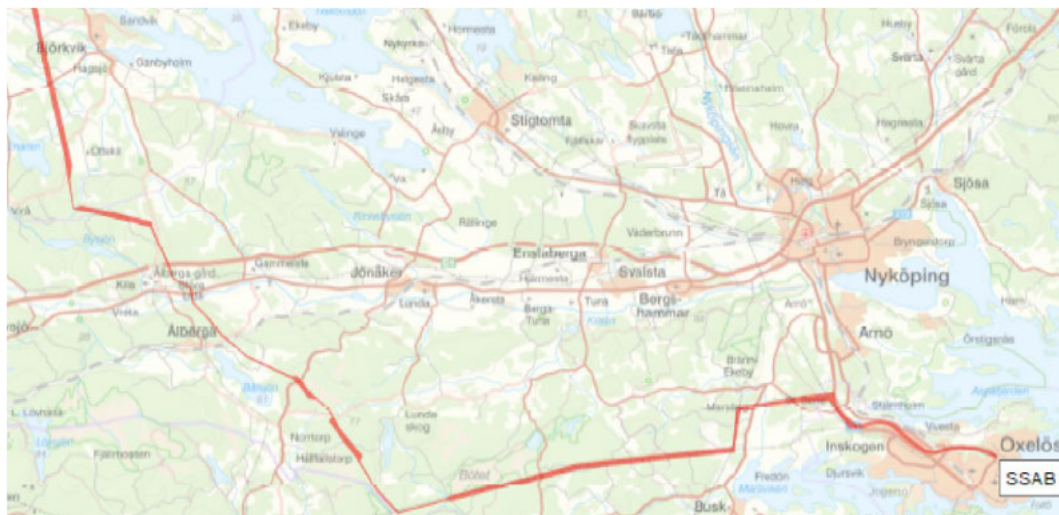
Samhällsbyggnad

Kommunstyrelsen

Yttrande över ansökan om nätkoncession för två nya 130 kV kraftledningar mellan Hedenlunda - Oxelösund, sträckan i Nyköpings kommun

Bakgrund

Energimarknadsinspektionen (Ei) har begärt yttrande från Nyköpings kommun över Vattenfalls eldistributions AB:s "Ansökan om nätkoncession för linje enligt ellagen (1997:857) för två nya 130 kV kraftledningar mellan Hedenlunda - Oxelösund i Flens, Katrineholms, Nyköpings och Oxelösunds kommuner, Södermanlands län." Ledningen är nödvändig för SSAB:s planerade omställning till Ljusbågsugn.



Figur 1 Karta över ledningssträckning inom Nyköpings kommun

Nyköpings kommun har tidigare yttrat sig vid samråd 2019-07-05 samt vid kompletterande samråd 2020-04-27 och 2020-05-05. Förslag till yttrande till Energimarknadsinspektionen baseras på tidigare yttranden.

Kommunen lyfte i tidigare yttranden att påverkan på landskapsbild, areella näringar, natur och kulturmiljö behövde utredas och motiveras väl. Att underlaget behövde kompletteras med motivering av avförda alternativ, samförläggande med befintlig infrastruktur samt skillnad mellan olika teknikval. Underlaget har delvis kompletterats enligt önskemål. Hur bedömningen av hur väl detta gjorts framgår av förslag till yttrande.

Kommunen har i tidigare yttranden även framfört önskan och erbjudit sig att bidra i arbetet med val av korridorer och sträckningar för ledningen. Vattenfall har inte involverat kommunen i detta arbete.

Energimarknadsinspektionen har bett kommunen särskilt svara på följande frågor:

1. om ledningarna är förenliga med kommunens detaljplaner och områdesbestämmelser
2. om ledningarna passerar nära skolor, förskolor eller annan liknande verksamhet
3. om ni anser att de skyddsåtgärder sökanden avser vidta är tillräckliga
4. annan information som ni anser är av betydelse för vår prövning.

Kommunens yttrande anger i korthet:

- att genomförandet av projektet är av största vikt,
- att kommunen önskar bättre samarbete i liknande framtida projekt.
- att inga detaljplaner, skolor eller förskolor berörs.
- att skyddsåtgärderna i stort är tillräckliga men att kommunen saknar redovisning av motiv för vissa val och redovisning av vissa kompensationsåtgärder.

Prövning av barnets bästa enligt barnkonventionen

Berör eller påverkar ärendet barn direkt eller indirekt så att det i enlighet med barnkonventionen funnits skäl att genomföra en prövning av barnets bästa?

Ja

Har en prövning av barnets bästa genomförts?

Ja

Om en barnrättsprövning har genomförts, beaktas vad som bedömdes vara barnets bästa i förslag till beslut?

Ja

Då ärendet innehåller många handlingar har en bedömning gjorts av vilka handlingar som ska finnas med i kallelsen. Rekommendationen är att kommunstyrelsen tar del av dessa handlingar först. Utöver detta finns länk till handlingar på Energimarknadsinspektionens hemsida.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

- 1) **att** anta yttrande över ansökan om nätkoncession för två nya 130 kV kraftledningar mellan Hedenlunda - Oxelösund sträckan i Nyköpings kommun samt
- 2) **att** förklara paragrafen omedelbart justerad.

Mats Pettersson
Kommundirektör
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes
2022-03-03

Maria Ljungblom
Samhällsbyggnadschef
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes

Beslut till:

Energimarknadsinspektionen

Box 155

631 03 Eskilstuna

registrator@ei.se

Energimarknadsinspektionen
Box 155
631 03 ESKILSTUNA

Yttrande över ansökan om nätkoncession för två nya 130 kV kraftledningar mellan Hedenlunda - Oxelösund sträckan i Nyköpings kommun (Ei - Ärende 2020-103485)

Nyköpings kommun har tagit del av handlingarna för "Ansökan om nätkoncession för linje enligt ellagen (1997:857) för två nya 130 kV kraftledningar mellan Hedenlunda - Oxelösund i Flens, Katrineholms, Nyköpings och Oxelösunds kommuner, Södermanlands län."

Energimarknadsinspektionen har bett kommunen särskilt svara på följande frågor:

1. om ledningarna är förenliga med kommunens detaljplaner och områdesbestämmelser
2. om ledningarna passerar nära skolor, förskolor eller annan liknande verksamhet
3. om ni anser att de skyddsåtgärder sökanden avser vidta är tillräckliga
4. annan information som ni anser är av betydelse för vår prövning.

Nyköpings kommun gör följande yttrande:
Allmänt

- Kommunen är positiv till SSAB:s planerade omställning till Ljusbågsugn då det innebär väsentliga utsläppsminskningar och då verksamheten är en viktig arbetsgivare för kommunens medborgare. För Nyköpings kommun är genomförandet av projektet därför av största vikt.
- Kommunen har önskat och erbjudit sig att bidra i utredning av korridorer och sträckning. Kommunen anser att processen hade vunnit på detta och önskar ett bättre samarbete i liknande framtida projekt.

Kommunens svar på Ei:s särskilda frågor

1. Ledningarna är förenliga med kommunens detaljplaner och områdesbestämmelser. För förenlighet med kommunens översiktsplan se egen rubrik.

2. Ledningarna passerar inte nära skola, förskola eller liknande verksamhet.
3. Föreslagna skyddsåtgärder är i stort sett tillräckliga. Nyköpings kommun ser dock några brister i underlag och redovisning. Dessa bör arbetas vidare med inom kommande ansökningar eller vid genomförandet.
 - Kommunen saknar redovisning och underlag när det gäller kompensation för sumpskogar och trädklädda våtmarker samt påverkan på upplevelsen av orördhet längs Sörmlandsleden och Nävsjömossens naturreservat.
 - Kommunen upplever att redovisningen av alternativ och påverkan på landskapsbilden vid passager av Riksintresset för kulturmiljövård Kiladalen samt vid Bålsjön inte är besvarade.
4. I övrigt anser kommunen att:
 - redovisningen av motiv för varför sträckning längs befintliga kraftledningsgator avfärdas är väl summarisk liksom avfärdande av havsbaserad ledningsdragning.
 - alternativ till Hedenlunda som anslutningspunkt är heller inte redovisade.

Överensstämmelse med översiktsplan Nyköping 2040

I kommunens översiktsplan anges att:

1. "Ledningar för teknisk försörjning behöver tillkomma och ska så långt som möjligt samordnas med redan ianspråktaga korridorer (kraftledningar, vägar, järnvägar) i landskapet. Stora opåverkade områden samt värdefulla områden för naturvård och kulturmiljövård ska så långt möjligt undvikas.
2. Vid förändringar i kraftledningsnätet bör en bedömning kring lämpligt teknikval genomföras. Det är särskilt angeläget i områden med känslig landskapsbild och där väsentliga natur- eller kulturvärden kan påverkas samt där ny exploaterbar mark i goda lägen kan frigöras."

Analys

1. Redovisning till motiv varför befintliga ianspråktaga korridorer inte är lämpliga är bristfällig. Kraftledningen går genom ett stort opåverkat område, Bötet. Större delen går dock i anslutning till befintlig kraftledningsgata vilket minskar påverkan. Påverkan på passage av Riksintresse kulturmiljövård Kiladalen är bristfälligt utredd.
2. Redovisning av motiv till teknikval finns, även om kommunen hade önskat en fördjupning vid passagen av Riksintresset för kulturmiljö Kiladalen.

Fördjupade och förtydligande av yttranden Natur och friluftslivsvärden

- Nyköpings kommun anser att naturvärdesinventeringen har genomförts på ett fullgott sätt enligt standardiserad metod. Flertalet naturvärdesobjekt har observerats och flera av dessa är trädklädd våtmark eller sumpskog. I underlaget framgår att stolpar kommer placeras på de torraste platserna för att minimera påverkan men enligt underlaget kommer all vegetation högre än två meter behöva avverkas. Det innebär att livsmiljöer för arter som kräver dagens krontäckning och fuktighet som träd- och buskskikt ger kommer att försvinna. Flera sumpskogar och trädklädda våtmarker kommer därmed gå förlorade och övergå i en annan naturtyp. Nyköpings kommun saknar information i underlaget hur förlusten av de här naturmiljöerna kommer kompenseras,
- Nyköpings kommun har tidigare yttrat sig om att upplevelsen av orördheten längs Sörmlandsleden och i Nävsjömossens naturreservat kan påverkas negativt. Kommunen saknar information i underlaget kring påverkan på dessa samt hur det ska kompenseras,
- Nyköpings kommun har tidigare yttrat sig kring att det är viktigt att våtmarkers och sumpskogars hydrologi lämnas opåverkad. Kommunen anser att det tillvaratagits i underlaget,
- Nyköpings kommun har tidigare lyft att en spelplats för skogshöns påverkas av anläggningen. Kommunen ser positivt på att kraftledningen har anpassats så att den inte kommer påverkas negativt.

Kulturmiljövärden

- Markförlagd kabel på delsträckor med stor inverkan på landskapsbild bedöms fortsatt vara en förutsättning för att undvika skada på utpekade kulturmiljöer. I aktuellt underlag finns inte den tidigare ställda frågan besvarad angående möjligheten till markförlagd kabel på vissa delsträckor.
- Den luftburna kraftledningens påverkan på Kiladalens riksintresse för kulturmiljövård (D55) bedöms fortsatt vara stor. Landskapsutredning (dokument 19) analyserar upplevelsevärdena för denna korsning av Kiladalen. Det är positivt att den smalaste delen av dalgången har valts. Det är även positivt att ledningsstolpar i fotomontage är placerade i mindre exponerade lägen (undvikande av dalgångens lågpunkter). Utredningen saknar dock en utvärdering kopplad till riksintressets landskapsvärden (kunskapsunderlag), exempelvis de långa siktlinjerna. Bedömningen är att fler vypunkter behövs för att klargöra påverkan på riksintresset. Även placering av ledningsstolpar behöver klargöras (utredningen utgår endast från ett preliminärt antagande). Utredningen bedöms inte vara tillräcklig för att kunna utesluta påtaglig skada på riksintresset (enligt RAÄ:s matris från 2014).

- Eftersom Kiladalen är det enda ställe där den planerade kraftledningen passerar ett riksintresse för kulturmiljövård bör detta särskilt uppmärksammas.
- Ålberga, söder om järnvägen. Tidigare lämnat yttrande om att den förändrade dragningen nära Bålsjön riskerar att splittra ett sammanhang av gårdar som ligger mot sjön (Änglund, Fridhem, Apaltorp, Bergtorpsgården, Sörbytorp) har inte besvarats i aktuellt underlag.

Urban Granström
Kommunstyrelsens ordförande

Mall för egen prövning av barnets bästa, enkel och formell

Instruktion

Använd mallen som vägledning vid genomförande av prövningar av barnets bästa i utredningar och inför beslut. Mallen utgår från den processbeskrivning som återfinns i *Riktlinje för prövning av barnets bästa i Nyköpings kommun*.

Det är viktigt att process, bedömning och utfall av en prövning dokumenteras skriftligen. Prövningen bör dokumenteras på ett sådant sätt att den blir *tydlig och transparent* för de barn eller övriga som berörs, som exempelvis vårdnadshavare eller för dem som kan komma att granska beslutet.

Hur mycket som redogörs under respektive delmoment i mallen beror på vilken form för prövning som bedöms lämplig och kan också variera från ärende till ärende.

Exempelvis kan prövningens omfattning variera beroende på ärendets komplexitet i relation till i vilken grad; eller på vilket sätt det kan komma att påverka barn; om ärendet omfattar rättigheter som riskerar att kränkas eller inte tillgodoses; eller inbegriper försvårande mål- och intressekonflikter som behöver vägas in i analysen.

Till hjälp att bedöma om och i vilken form en prövning ska göras (enkel eller formell), använd *Checklista för bedömning av behov av genomförande av prövning av barnets bästa inför utredningar och beslut*.

Använd processbeskrivningens steg 1–8 i riktlinjen till hjälp att genomföra prövningen och redogör för resonemangen i mallen. I riktlinjen finns även en förteckning över barnkonventionens artiklar liksom länk till barnkonventionen som helhet.

Stödmaterial för genomförande av prövningar av barnets bästa liksom information om barnkonventionen och barnrätt i praktiken finns att hitta på IN under Samarbete och projekt/ Samarbete/ Barnkonventionen.

Mall för prövning av barnets bästa, enkel och formell

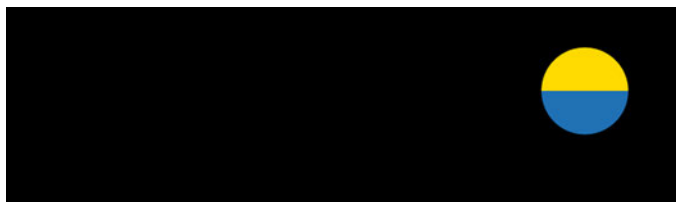
Delmoment

Resonemang

<p>1. Beskriv ärendet eller frågan med utgångspunkt i barns bästa</p> <p>Exempelvis: bakgrund, syfte, problem/ målbild, verksamhet och målgrupp.</p> <p>Om beskrivningen motiverar det, initiera samverkan med berörda parter (ex. annan verksamhet, anhöriga eller resurser.)</p> <p>Om det framgår att barnets bästa ska vägas mot andra intressen bör en formell prövning genomföras. Det bör då också framgå i beskrivningen av ärendet. Se under delmoment 5.</p> <p>(Berör processteg 1 i riktlinje)</p>	<p>Yttrande över ansökan om nätkoncession för två nya 130 kV kraftledningar mellan Hedenlunda - Oxelösund sträckan i Nyköpings kommun.</p> <p>Vattenfall ansöker om ny kraftledning genom bl.a. Nyköpings kommun för SSAB:s omställning till fossilfri järnframställning.</p>
<p>2. Bedöm vilket underlag som är relevant att utgå från för att kunna göra en bedömning av barnets bästa, och beskriv detta</p> <p>Exempelvis: Artiklar i barnkonventionen: 2, 3, 6 och 12 omfattas alltid av en prövning. Identifiera övriga artiklar som är relevanta för ärendet, forskning, lagstiftning/ myndighetsföreskrifter.</p> <p>(Berör processteg 2–4 i riktlinje)</p>	<p>Artikel 3 Vid alla beslut som rör barn ska i första hand beaktas vad som bedöms vara barnets bästa.</p> <p>Artikel 24 Barn har rätt till bästa möjliga hälsa, tillgång till hälso- och sjukvård samt till rehabilitering.</p>

<p>3. Väg relevanta faktorer mot varandra. Ta utgångspunkt i barnets rättigheter</p> <p>Om motiverat identifiera handlingsalternativ och analysera konsekvenser för barnet/barnen, samt andra konsekvenser som bedöms viktiga för att belysa den åtgärd som föreslås</p> <p>(Berör processteg 5 i riktlinje)</p>	<p>Artikel 3 Vid alla beslut som rör barn ska i första hand beaktas vad som bedöms vara barnets bästa. - Yttrandet bygger på att genomförandet av projektet innebär stora framtida minskningar av CO2-utsläpp och därmed större möjlighet att minska framtida negativa klimatförändringar.</p> <p>Artikel 24 Barn har rätt till bästa möjliga hälsa, tillgång till hälso- och sjukvård samt till rehabilitering. - Yttrandet bygger på att genomförandet av projektet innebär stora framtida minskningar av CO2-utsläpp och därmed större möjlighet att minska framtida negativa klimatförändringar vilket också innebär bättre möjligheter till god hälsa.</p>
<p>4. Formulera en slutsats – vad bedöms vara barnets bästa i ärendet?</p> <p>Tillför dokumentationen från prövningen till ärendet. Vad som bedömdes vara barnets bästa ska beaktas och väga tungt för beslutet/utfallet.</p> <p>(Berör processteg 6 i riktlinje)</p>	<p>Genomförandet av projektet innebär att barns möjlighet till ett liv där den mänskliga påverkan på klimatförändringarna minskas anses vara barnets bästa.</p>
<p>5. Finns det övriga intressen som behöver beaktas i ärendet? Beskriv dessa</p> <p>(Berör processteg 5 i riktlinje)</p>	<p>Möjligheten att bruka skog och upplevelsen av landskapet vid friluftsliv och turismnäringar påverkas negativt i anslutning till kraftledningsgatorna.</p>

<p>6. Väg övriga intressen mot vad som bedömts vara barnets bästa</p> <p>Beskriv de eventuella intressekonflikter som identifieras. Utgå från rättigheterna, och i synnerhet om en intressekonflikt innebär en kränkning av en rättighet eller att barns rättigheter inte kan tillgodoses fullt ut.</p> <p>(Berör processteg 5–6 i riktlinje)</p>	<p>Påverkan på skogsbruk och upplevelsevärden ställs mot att möjliggöra omställning att minska utsläppen av klimatpåverkande utsläpp.</p>
<p>7. Formulera ett förslag till beslut</p> <p>Det ska tydligt framgå hur förslag till beslut beaktar barnets bästa eller tydligt motivera eventuella avvägningar som innebär att andra intressen fick väga tyngre. Notera att barnets bästa ska beaktas i första hand. Tillför dokumentation från prövningen till ärendet.</p> <p>(Berör processteg 6 i riktlinje)</p>	<p>Yttrandet bygger på att genomförandet av projektet innebär stora framtida minskningar av CO2-utsläpp och därmed större möjlighet att minska framtida negativa klimatförändringar. Detta bedöms vara barnets bästa trots att projektet innebär försämrade upplevelser för barn boende i närheten av anläggningen och som besöker platser av betydelse för friluftsliv och turism i anslutning till anläggningen.</p>
<p>8. Föreslå kompensatoriska åtgärder</p> <p>Har andra intressen behövt väga tyngre än bedömning av barnets bästa, bör kompensatoriska åtgärder föreslås. Utgå från de rättigheter som inte kan tillgodoses fullt ut/målgruppen som berörs. Det kan vara på kort eller lång sikt.</p> <p>(Berör processteg 5–6 i riktlinje)</p>	<p>Yttrandet anger att hänsyn behöver tas till landskapsbild och våtmarker vid genomförande och skötsel.</p>



6 oktober 2020

Energimarknadsinspektionen

Box 155

631 03 ESKILSTUNA

Organisationsnummer: 556417-0800

Sökandens referens: [REDACTED]

Redovisningsenhet: RER01011

Telefon: [REDACTED]

E-post: [REDACTED]

Ansökan om nätkoncession för linje enligt ellagen (1997:857) för två nya 130 kV kraftledningar mellan Hedenlunda - Oxelösund i Flens, Katrineholms, Nyköpings och Oxelösunds kommuner, Södermanlands län

ANSÖKAN

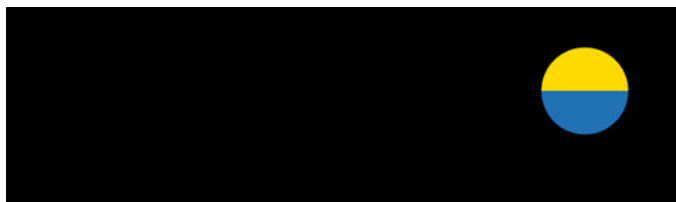
Vattenfall Eldistribution AB (Sökanden), ansöker om tillstånd att bygga och driva två nya 130 kV (nominell spänning 132) kraftledningar i luftledningsutförande mellan Hedenlunda och Oxelösund i Flens, Katrineholms, Nyköpings och Oxelösunds kommuner, Södermanlands län. Koncession för ledningen söks att gälla tills vidare.

YRKANDEN

- Om inte ljusbågsugnen i SSAB, Oxelösund, erhåller nödvändiga tillstånd och uppförs ska den aktuella nätkoncessionen upphöra att gälla genom att Vattenfall Eldistribution återkallar nätkoncessionen.
- Rasering och återkallande sker genom separat beslut.

2020-10-07

2020-103485-0001



SÄRKSILDA ÅTGÄRDER/SKYDDSÅTGÄRDER

Sökandes åtagande gällande särskilda åtgärder och /eller skyddsåtgärder redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen i bilaga 2.

Naturvärdesinventering

Under juni-juli 2020 utfördes naturvärdesinventeringar av det valda stråket. Inventeringarna utfördes av biologer från konsultfirman Calluna. Inventerarna blev på en av fastigheterna stoppade av markägare och ombedda att lämna fastigheten. Markägarna uppträdde hotfullt och Vattenfall Eldistribution valde då att stoppa inventering av återstående sträcka. Det kvarstår 26 fastigheter att inventera och Vattenfall Eldistribution har gått vidare med att ansöka om förundersökningstillstånd hos länsstyrelsen för att kunna fullfölja inventeringarna.

Underlag från Callunas bakgrundsstudie har varit en del av de ingångsvärden som används i naturmiljökapitlet i miljökonsekvensbeskrivningen. Den stoppade inventeringen kommer att slutföras under år 2021. Efter det kan en slutlig bedömning av påverkan naturvärden och artskydd att göras. Även en fågelutredning kommer att utföras under gällande säsong år 2021.

Vattenfall Eldistribution AB avser att komplettera ansökan med dessa uppgifter.

BAKGRUND OCH BEHOV

Vattenfall Eldistribution AB (Sökanden) avser att ansöka om nätkoncession för linje (tillstånd) för två nya 130 kV luftledningar mellan Hedenlunda och SSAB i Flens, Katrineholms, Nyköpings och Oxelösunds kommuner, i Södermanlands län. I och med att SSAB ställer om till fossilfri stålproduktion kommer den gamla masugnen att bytas ut mot en så kallad ljusbågsugn. Det kommer att öka behovet av externproducerad energi och kräver därmed en utökad elanslutning. För att tillmötesgå detta behov planerar Vattenfall Eldistribution att bygga två nya 130 kV- ledningar mellan transformatorstationen i Hedenlunda och transformatorstationen vid SSABs stålfabrik i Oxelösund. Omställningen till en ljusbågsugn innebär att utsläppen av koldioxid minskar. På nationell nivå motsvarar det en utsläppsminskning om ca 2,4% av de totala utsläppen av koldioxid i Sverige.

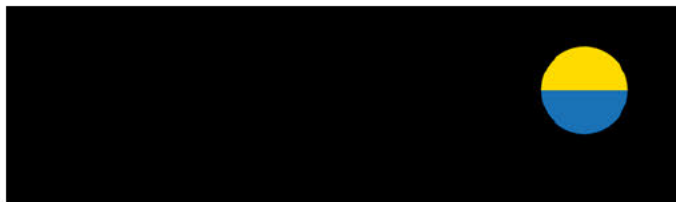
STRÄCKNING OCH UTFÖRANDE

Ledningens sträckning framgår av bifogad koncessionskarta (bilaga 1) och teknisk beskrivning finns redovisat i miljökonsekvensbeskrivningen (bilaga 2).

ALTERNATIVT UTFÖRANDE

Inför aktuell ansökan om nätkoncession för linje har ett antal alternativa stråk studerats. Under alternativutredningen har syftet varit att hitta den lämpligaste lösningen för att säkerställa den efterfrågade elanslutningen till SSAB vid deras anläggning i Oxelösund med hänsyn till teknik, ekonomi, kultur-, natur- och samhällsintressen. I texten används begreppen stråk och sträckning. Stråk utgör en bredare korridor inom viken ledningarna föreslås att uppföras. I processen har Sökanden gått från flera alternativa stråk till att välja ett stråk inom vilket utförligare studier görs. Inom det valda stråket har sedan Sökanden valt en sträckning för de nya ledningarna. Sträckningen är den planerade sträckningen för ledningarna och är ett smalare område än det valda stråket.

Olika stråk för kabel har studerats för hela och delar av sträckan mellan Hedenlunda och SSAB i Oxelösund, dels som en del av den tidiga utredningen av möjliga stråk för ledningarna och dels efter förslag som framkommit i samråd. Se vidare i miljökonsekvensbeskrivningen för alternativutredning och alternativsträckning.



SAMRÅD

Under perioden maj 2019- maj 2020 har det hållits flera samråd.

- Ett undersökningssamråd som även uppfyllde kraven för avgränsningssamråd genomfördes under tidsperioden 27 maj till 26 juni 2019.
- I november 2019 genomfördes ett informationsmöte i Nyköping.
- I januari 2020 kontaktades alla berörda fastighetsägare längs det valda stråket och tillfrågades om de ville träffas. Sökanden besökte de fastighetsägare som ville träffas under januari-februari 2020.
- Under mars-april 2020 hölls ett kompletterande samråd för Kottorp-SSAB i Oxelösund.
- Under april-maj hölls ett kompletterande samråd om sträckning utanför valt stråk.

Under hela projektets gång har det funnits möjlighet att komma in med synpunkter, förslag och frågor. En del av frågorna har kunnat besvaras direkt och andra synpunkter redovisas i samrådsredogörelser och i redogörelse för synpunkter inkomna utanför samråd. Se bilaga 8 i miljökonsekvensbeskrivningen.

Länsstyrelsen har 2020-09-15 (Dnr.407-5840-2020) beslutat att de planerade ledningarna kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

MILJÖKONSEKVENSER OCH HÄNSYN

De miljökonsekvenser som genomförandet av planerade ledningsåtgärder bedöms medföra samt åtgärder för att förebygga negativa konsekvenser redovisas i bifogad miljökonsekvensbeskrivning (bilaga 2).

ÖVRIGT

Nätkoncession för område som berörs av ansökan innehas av Vattenfall Eldistribution nätkoncession för område (731ÖFM) samt av Oxelö Energi AB som innehar nätkoncession för område för del av Oxelösunds kommun (2947L).

Bestyrkt fastighetsägarförteckning bifogas i bilaga 3.

För Vattenfall Eldistribution, enligt fullmakt



Med vänliga hälsningar

Vattenfall Eldistribution AB





BILAGOR

Bilaga 1. Koncessionskarta

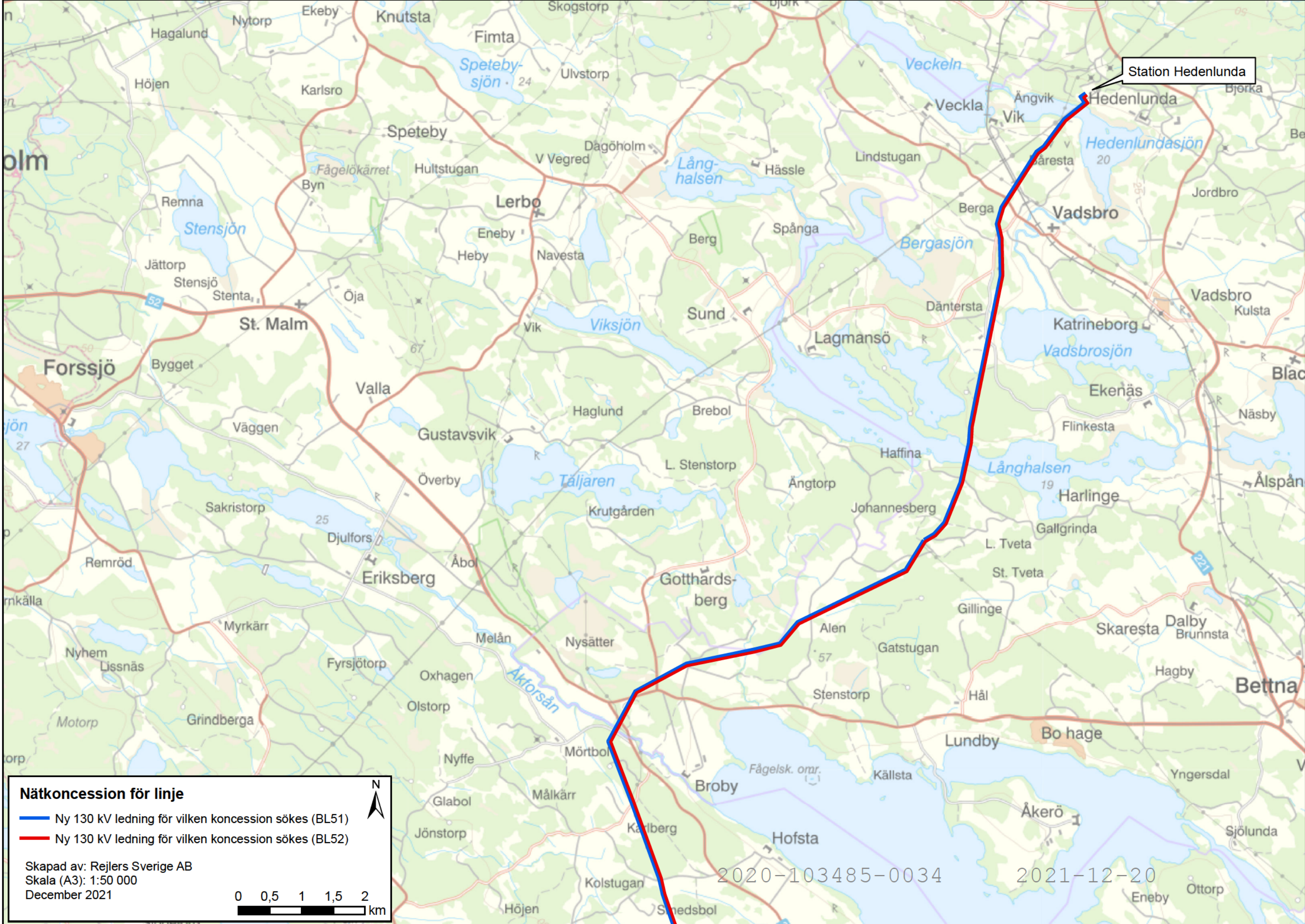
Bilaga 2. Miljökonsekvensbeskrivning inkl. teknisk beskrivning och samrådsredogörelse

Bilaga 3. Fastighetsförteckning

Bilaga 4. Förteckning av rättighetshavare

2020-10-07

2020-103485-0001



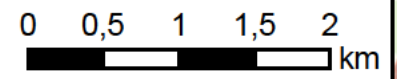
Station Hedenlunda

Nätkoncession för linje

- Ny 130 kV ledning för vilken koncession sökes (BL51)
- Ny 130 kV ledning för vilken koncession sökes (BL52)



Skapad av: Rejlers Sverige AB
Skala (A3): 1:50 000
December 2021



2020-103485-0034

2021-12-20



Nätkoncession för linje

- Ny 130 kV ledning för vilken koncession sökes (BL51)
- Ny 130 kV ledning för vilken koncession sökes (BL52)

Skapad av: Rejlers Sverige AB
Skala (A3): 1:50 000
December 2021

0 0,5 1 1,5 2 km

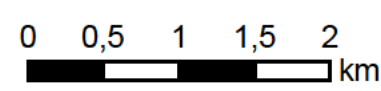
St. Mjugg 2020-103485-0034 2021-12-20



Nätkoncession för linje

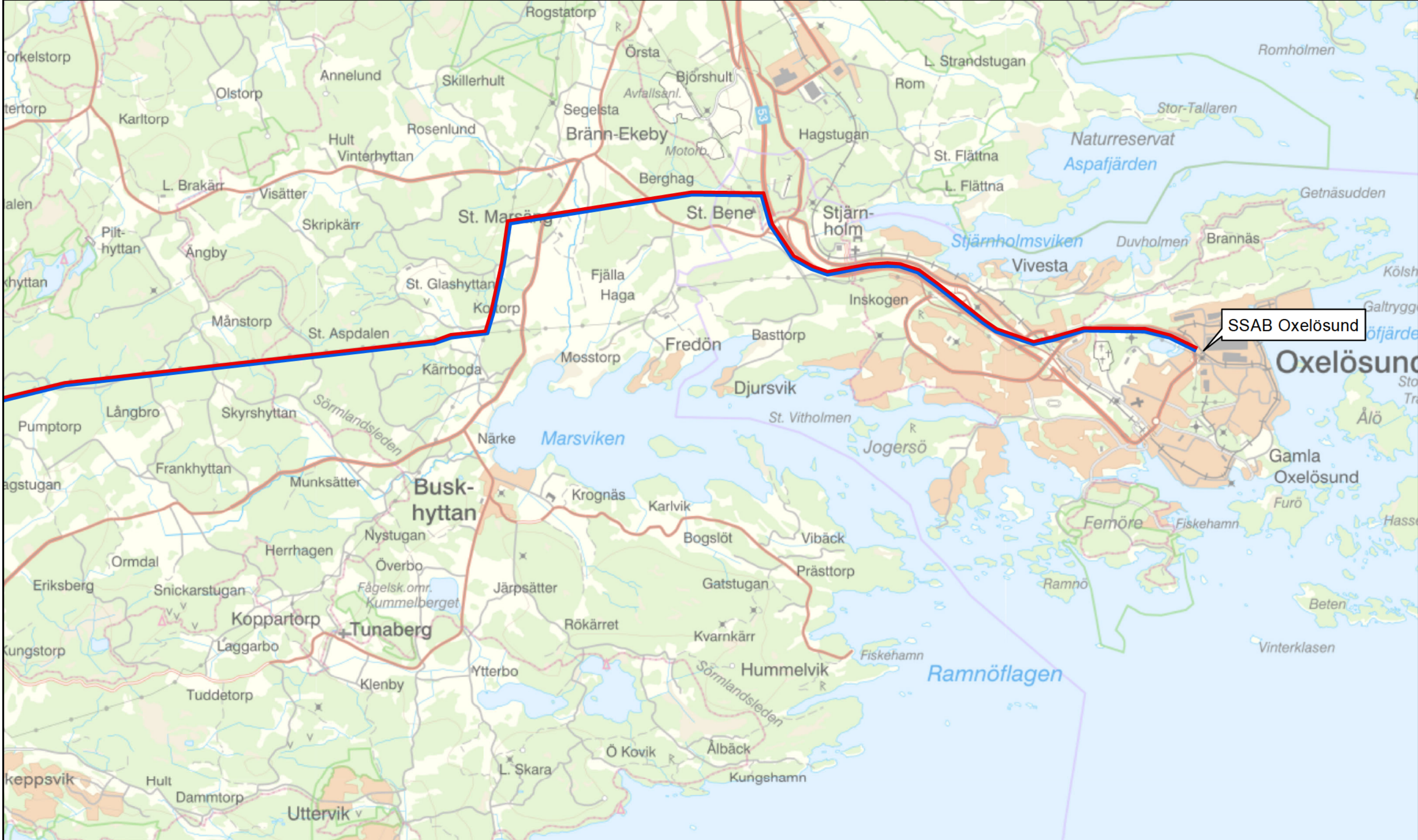
- Ny 130 kV ledning för vilken koncession sökes (BL51)
- Ny 130 kV ledning för vilken koncession sökes (BL52)

Skapad av: Rejlers Sverige AB
 Skala (A3): 1:50 000
 December 2021



2020-103485-0034

2021-12-20



SSAB Oxelösund

Nätkoncession för linje

- Ny 130 kV ledning för vilken koncession sökes (BL51)
- Ny 130 kV ledning för vilken koncession sökes (BL52)

Skapad av: Rejlers Sverige AB
 Skala (A3): 1:50 000
 December 2021

0 0,5 1 1,5 2 km

2020-103485-0034

2021-12-20

2020-10-06

2020-10-07

2020-103485-0001

Miljökonsekvensbeskrivning

Nya 130 kV kraftledningar mellan Hedenlunda - Oxelösund i Flens, Katrineholms, Nyköpings och Oxelösunds kommuner, Södermanlands län

Projektorganisation:



Vattenfall Eldistribution AB
www.vattenfalleldistribution.se

Telefonväxel: 08-739 50 00
Org.nr: 556417-0800
Projektledare: [Redacted]
Tillstånd och rättigheter: [Redacted]
Markåtkomst: [Redacted]

Miljökonsekvensbeskrivning

Rejlers Sverige AB
Fålhagsleden 61
753 23 Uppsala
www.rejlers.se

Uppdragsledare
Handläggare
Teknik

GIS
Granskning



Foton, illustrationer och kartor: Vattenfall Eldistribution AB, Rejlers Sverige AB
Kartunderlag: ©Lantmäteriet, Länsvisa och nationella geodata © Länsstyrelsen Kartmaterial: ©Lantmäteriet MS2013/04895. Länsvisa geodata © Länsstyrelsen

SAMMANFATTNING

Bakgrund och syfte

Vattenfall Eldistribution AB (Sökanden) avser att ansöka om nätkoncession för linje (tillstånd) för två nya 130 kV luftledningar mellan Hedenlunda och SSAB i Flens, Katrineholms, Nyköpings och Oxelösunds kommuner, i Södermanlands län.

I och med att SSAB ställer om till fossilfri stålproduktion kommer den gamla masugnen att bytas ut mot en så kallad ljusbågsugn. Det kommer att öka behovet av externproducerad energi och kräver därmed en utökad elanslutning. För att tillmötesgå detta behov planerar Vattenfall Eldistribution att bygga två nya 130 kV-ledningar mellan transformatorstationen i Hedenlunda och transformatorstationen vid SSABs stålfabrik i Oxelösund. Omställningen till en ljusbågsugn innebär att utsläppen av koldioxid minskar. På nationell nivå motsvarar det en utsläppsminskning om ca 2,4% av de totala utsläppen av koldioxid i Sverige.

Alternativ

Inför framtagandet av den sträckning för vilken Sökanden ansöker om nätkoncession för linje har en process genomförts där ett flertal alternativa delstråk studerats. Under utredningen har syftet varit att hitta den lämpligaste lösningen för att säkerställa den efterfrågade elanslutningen till SSAB vid deras anläggning i Oxelösund med hänsyn till teknik, ekonomi, kultur-, natur- och samhällsintressen. Alternativutredningen är beskriven i kapitel 3 i föreliggande miljökonsekvensbeskrivning (MKB).

Vald ledningssträcka

Den förordade ledningssträckningen är ca 74 km lång. Ledningssträckningen utgår från station Hedenlunda söder om Flen i sydvästlig riktning. Väster om Broby viker sträckningen av söderut för att när länsgränsen ansluta till befintliga kraftledningar mellan Norrköping och Oxelösund. Ledningssträckningen gör därefter österut till Kottorp där sträckningen viker av norrut och sedan österut mot Stjärnholm. Från Stjärnholm går sträckningen längs med befintliga ledningar söderut till SSAB i Oxelösund.

Teknikval

De nya ledningarna planeras att uppföras som luftledningar i huvudsak i fackverksstolpar av stål med vertikalt placerade faslinor, så kallad julgranstolpe

Luftledning är den teknik som Vattenfall Eldistribution AB generellt förordar på spänningsnivåer 130 kV eller högre då det är den tekniska lösning som ger ett säkert, tillförlitligt och effektivt elnät till lägsta kostnad för våra kunder. De huvudsakliga skälen till att luftledning förordas är i korthet:

- Enligt ellagen ska nätägaren ansvara för att dess ledningsnät är säkert, tillförlitligt och effektivt och för att det på lång sikt kan uppfylla rimliga krav på överföring av el. Begreppen i ellagen understöder ställningstagandet att generellt förordas luftledning som teknisk lösning i 130kV-nätet.
- De tekniska problemen med att i stor omfattning förlägga markkabel i 130kV-nätet skulle bli mycket svårhanterliga och leda till minskad driftsäkerhet. Som exempel kan nämnas risk för resonansfenomen och spänningstransienter, ökat antal felkällor med långa reparationstider, oönskade effektflöden i nätet och mindre möjligheter till maskad driftläggning med momentan reserv för anslutna kunder.
- Luftledning är generellt sett ett betydligt mer kostnadseffektivt alternativ jämfört med markkabel. Samhället får ut totalt sett mycket mer kundnytta för varje investerad krona i 130kV-nätet om luftledning används istället för markkabel. Därmed kan fler samhällsbehov tillgodoses med luftledningar jämfört med markkabel. Detta är i linje med vårt uppdrag om att tillhandahålla ett effektivt elnät.
- Kabel kan utifrån ovan beskrivna anledningar endast förordas på korta sträckor där luftledning inte är möjligt p.g.a. brist på fysiskt utrymme, t.ex. i radiella stadsnät. Som försiktighetsprincip och för att leva upp till

likabehandling av markägare och övriga berörda intressenter, kan kabel därför bara accepteras där fysiskt utrymme för luftledning saknas.

Samråd

Under perioden maj 2019- maj 2020 har det hållits flera samråd.

- Ett undersökningssamråd som även uppfyllde kraven för avgränsningssamråd genomfördes under tidsperioden 27 maj till 26 juni 2019.
- I november 2019 genomfördes ett informationsmöte i Nyköping.
- I januari 2020 kontaktades alla berörda fastighetsägare längs det valda stråket och tillfrågades om de ville träffas. Sökanden besökte de fastighetsägare som ville träffas under januari-februari 2020.
- Under mars-april 2020 hölls ett kompletterande samråd för Kottorp-SSAB i Oxelösund.
- Under april-maj hölls ett kompletterande samråd om sträckning utanför valt stråk.

Betydande miljöpåverkan (BMP)

Länsstyrelsen har 2020-09-15 (Dnr.407-5840-2020) beslutat att de planerade ledningarna kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Bedömning av konsekvenser på berörda intressen

Sammantaget bedöms förordad sträckning innebära små konsekvenser för människors hälsa och miljön. Förordad sträckning har anpassats för att ge så liten sammantagen påverkan som möjligt. Sträckningen följer till stor del befintlig lednings sträckning sträcker sig genom skogsmark, varför konsekvenser för närliggande intressen har kunnat begränsas.

Markanvändning och planer

Förordad sträckning berör markanvändning som främst är kopplad till skogs- och jordbruk. I skogsmark kommer en ny ledningsgata att tas upp förutom där ledningssträckningen går parallellt med befintliga ledningar där befintlig ledningsgata kommer att breddas. Förordad sträckning berör flera detaljplaner, dock utan att strida mot någon av dem. Konsekvenserna för markanvändning och planer bedöms bli små.

Resurshushållning

Längs den planerade sträckningen bedrivs främst skogs- och jordbruk. Andelen skogsmark på sträckan uppgår till ca 74%. Sammantaget bedöms det att de planerade ledningarna medför små till måttliga konsekvenser på resurshushållningen.

Miljömål

De miljömål som bedöms ha betydelse för och kan påverkas av planerad ledning är 1. Begränsad klimatpåverkan, 6. Säker strålmiljö, 8. Levande sjöar och vattendrag, 11. Myllrande våtmarker, 12. Levande skogar, 13. Ett rikt odlingslandskap, 15. En god bebyggd miljö och 16. Ett rikt djur- och växtliv.

Ledningarna har planerats så att så liten påverkan som möjligt på miljömålen ska ske.

Sammantaget bedöms de nya ledningarna medföra små konsekvenser för miljömålen.

Vatten

Ledningarna korsar flertalet mindre vattendrag och ett par större vattenspeglar. Även områden med översvämningsrisk och vattenskyddsområden berörs.

Ledningarnas utformning innebära att påverkan på vattenområden är liten.

Risken för att förordad sträckning kommer påverka möjligheten för berörda vattenförekomster att uppnå miljökvalitetskraven bedöms som liten.

Sammantaget bedöms de nya ledningarna med vidtagna hänsynsåtgärder medföra små konsekvenser för vattenmiljön.

Naturmiljö

Ledningssträckningen berör bl.a. riksintressen för naturmiljön och Natura 2000-område. Genom att vidta relevanta skyddsåtgärder och genom att uppföra ledningen delvis längs med befintliga ledningar minskar konsekvenserna för naturmiljön, skyddade arter och naturvärdesobjekt. Sammantaget bedöms konsekvenserna för naturmiljön bli måttliga.

Kulturmiljö

Ledningssträckningen korsar totalt sex stycken kulturmiljölämningar. Det finns 21 kulturmiljölämningar inom 50 meter och 36 kulturmiljölämningar inom 100 meter. Sammantaget bedöms att, med vidtagande av hänsynsåtgärder, de nya ledningarna medför små konsekvenser för kulturmiljön.

Landskapsbild

Där landskapsbilden sedan tidigare redan är påverkad av ingrepp som vägar och andra kraftledningar bedöms påverkan på landskapsbilden bli mindre jämfört med där ledningarna går i orörd mark.

Där förordad ledningsträckning kommer gå genom öppna landskap kommer synligheten bli större jämfört med där ledningarna går genom skogsmark.

Den förordade sträckningen berör ca 74 % skogsmark. Sammantaget bedöms de nya ledningarna medföra måttliga konsekvenser för landskapsbilden.

Friluftsliv

Påverkan på friluftslivet sker främst under anläggningsfasen. Under driftskedet bedöms den huvudsakliga påverkan på friluftslivet bestå av visuell påverkan. Vid underhållsåtgärder kan framkomligheten tillfälligt påverkas.

Sammantaget bedöms de nya ledningarna medföra små konsekvenser för friluftslivet.

Boendemiljö, hälsa och säkerhet

Ledningarna byggs enligt gällande säkerhetsföreskrifter och innebär ingen risk för människors säkerhet.

Inga bostadshus ligger inom 50 meter från ledningssträckningen. Ett bostadshus finns beläget ca 60 meter från ledningssträckningen, därefter finns det åtta bostadshus som ligger mellan 80-100 meter från ledningssträckningen. Utöver dessa bostadshus finns det två bostadsområden i Oxelösund där närmaste bostadshus i området ligger ca 80 meter från ledningssträckningen dock bedöms inget av dem exponeras för förhöjda magnetfältsvärden.

Ledningarna kommer att ge ett visuellt intryck där de exponeras mot öppna landskap.

Sammantaget bedöms den planerade verksamheten medföra måttliga konsekvenser för boendemiljö, hälsa och säkerhet.

Infrastruktur

Ledningen kommer sträcka sig parallellt med 400 kV ledningar, 130 kV ledningar samt 40 kV ledningar på en liten del av sträckan. MSA-yta riksintresse för vägnät berörs. Utöver vägar som klassats som riksintresse berör förordad sträckning även övriga statliga vägar, kommunala vägar och mindre enskilda vägar. Sammantaget bedöms att konsekvenserna för infrastrukturen blir små.

Potentiellt förorenade områden

Identifiering av potentiellt förorenade områden har skett. Vid områden identifierade som riskfyllda kommer antingen stolpplacering anpassas för att undvika det riskfyllda området eller så utförs markprover.

Men vidtagna hänsynsåtgärder bedöms de nya ledningarna medföra små konsekvenser för potentiellt förorenade områden.

Konsekvensbedömning

Beroende på intresse kan ledningen medföra antingen obetydliga, små, måttliga eller stora konsekvenser, men sammantaget bedöms förordad sträckning medföra, med vidtagna hänsynsåtgärder, små konsekvenser. För arter som kräver en hävdad livsmiljö liknande äldre tiders betesmarker kan en ny ledningsgata medföra positiva konsekvenser.

2020-10-07

2020-103485-0001

INNEHÅLL

1	INLEDNING	11
1.1	Beskrivning av planerad verksamhet.....	11
1.2	Syfte och behov	12
1.2.1	Syfte med kraftledningarna.....	12
1.2.2	Syfte med miljökonsekvensbeskrivningen.....	13
1.3	Vattenfall Eldistribution	13
1.4	Gällande tillstånd	13
1.5	Disposition	13
1.6	Metod för miljökonsekvensbeskrivning.....	13
1.7	Avgränsning av MKB	14
1.8	Krav på sakkunskap	14
2	TILLSTÅNDSPROCESSEN	15
2.1	Genomförda samråd.....	16
2.1.1	Samråd om stråk, maj-juni 2019.....	16
2.1.2	Informationsmöte november 2019.....	16
2.1.3	Platsbesök och träff med fastighetsägare	16
2.1.4	Samråd om stråk Kottorp-SSAB, mars-april 2020.....	16
2.1.5	Samråd om sträckning utanför valt stråk, april-maj 2020.....	16
2.1.6	Länsstyrelsens beslut om BMP	17
2.2	Annan lagstiftning	18
2.3	Markupplåtelse och ledningsrätt.....	18
3	ALTERNATIVUTREDNING	19
3.1	Nollalternativ	19
3.1.1	Nollalternativ Vattenfall Eldistribution	19
3.1.2	Nollalternativ SSAB	20
3.2	Utredda alternativ	20
3.2.1	Avgränsning av utredningsområdet.....	21
3.2.2	Metod vid framtagande av alternativa stråk/sträckningar.....	21
3.3	Alternativa stråk	22
3.4	Utredning Oxelösund	25
3.5	Kabelutredningar	26
3.5.1	Hedenlunda-Stjärnholm	26
3.5.2	Stjärnholm-SSAB.....	28
3.5.3	Markkabel Kottorp-Stjärnholm	29

2020-10-07
2020-103485-0001

3.5.4	Sjökabel genom Yngaren	29
3.5.5	Sjökabel genom Marsviken.....	29
3.6	Avfärdade luftledningsalternativ	30
3.7	Val av stråkalternativ Hedenlunda-Kottorp.....	30
3.7.1	Justering av förordat stråk Hedenlunda-Kottorp.....	31
3.7.2	Kottorp-SSAB	32
3.7.3	Förordad ledningssträckning	33
4	UTFORMNING OCH TEKNISKT BESKRIVNING.....	35
4.1	Teknisk beskrivning	35
4.2	Luftledning	35
4.2.1	Utformning av luftledning	35
4.2.2	Uppförande av luftledning.....	37
4.2.3	Markbehov	37
4.2.4	Drift och Underhåll	40
4.3	Markkabel	41
4.3.1	Utformning av markkabel.....	41
4.3.2	Förläggning av markkabel	41
4.3.3	Markbehov	42
4.3.4	Drift och Underhåll	42
4.4	Sjökabel	42
4.4.1	Utformning av sjökabel	42
4.4.2	Förläggning av sjökabel.....	43
4.4.3	Drift och underhåll.....	44
4.5	Teknikval mellan luftledning och markkabel.....	44
4.5.1	Vattenfall Eldistributions ställningstagande gällande teknikval	44
4.5.2	Nätägarens roll och ansvar	44
4.5.3	Elnätets utformning samt driftsäkerhet	45
4.5.4	Teknik	48
4.5.5	Ekonomi	50
4.5.6	Markkabel i elnätet.....	50
4.5.7	Intrång och miljöpåverkan.....	51
4.5.8	Livscykelanalys (LCA)	52
4.6	Avveckling och rasering.....	54
4.6.1	Rasering av befintliga ledningar	54
5	NULÄGE OCH KONSEKVENSER FÖR VALT ALTERNATIV.....	56
5.1	Markanvändning och planer	56
5.1.1	Hänsynsåtgärder	60

5.1.2	Konsekvensbedömning	60
5.2	Resurshushållning	61
5.2.1	Hänsynsåtgärder	61
5.2.2	Konsekvensbedömning	61
5.3	Miljömål.....	62
5.3.1	Hänsynsåtgärder	62
5.3.2	Konsekvensbedömning	62
5.4	Vatten.....	63
5.4.1	Sjöar och vattendrag.....	63
5.4.2	Grundvattenförekomster	63
5.4.3	Översvämningsrisk och lågpunktsområden.....	64
5.4.4	Vattenverksamhet.....	68
5.4.5	Miljö kvalitetsnormer för vatten	68
5.4.6	Hänsynsåtgärder	72
5.4.7	Konsekvensbedömning	73
5.5	Naturmiljö.....	73
5.5.1	Skyddade naturområden	73
5.5.2	Övriga naturvärden	76
5.5.3	Naturvärdesobjekt.....	85
5.5.4	Skyddsvärda arter.....	102
5.5.5	Hänsynsåtgärder	107
5.5.6	Konsekvensbedömning	109
5.6	Kulturmiljö	111
5.6.1	Hänsynsåtgärder	120
5.6.2	Konsekvensbedömning	120
5.7	Landskapsbild	121
5.7.1	Hänsynsåtgärder	126
5.7.2	Konsekvensbedömning	126
5.8	Friluftsliv.....	126
5.8.1	Hänsynsåtgärder	130
5.8.2	Konsekvensbedömning	130
5.9	Boendemiljö, hälsa och säkerhet.....	131
5.9.1	Elektriska och magnetiska fält	131
5.9.2	Bebyggelse och boendemiljö.....	131
5.9.3	Hänsynsåtgärder	132
5.9.4	Konsekvensbedömning	132
5.10	Infrastruktur.....	132

2020-103485-0001 2020-10-07

5.10.1	Hänsynsåtgärder	136
5.10.2	Konsekvensbedömning	137
5.11	Potentiellt förorenade områden	137
5.11.1	Hänsynsåtgärder	138
5.11.2	Konsekvensbedömning	139
6	KUMULATIVA EFFEKTER	140
7	SAMLAD BEDÖMNING	141
7.1	Miljöbalkens allmänna hänsynsregler	142
7.2	Miljö kvalitetsnormer	143
8	SAMMANFATTNING	143
9	BEGREPPSFÖRKLARING	145
10	REFERENSER	148

Bilagor

Bilaga 1. Översiktskarta

Bilaga 2. Kartor över intressen för naturmiljö

Bilaga 3. Kartor över intressen för kulturmiljö och friluftsliv

Bilaga 4. Kartor över infrastruktur mm

Bilaga 5. Karta över markanvändning

Bilaga 6. Kopia av beslut om betydande miljöpåverkan

Bilaga 7. Kopia av samrådsunderlag

Bilaga 8. Kopia av samrådsredogörelser

Bilaga 9. Naturvärdesinventering (kompletteras när den är färdigställd)

Bilaga 10. Landskapsutredning

Bilaga 11. Magnetfältsberäkningar

2020-10-07

2020-103485-0001

1 INLEDNING

Vattenfall Eldistribution AB (Sökanden) avser att ansöka om nätkoncession för linje (tillstånd) för två nya 130 kV¹ luftledningar mellan Hedenlunda och SSAB i Flen, Katrineholm, Nyköpings och Oxelösunds kommuner, i Södermanlands län.

1.1 Beskrivning av planerad verksamhet

I och med att SSAB ställer om till fossilfri stålproduktion kommer den gamla masugnen och koksverk att bytas ut mot en så kallad ljusbågsugn. Det kommer att öka behovet av externproducerad elenergi och kräver därmed en utökad elanslutning. SSAB har därför inkommit till Sökanden med en förfrågan om anslutning av ljusbågsugnen. Enligt ellagen är innehavare av områdeskoncession (i detta fall Vattenfall Eldistribution och Oxelö Energi AB) skyldiga att möjliggöra detta. Mot bakgrund av detta planerar nu Sökanden att bygga två nya 130 kV ledningar mellan transformatorstationen i Hedenlunda och transformatorstationen vid SSABs stålfabrik i Oxelösund. De nya kraftledningarna är planerade att lokaliseras mellan Hedenlunda och Oxelösund och berör Flens, Katrineholms, Nyköpings och Oxelösunds kommuner i Södermanlands län, se Figur 1.



Figur 1. Översikt nya 130 kV ledningar mellan Hedenlunda och SSAB i Oxelösund

¹ Vanligtvis benämns ledningar på den aktuella spänningsnivån "130 kV ledning". Ledningarnas nominella spänning är egentligen något större än dessa värden, 132 kV. Ledningarnas konstruktionsspänning, d.v.s. den högsta spänningen för vilken anläggningen är konstruerad, är i dessa fall 145 kV.

1.2 Syfte och behov

1.2.1 Syfte med kraftledningarna

Det existerande elnätet som försörjer SSAB Oxelösund med el är ett s.k. maskat regionnät med en nominell spänning på 132 kV. Förutom SSAB försörjer det även alla andra elnätskunder i det omkringliggande området. Eftersom dessa elledningar ingår i det maskade regionnätet är de mycket väsentliga för en stabil och långsiktigt tillförlitlig elförsörjning i både Södermanlands och Östergötlands län. Den planerade ljusbågsugnen innebär mer än en fördubbling av dagens totala behov av eleffekt (effektbehov) i Oxelösund, Nyköping samt delar av Norrköping, Katrineholm och Flen. Vidare uppstår ytterligare effektbehov hos SSAB Oxelösund när masugn, koksverk och stålugn avvecklas och ersätts av en ljusbågsugn eftersom biprodukter från existerande tillverkningsprincip inte längre uppstår och kan återanvändas. Utöver ökade effektbehov hos SSAB Oxelösund måste existerande elnät, på ett rimligt sätt, också kunna hantera det effektbehov som uppstår när städer och samhällen växer och därtill de förväntade effektbehov relaterade till en ökad grad av elektrifiering. Ljusbågsugnens effektbehov kan därmed ur ett kapacitetsperspektiv och med en förväntad nivå av leveranssäkerhet inte tillgodoses från det existerande elnätet. De existerande elledningar som i första hand berörs är ca. 200 km ungefärligen fördelat på tre olika elledningar. Att höja deras kapacitet i tillräcklig omfattning är problematiskt då det kräver omfattande ombyggnationer vilket under byggskedet skulle få betydande påverkan på leveranssäkerheten för elnätskunderna. Det totala effektbehovet som kan förväntas inom det berörda området är dock så stort att det inte är rimligt att försörja med existerande nätstruktur och samtidigt uppfylla föreskriftsenliga krav på leverans kvalitet och leveranssäkerhet.

Det som dock överskuggar aspekten kring elnätets kapacitet att överföra effekt är den påverkan som ljusbågsugnen skulle ha på elkvaliteten om den skulle anslutas till det existerande elnätet. När en ljusbågsugn används uppstår kontinuerligt mycket stora och snabba förändringar i dess behov av aktiv- och reaktiv effekt. Dessa förändringar leder till att spänningen i det matande elnätet påverkas och kan resultera i dålig elkvalitet (primärt flimmer och spänningsdistorsion/övertoner). Hur mycket spänningen påverkas beror på elnätets beskaffenhet, ljusbågsugnens effekt (storlek) och vilken typ av kompenseringstrustning som finns (STATCOM, SVC). Vilken grad av elkvalitetspåverkan som kan accepteras beror på störningarnas utbredning och varaktighet. Utbredningen eller hur många nätkunder som påverkas beror på elnätets struktur/topologi och hur det är sammankopplat (driftläggning). Annorlunda uttryckt – var i elnätet den störande utrustningen elektriskt möter andra kunder – lokalisering av den s.k. sammankopplingspunkten. Ett mått på elnätets förmåga att motstå förändringar är nätstyrka eller kortslutningseffekt vilket uttrycks i MVA (MegaVoltAmpere). I anslutningspunkten hos SSAB Oxelösund uppgår, med nuvarande elnät, nätstyrkan till ca 2100 MVA vid intakt driftläggning. Detta är relativt högt men erfordras för att hålla elkvaliteten inom acceptabla nivåer då viss ansluten elektrisk utrustning har en krävande karakteristik. Den nivå av kortslutningseffekt som erfordras i sammankopplingspunkten med planerad ljusbågsugn uppgår till mer än 12000 MVA, alltså nästan sex gånger högre än nuvarande nivå. I denna nivå har det beaktats en hög reduktionsfaktor från kompenseringstrustning lokalt placerad vid ljusbågsugnen. Denna nivå av kortslutningseffekt finns inte någonstans i det maskade regionnätet i området, inte ens där det finns en direkt koppling till Svenska Kraftnäts transmissionsnät. Detta leder oundvikligen till att sammankopplingspunkten inte kan vara i regionnätet utan måste etableras i transmissionsnätet. Den elektriska punkten i transmissionsnätet där tillräckligt hög kortslutningseffekt kontinuerligt kunde erhållas var Hedenlunda. Därmed behöver två transformatorer från 400 till 130 kV etableras i Hedenlunda och två 130 kV ledningar byggas från Hedenlunda till SSAB Oxelösund. Två transformatorer och två ledningar erfordras för att kunna uppfylla en tillräckligt hög nivå av leveranssäkerhet både vad gäller kundkrav och föreskriftskrav.

Med föreslagen lösning kan det befintliga elsystemet och dess kunder erhålla en högre tillgänglighet och samtidigt bidra till att möjliggöra en fortsatt elektrifiering och samhällsutveckling. Detta genom att systemet byggs upp så att de nya transformatorerna och elledningarna kan kopplas in mot det existerande maskade regionnätet. Detta kommer framförallt nyttjas kortvarigt vid planerade arbeten och oplanerade händelser i

elnätet för att upprätthålla en trygg och säker elförsörjning. Dock kommer ljusbågsugnen aldrig att vara elektriskt ansluten till det maskade regionnätet.

1.2.2 Syfte med miljökonsekvensbeskrivningen

Syftet med denna miljökonsekvensbeskrivning är att identifiera och beskriva de direkta och indirekta effekter som den nya ledningen kan medföra dels på människor, djur, växter, mark, vatten, luft, klimat, landskap och kulturmiljö, dels på hushållningen med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt, dels på annan hushållning med material, råvaror och energi. Beskrivningen skall möjliggöra en samlad bedömning av dessa effekter på människors hälsa och miljön. I detta dokument ges även en beskrivning av alternativa sträckor och tekniker samt hur samrådsprocessen har genomförts.

1.3 Vattenfall Eldistribution

Vattenfall Eldistribution AB bedriver elnätsverksamhet i Sverige och levererar el till 900.000 företag och privatpersoner. Företagets elnät är över 12 000 mil långt, vilket motsvarar cirka 3 varv runt jorden. Elnätet är indelat i lokalnät och regionnät och omfattar spänningsnivåerna 0,4-150 kV. Företaget har cirka 730 anställda, i huvudsak i Solna, Luleå och Trollhättan. Vattenfall Eldistribution investerar årligen cirka 4 miljarder kronor i att bygga om elnätet för att det ska bli mer motståndskraftigt mot väder och vind, samt moderniserar genom att bygga in ny teknik för bättre övervakning och styrning av elnätet. Elnätet behöver också anpassas för att kunna ansluta en växande andel förnybara energikällor, elfordon och ny elintensiv industri. Företaget arbetar aktivt för en hållbar samhällsutveckling genom att ligga i framkant gällande innovation och utveckling och sätta standarden för framtidens energilösningar.

1.4 Gällande tillstånd

Vattenfall Eldistribution innehar nätkoncession för område i Flens, Katrineholms, Nyköpings och del av Oxelösunds kommun (731ÖFM). Oxelö Energi AB innehar nätkoncession för område för del av Oxelösunds kommun (2947L).

1.5 Disposition

För bästa överblick och förståelse rekommenderas att miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) läses i kapitlens ordningsföljd.

MKB:n inleds med en presentation av de lagar och bestämmelser som reglerar tillstånd för aktuell verksamhet. Därefter redogörs för bakgrunden till de överväganden som har gjorts vid valet av förordat alternativ för verksamheten. I efterföljande kapitel ges en teknisk beskrivning och redovisning av utformning av den aktuella verksamheten. Därefter presenteras områdets förutsättningar, hänsynsåtgärder och konsekvensbedömning gällande bl.a. markanvändning, planer, resurshushållning, natur- och kulturmiljö, landskapsbild, friluftsliv, boendemiljö, infrastruktur och förorenade områden. Slutligen görs en sammanfattande beskrivning och bedömning av de väsentliga miljöeffekter som verksamheten eller specifika åtgärder som förväntas ge. Därefter avslutas MKB:n med en samlad bedömning av förordat alternativ för verksamheten.

1.6 Metod för miljökonsekvensbeskrivning

Då verksamheten antagits medföra betydande miljöpåverkan, se kapitel 2.1.6, ska en specifik miljöbedömning genomföras. En MKB enligt den specifika miljöbedömningen är det dokument som utarbetas under tillståndsprocessen. I MKB:n ska upplysningar som behövs för bedömningar av de väsentliga miljöeffekter som verksamheten kan förväntas ge lämnas och dokumentet utgör beslutsunderlag som ger en samlad bedömning av verksamhetens miljöpåverkan.

Utifrån syftet med denna MKB har ett kombinerat undersöknings- och avgränsningssamråd genomförts med en bred samrådsrets, se beskrivning av genomförda samråd i kapitel 2.

För att identifiera och beskriva de direkta och indirekta effekterna av den planerade ledningen har erforderligt underlag tagits fram. De intressen, som t.ex. natur- och kulturvärden, som beskrivs har kartlagts med hjälp av befintlig geodata. Insamling av underlagsmaterial har skett från berörda kommuners planer, länsstyrelsens och Naturvårdsverkets databaser över läns- och riksintressen, Riksantikvarieämbetets databas över kulturmiljövärden, Skogsstyrelsens databas över skogliga värden, Jordbruksverkets databas över ängs- och betesmarker samt upplysningar som har inkommit i samband med samråd. Kännedom om markföreningar enligt MIFO-metodiken har laddats ned från länsstyrelsernas register i EHB-databasen. All information gällande förekomst av skyddsvärda arter kommer från Artportalen eller genom naturvärdesinventering. En livscykelanalys (LCA), kapitel 4.5.8, och en landskapsanalys, kapitel 5.7 har också genomförts. Vidare har en naturvärdesinventering, kapitel 5.5, delvis utförts (och planeras att slutföras under 2021) och det har gjorts ett flertal fältbesök på plats för att ytterligare studera förhållanden och framkomlighet i området.

1.7 Avgränsning av MKB

Denna MKB beskriver de effekter och konsekvenser som förutses uppkomma vid byggnation och drift de nya 130 kV ledningarna mellan Hedenlunda och SSAB i Oxelösund.

I föreliggande MKB beskrivs och bedöms konsekvenserna på berörda intressen som de nya ledningarna kan antas medföra. Påverkan har begränsats till de värden som blir direkt påverkade eller närliggande värden som blir indirekt påverkade av projektet.

1.8 Krav på sakkunskap

Vattenfall Eldistribution AB är ett etablerat nätbolag med gedigen erfarenhet av att planer, projektera, bygga och driva kraftledning. I detta projekt har Sökanden genom grundlig undersökning av befintlig geodata, information från kommunala planer och genomförda samråd, naturvärdesinventering, landskapsanalys och livscykelanalys inhämtat underlag om det aktuella området samt utrett de konsekvenser som den planerade ledningen kan komma att medföra. Sökanden anser således att kunskapskravet uppfylls för att bedriva verksamheten på det sätt som skyddar människors hälsa och miljön mot skada och olägenheter.

Rejlers Sverige AB, som har mångårig erfarenhet av framtagande av tillståndshandlingar och undersökningar, har fått i uppdrag att bistå Vattenfall Eldistribution med tillståndsprocessen för den nya ledningen.

2 TILLSTÅNDSPROCESSEN

För att bygga och använda elektriska starkströmsanläggningar i Sverige krävs enligt ellagen (1997:857) att nätägaren har ett särskilt tillstånd, en så kallad nätkoncession för linje. Ansökan om nätkoncession för linje prövas av Energimarknadsinspektionen och tillstånd beviljas vanligtvis tills vidare med möjlighet till omprövning efter 40 år.

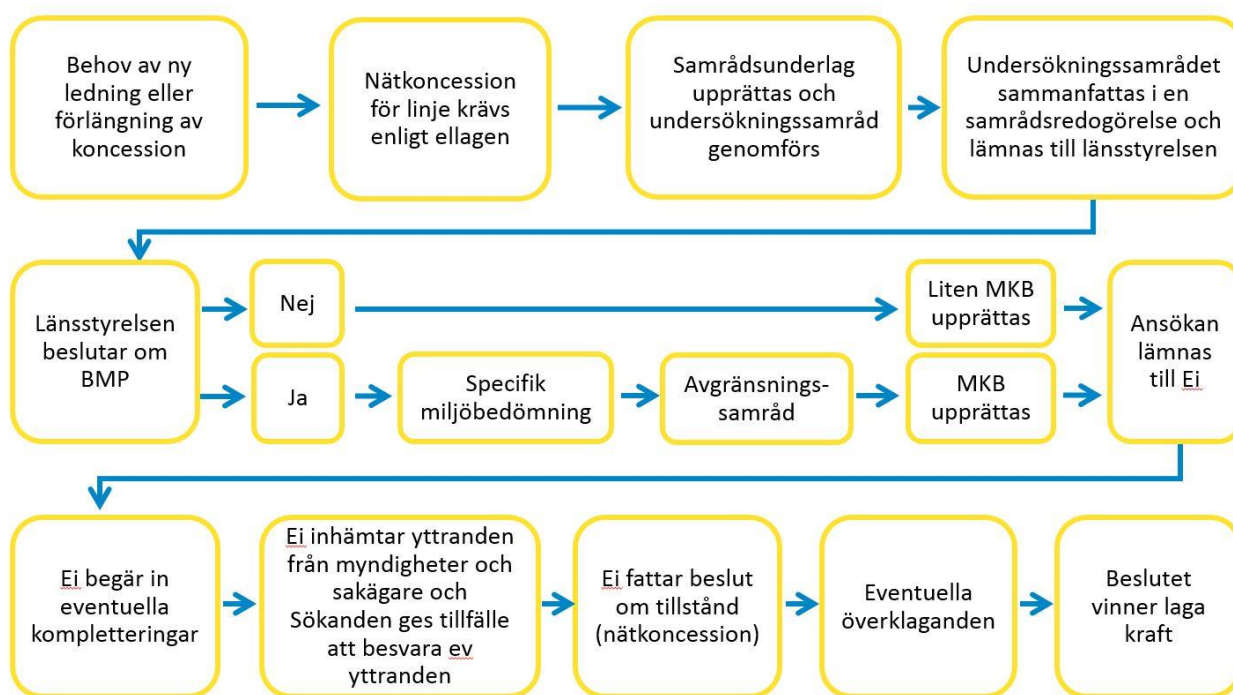
Tillståndsprövningsprocessen inleds med en utredning om verksamhet kan antas medföra betydande miljöpåverkan eller ej, se Figur 2. Detta görs genom ett undersökningssamråd med länsstyrelse, kommun och enskilda som kan bli särskilt berörda. När samrådet är avslutat sammanställs inkomna yttranden i en samrådsredogörelse som utgör underlag för länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan (BMP).

Om länsstyrelsen beslutar att verksamheten inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan behöver bestämmelserna i 6 kap. om specifik miljöbedömning inte tillämpas och istället ska en liten miljökonsekvensbeskrivning tas fram. En liten MKB ska innehålla de upplysningar som behövs för en bedömning av de väsentliga miljöeffekter som verksamheten eller åtgärden kan förväntas ge.

I de fall länsstyrelsen beslutar att verksamheten kan antas medföra betydande miljöpåverkan ska en specifik miljöbedömning genomföras. Den specifika miljöbedömningen inleds med ett avgränsningssamråd med länsstyrelsen, kommun och enskilda som kan tänkas bli berörda samt övriga statliga myndigheter, organisationer och den allmänhet som kan antas bli berörd. Avgränsningssamrådets syfte är att utreda omfattningen av och detaljeringsgraden i den miljökonsekvensbeskrivning som skall tas fram för att utgöra beslutsunderlag.

Det finns möjlighet att kombinera undersöknings- och avgränsningssamrådet.

Koncessionsansökan sänds till Energimarknadsinspektionen (nedan kallat Ei), som remitterar handlingarna till samtliga berörda instanser. Efter remisstiden beslutar Ei om koncession (dvs tillstånd) ska erhållas. Vid ett eventuellt överklagande prövar mark- och miljödomstolen frågan.



Figur 2. Tillståndsprövningsprocessen.

2.1 Genomförda samråd

I detta kapitel beskrivs de samråd som genomförts. Kopia av samrådsunderlag, samrådsredogörelser och inkomna yttranden återfinns i bilaga 8. Genomförda aktiviteter sammanfattas även i Tabell 1.

Utöver nedan beskrivna aktiviteter har frågor och synpunkter kontinuerligt kommit in via e-post och telefonsamtal, dessa har kontinuerligt besvarats.

2.1.1 Samråd om stråk, maj-juni 2019

Ett undersökningssamråd som även uppfyllde kraven för avgränsningssamråd genomfördes under tidsperioden 27 maj till 26 juni 2019.

Ett samrådsbrev med information om projektet och var man kan få tag på mer information samt en inbjudan till två samrådsmöten i form av öppna hus skickades ut till särskilt berörda och närboende. I brevet uppmanades adressaten att även vidarebefordra informationen till ev. arrendatorer eller hyresgäster. Samrådsmaterial skickades även ut via mail till myndigheter och organisationer. Annonsering i tidningar skedde den 27 maj och 28 maj 2019, se Tabell 1 för sammanställning av åtgärder under samrådet.

I juli 2019 sändes brev med information om den fortsatta processen till de som inkommit med synpunkter i samrådet. Projektets hemsida uppdaterades också med information kontinuerligt.

2.1.2 Informationsmöte november 2019

Under hösten 2019 togs beslut om vilket stråk Sökanden valde att gå vidare med och studera mer ingående.

Efter beslutet skickades information ut till de som fortfarande var berörda av det valda stråket. I brevet fanns även en inbjudan till informationsmöte om det valda stråket och i november genomfördes ett informationsmöte med efterföljande frågestund i Nyköping.

2.1.3 Platsbesök och träff med fastighetsägare

Under mötet i Nyköping framkom flera önskemål om att Sökanden skulle träffa fastighetsägare på plats på berörd fastighet.

I januari kontaktades alla berörda fastighetsägare längs det valda stråket och tillfrågades om de ville träffas. Sökanden besökte de fastighetsägare som ville träffas under januari-februari 2020.

2.1.4 Samråd om stråk Kottorp-SSAB, mars-april 2020

Under samrådet i maj-juni 2019 inkom synpunkter från bland annat Oxelösunds kommun vilket ledde till att Sökanden genomfört en fördjupad utredning inom kommunen. Sökanden har tillsammans med SSAB och Oxelösunds kommun arbetat fram ett nytt stråk för de planerade 130 kV ledningarna genom Oxelösunds tätort.

Även mellan Kottorp (i Nyköpings kommun) och Stjärnholm (Oxelösunds kommun) har nya stråk identifierats. Mot bakgrund av detta genomfördes under mars-april 2020 ett kompletterande samråd med Länsstyrelsen Södermanland, kommuner och fastighetsägare samt övriga statliga myndigheter och organisationer som kan tänkas bli berörda av de alternativa stråken mellan Kottorp och Stjärnholm. Även förslag på stråk mellan Stjärnholm och SSAB togs upp i detta samråd.

2.1.5 Samråd om sträckning utanför valt stråk, april-maj 2020

Efter samrådet 2019, djupare studier av valt stråk och information från fastighetsägare identifierades förslag på sträckning utanför valt stråk vid sju platser. Ett kompletterande samråd om sträckning utanför valt stråk genomfördes under april-maj 2020.

Tabell 1. Nedan ges även en sammanfattning av de samrådsaktiviteter som genomförts inom ramen för projektet.

Datum	Aktivitet
Samråd maj-juni 2019	
2019-04-17	Information om förestående samråd skickades till Länsstyrelsen i Södermanlands län
2019-05-24	Utskick av samrådsbrev till berörda fastighetsägare och närboende.
2019-05-27	Annonsering om samråd i Eskilstuna-Kuriren och Södermanlands Nyheter.
2019-05-28	Annonsering om samråd i Katrineholms-Kuriren.
2019-05-28	Utskick av samrådsunderlag till länsstyrelsen, kommuner och övriga myndigheter.
2019-06-10	Öppet hus i Vadsbro-Blacksta föreningsgård.
2019-06-11	Öppet hus i Bergshammars bygdegård.
2019-06-26	Sista dag för samråd.
2020-februari - mars	Frivilliga fältbesök hos markägare (sträckan Hedenlunda-Kottorp).
Kompletterande samråd Kottorp-Stjärnholm mars-april 2020	
2020-03-15	Utskick av samrådsbrev för kompletterande samråd sträckan Kottorp-SSAB till Länsstyrelsen Södermanland, kommuner och fastighetsägare samt övriga statliga myndigheter och organisationer som kan tänkas bli berörda av de nya stråken.
2020-04-14	Sista dag för att lämna synpunkter.
Kompletterande samråd förslag på sträckning utanför valt stråk april-maj 2020	
2020-04-07	Utskick av samrådsbrev för kompletterande samråd för förslag till sträckning utanför valt stråk till Länsstyrelsen Södermanland, kommuner och fastighetsägare samt övriga statliga myndigheter och organisationer som kan tänkas bli berörda av förslagen.
2020-05-07	Sista dag för att lämna synpunkter.

2.1.6 Länsstyrelsens beslut om BMP

I juli 2020 skickades en begäran om beslut om ledningarna kan antas medföra betydande miljöpåverkan eller ej till Länsstyrelsen i Södermanlands län.

Länsstyrelsen har 2020-09-15 (Dnr.407-5840-2020) beslutat att de planerade ledningarna kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Länsstyrelsen grundar sitt beslut på att de ser en risk att ledningarna innebär påverkan på flertalet fastigheter, korsning av Natura 2000 (Kiladalen), natur- och kulturvärden samt hushållning av jord- och skogsbruksmark och landskapsbild. Se bilaga 6 för kopia av beslutet.

2.2 Annan lagstiftning

Utöver nätkoncession för linje enligt ellagen och de bestämmelser som berörs i 6 kap. miljöbalken kan tillstånd eller dispenser även krävas enligt andra kapitel i miljöbalken eller enligt annan lagstiftning, som t ex anmäla vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken eller tillstånd/dispens från skyddat område enligt bestämmelserna i 7 kap. miljöbalken. Även bestämmelserna i kulturmiljölagen beaktas.

2.3 Markupplåtelse och ledningsrätt

För att bygga ledningen krävs förutom koncession och andra aktuella tillstånd även tillträde till berörda fastigheter. Detta uppnås vanligen genom tecknande av markupplåtelseavtal (MUA) mellan fastighetsägaren och Vattenfall Eldistribution AB. Markupplåtelseavtalet reglerar fastighetsägarens och ledningsägarens rättigheter och skyldigheter samt ligger till grund för innehållet i ledningsrätt som ledningsägaren därefter kommer att ansöka hos Lantmäterimyndigheten.

För fastighetsägaren innebär markupplåtelsen att marken förblir i fastighetsägarens ägo. Fastighetsägaren ersätts med ett engångsbelopp för intrång på den mark som tas i anspråk för ledningen. Ersättning ges även för de tillfälliga skador som uppkommer i samband med anläggningsarbeten eller liknande.

När koncession beviljats lämnas en ansökan om ledningsrätt till Lantmäterimyndigheten för att säkerställa rätten till marken oavsett om berörda fastigheter byter ägare eller om fastighetsindelningen förändras. Ledningsrätt söks enligt ledningsrättslagen (1973:1144) och gäller på obegränsad tid.

Nollalternativet innebär också att de direkta miljökonsekvenser som ledningarna skulle medföra uteblir. Det medför exempelvis att ingen avverkning av träd och placering av stolpar i åkermark skulle ske. Ingen förändring av natur- eller kulturmiljön. Även den visuella påverkan på landskapsbilden uteblir.

3.1.2 Nollalternativ SSAB

Nollalternativet skulle innebära att den övergång från koks- och masugnsbaserad ståltillverkning som SSAB planerar inte kan genomföras. Det innebär att SSAB antingen får fortsätta producera stål med masugnar och koksverk, eller att stålproduktionen i Oxelösund i förlängningen tvingas lägga ner.

Om omställningen från koks- och masugnstillverkning till tillverkning med ljusbågsugn inte kan genomföras kommer mycket stora förbättringar ur miljösynpunkt att utebli. De aktuella elledningarna är helt nödvändiga för att driva ljusbågsugnen som medför att utsläppen av koldioxid minskar. På nationell nivå motsvarar det en utsläppsminskning om ca 2,4% av de totala utsläppen av koldioxid i Sverige.

Elledningen möjliggör därutöver följande utsläppsminskningar från SSAB:s anläggning i Oxelösund:

- 80 % minskning av utsläppen av koldioxid
- 75 % minskning av utsläppen av svaveldioxid
- 30 % minskning av utsläppen av kväveoxid
- 90 % minskning av utsläppen av partiklar

Vidare möjliggör elledningen att alla utsläpp av PAH:er från SSAB:s verksamhet kan upphöra. När det gäller utsläpp till vatten från SSAB:s process kommer detta i princip att upphöra när den framtida produktionen sker med ljusbågsugn som försörjs genom elledningen.

Samtliga dessa fördelar ur miljösynpunkt uteblir i ett nollalternativ.

Nollalternativet kan istället medföra att SSAB:s anläggning i Oxelösund tvingas lägga ner. Det skulle innebära att målsättningen med att skapa den första koldioxidfria ståltillverkningen i världen i Oxelösund inte skulle gå att genomföra. Anläggningen i Oxelösund är planerad att bli den första som använder järnråvara från HYBRIT.

SSAB har idag ca 2 400 anställda och sysselsätter omkring 400 entreprenörer och är länets största privata arbetsgivare. Dessa skulle riskera att förlora arbetet. Ett sådant nollalternativ skulle med stor sannolikhet inte heller medföra några utsläppsreduktioner globalt sett, eftersom motsvarande ståltillverkning (eller ståltillverkning med sämre miljöprestanda) istället skulle ske på annan plats i världen.

Sammanfattningsvis skulle nollalternativet få mycket stora negativa konsekvenser ur miljösynpunkt och ur samhällsekonomisk synvinkel.

3.2 Utredda alternativ

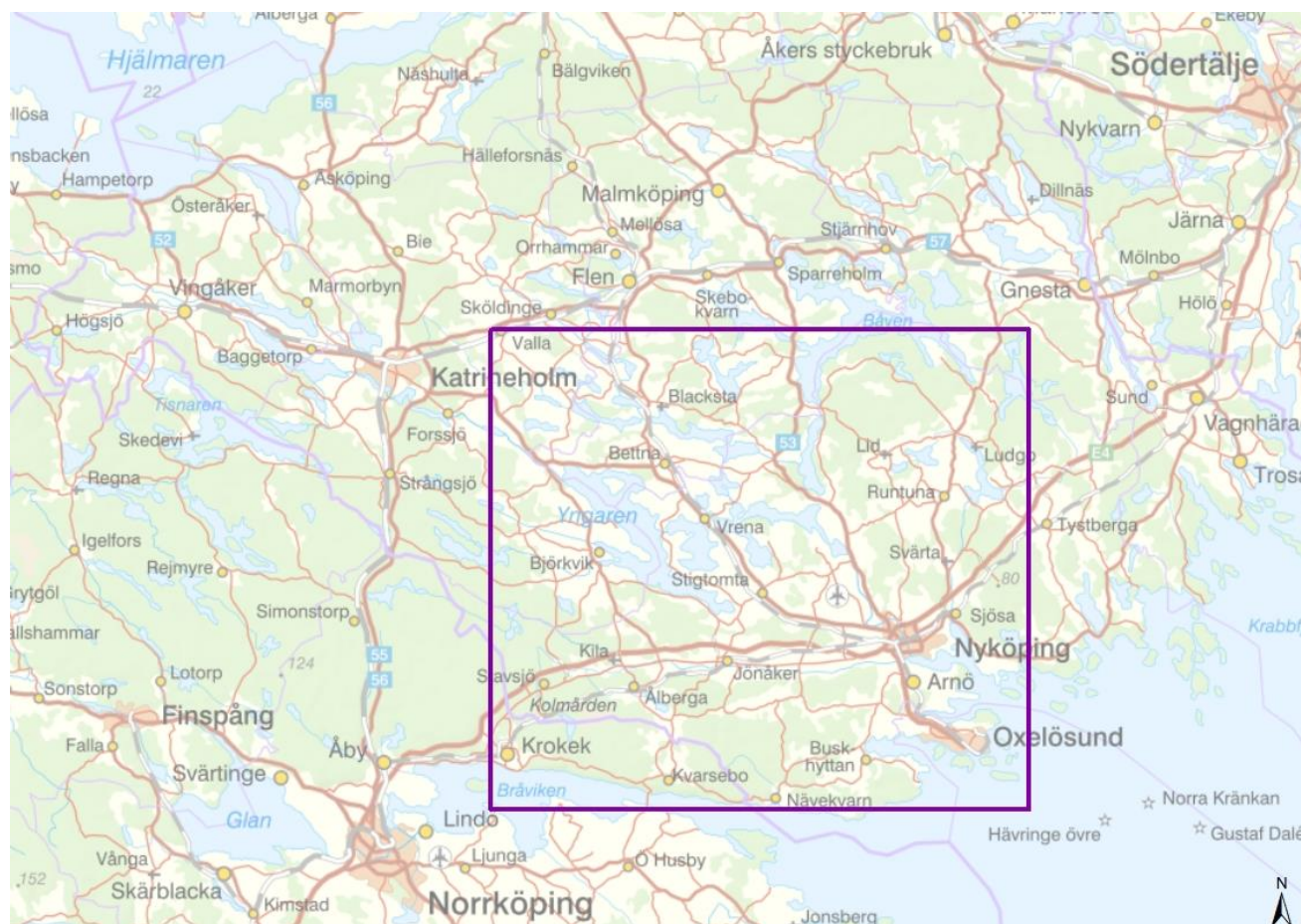
Inför aktuell ansökan om nätkoncession för linje har ett antal alternativa stråk studerats. Under alternativutredningen har syftet varit att hitta den lämpligaste lösningen för att säkerställa den efterfrågade elanslutningen till SSAB vid deras anläggning i Oxelösund med hänsyn till teknik, ekonomi, kultur-, natur- och samhällsintressen. I texten används begreppen stråk och sträckning. Stråk utgör en bredare korridor inom vilken ledningarna föreslås att uppföras. I processen har Sökanden gått från flera alternativa stråk till att välja ett stråk inom vilket utförligare studier görs. Inom det valda stråket har sedan Sökanden valt en sträckning för de nya ledningarna. Sträckningen är den planerade sträckningen för ledningarna och är ett smalare område än det valda stråket.

3.2.1 Avgränsning av utredningsområdet

Utredningsområdet för identifiering av en sträckning för de nya ledningarna är lokaliserat norr om Oxelösund. Utredningsområdet sträcker sig från transformatorstationen i Hedenlunda i norr till SSAB utanför Oxelösund i söder, se Figur 4.

Området domineras av större sjösystem med inslag av åker- och skogsmark. Terrängen är småkuperad med större skogsområden i norr och mer öppen mark i söder. Norr om Nyköping domineras landskapet av Skavsta flygplats.

Hedenlunda har bedömts, av Svenska kraftnät och Vattenfall Eldistribution AB, vara den station som ur ett nätperspektiv har bäst förutsättningar på kort och lång sikt att hantera den anslutning som ljusbågsugnen innebär.



Figur 4. Avgränsning av utredningsområde.

3.2.2 Metod vid framtagande av alternativa stråk/sträckningar

De alternativa stråken identifierades utifrån de intressen som finns inom utredningsområdet, landskapets geografi och topografi samt möjligheten att följa befintlig infrastruktur. Inom varje stråk fanns flera möjligheter till alternativa ledningssträckningar.

När alternativa stråk hade identifierats hölls undersökningssamråd, som även omfattade kraven för avgränsningssamråd, med berörda parter, myndigheter och allmänhet. I det aktuella fallet hölls samrådet skriftligt, se vidare kapitel 2.1 för beskrivning av genomförda samråd.

En genomgång av berörda intressen, som t.ex. natur- och kulturvärden, gjordes som en del av underlaget för beslut om vilket stråk som Sökanden valde att utreda vidare och fastställa en sträckning inom. Andra faktorer som Sökanden tagit hänsyn till vid val av stråk är även bl.a. inkomna samrådssynpunkter samt tekniska och ekonomiska aspekter. Under januari-februari 2020 genomförde Sökanden personliga möten med de fastighetsägare som så önskade. Efter att det lämpligaste stråket för en förbindelse identifierades togs ett sträckningsförslag inom stråket fram.

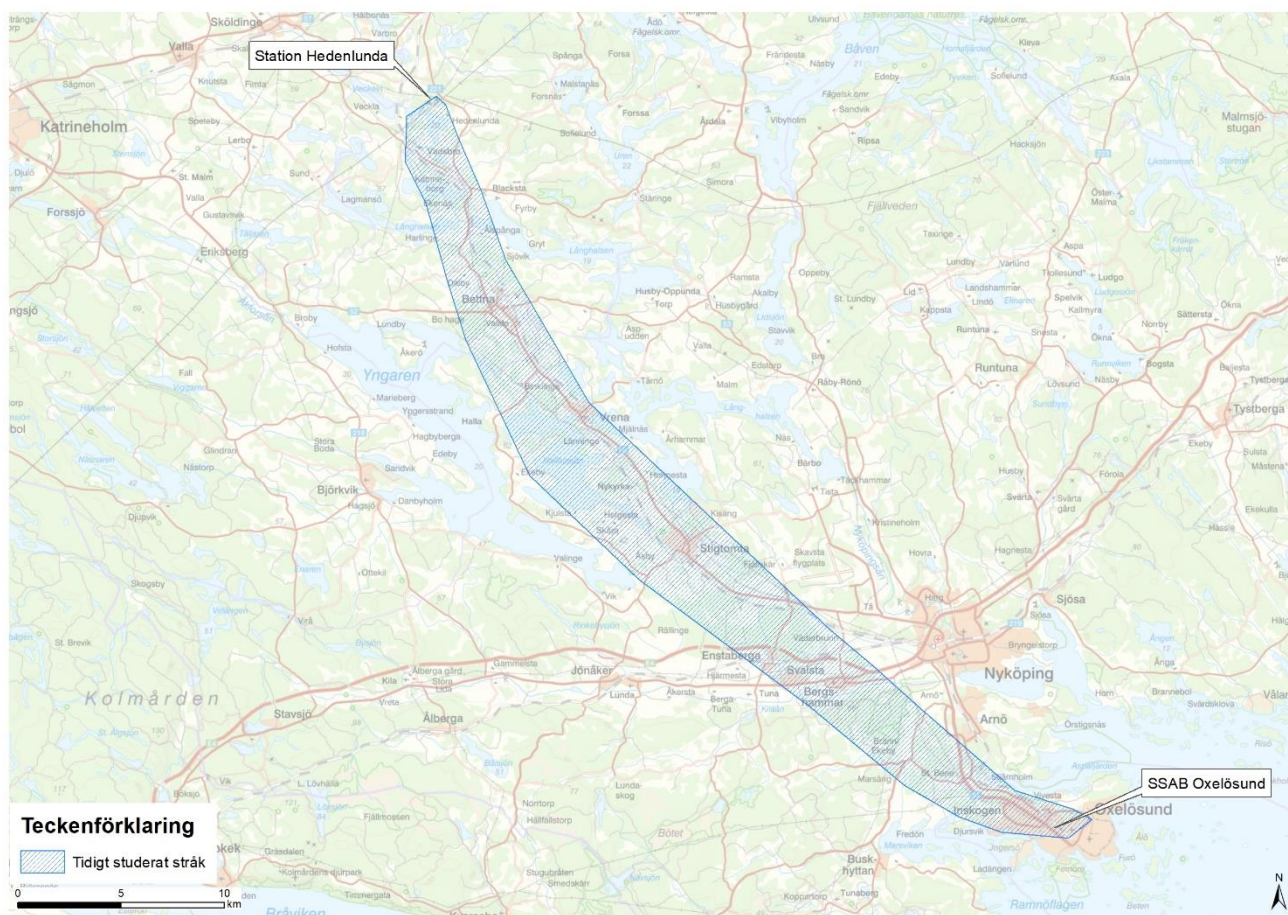
Synpunkter, dialoger och information som framkom under samrådet låg till grund för val av slutlig sträckning för de nya ledningarna. Samråd är ofta en levande process där inkomna synpunkter som ledde till förslag på sträckningsjusteringar samråddes i kompletterande samråd innan en sträckning slutligen valdes.

3.3 Alternativa stråk

Inför aktuell ansökan om nätkoncession för linje har, utöver sökt sträckning, ytterligare ett antal stråkalternativ studerats.

Tidigt utrett alternativ

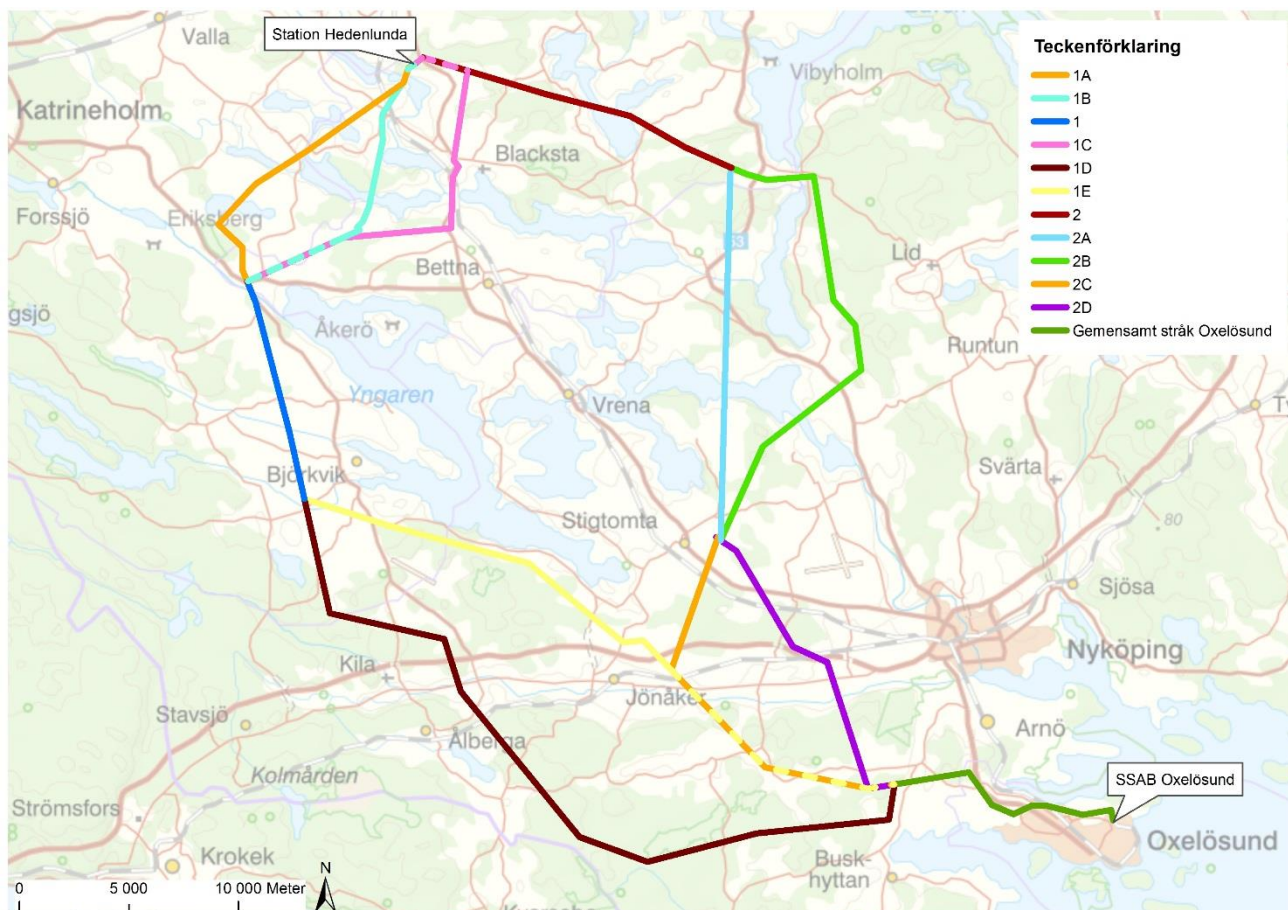
I ett tidigt skede studerades ett luftledningsstråk som sträcker sig via Vrena-Bettna-Stigtomta och vidare till Oxelösund, se karta i Figur 5. Detta stråk består av trånga passager där utrymme för de nya ledningarna måste samsas om utrymmet med järnväg, befintliga luftledningar och bostäder. På delar av sträckan har det bedömts att det inte är möjligt att få plats med ytterligare kraftledningar parallellt med Vattenfall Eldistributions befintliga ledningar.



Figur 5. Tidigt utrett stråk

Samrådda stråk

Inom utredningsområdet identifierades 12 stråkdelar, se Figur 6. Stråken utformades för att möjliggöra både luftledning och, om det är nödvändigt, markkabel på vissa delar. Stråkens bredd är totalt 200 meter breda. Stråken utformades så de kan kombineras och bilda ett enhetligt stråk mellan Hedenlunda och Oxelösund. Stråkdelen beskrivs nedan och sammanfattas i Tabell 2.



Figur 6. Studerade alternativa stråk.

Tabell 2. Sammanställning av studerade stråk.

Stråk	Beskrivning
1	Stråket börjar där stråk 1A och 1B slutar och fortsätter i sydsydostlig riktning mot Björkvik. Stråket utgör ett gemensamt stråk för alla delstråk 1A-1E. Stråket går främst genom åkermark.
1A	Stråket utgår från station Hedenlunda i sydvästlig riktning mot Eriksberg. Vid Eriksberg fortsätter stråket i en sydvästlig samt sydlig riktning. Stråket går främst genom åkermark.

Stråk	Beskrivning
1B	Stråket utgår från station Hedenlunda i sydlig riktning Bettna. Västnordväst om Bettna fortsätter stråket i västsydvästlig riktning mot Eriksberg. Stråket går främst genom åkermark.
1C	Stråket utgår från station Hedenlunda, först i östlig riktning och därefter i sydlig riktning förbi västra sidan om Blacksta. Norr om Bettna viker stråket av i västlig riktning och ansluter därefter i samma stråk som 1B. Stråket går främst genom åkermark.
1D	Sydväst om Björkvik utgår stråk 1D från stråk 1 i sydlig riktning. Norr om Kila viker sträckningen av i östsydöstlig riktning, för att sedan gå i sydlig riktning förbi Ålberga. Sydost om Ålberga viker stråket av i östlig riktning mot Buskhyttan och ansluter till det gemensamma stråket genom Oxelösunds kommun fram till stationen vid SSAB. Stråket går främst genom skogsmark.
1E	Stråk 1E utgår från stråk 1 sydväst om Björkvik i östsydöstlig riktning till gemensamt stråk genom Oxelösunds kommun.
2	Stråket utgår från station Hedenlunda i östlig riktning ca 15 km. Stråket går genom åker- och skogsmark.
2A	Stråket utgår från stråk 2 väster om väg 53. Stråket fortsätter rakt söderut och slutar öster om Stigtomta. Stråket går främst genom åkermark.
2B	Stråket utgår från stråk 2 nordväst om Lid. Stråket går först österut och viker sedan av söderut. Väster om Runtuna viker stråket av i sydvästlig riktning och slutar öster om Stigtomta. Stråket går främst genom åkermark.
2C	Stråket utgår från den punkt där stråk 2A och 2B slutar öster om Stigtomta. Stråk 2C går i sydsydöstlig riktning mot Jönåker. Norr om Jönåker ansluter stråket till stråk 1E och går från Jönåker samma stråkriktning som 1E mot Oxelösund. Stråket går genom åker- och skogsmark.
2E	Stråket utgår från den punkt där stråk 2A och 2B slutar öster om Stigtomta. Stråk 2D fortsätter därefter i sydöstlig riktning på Nyköpings västra sida. Norr om Buskhyttan ansluter stråket till stråk 1E/ 2C. Stråket går genom skogs- och åkermark.
Gemensamt stråk	Det gemensamma stråket tar vid där alla andra stråk slutar norr om Buskhyttan. Stråket fortsätter därefter i östlig och sydöstlig riktning mot Oxelösund. Stråket går främst genom åkermark och tätort.

En dialog om justeringar av det gemensamma stråket in till Oxelösund (mellan Stjärnholm och SSAB) genomfördes med Oxelösunds kommun, se nedan och stråket ingår därför inte i ovanstående jämförelse. En beskrivning av utredningen för passage genom Oxelösunds kommun beskrivs i kapitel 3.4.

3.4 Utredning Oxelösund

I samband med samråd upplyste Oxelösunds kommun om att föreslaget stråk riskerade att påverka kommunens framtida utveckling. Eftersom att kommunen är liten och har få möjligheter att utveckla bostadsområden och verksamheter efterfrågade de en fördjupad utredning av ledningssträckningen genom kommunen. Kommunen kom även med egna förslag som utreddes.

Vattenfall Eldistribution genomförde under hösten 2019 och vintern 2020 diskussioner med Oxelösunds kommun för att finna en tänkbar sträckning för de nya kraftledningarna genom Oxelösund.

Kommunens utgångspunkt i diskussionerna har varit att ledningssträckningen ska ha minsta möjliga påverkan på närmiljön, invånarna i kommunen och fastighetsägare. Detta samtidigt som den elförsörjning som krävs vid SSAB Oxelösunds omställning ska säkras.

Vattenfall Eldistributions fördjupade utredning ledde fram till att ledningarna med vissa justeringar kan lokaliseras till befintlig kraftledningsgata. Endast några mindre avsteg från den nuvarande sträckningen av kraftledningsgatan behövs.

Utredningen visar att inga stolpar på de befintliga 130 kV kraftledningar som ska vara kvar behöver flyttas vilket innebär att varken bostäder i Inskogen, Norra Peterslund eller Sundsör kommer att påverkas. Däremot kommer en åker, där befintlig ledning redan finns, att behöva användas för kompletterande ledningar. Utredningen visar vidare att en befintlig 130 kV kraftledning mellan Stjärnholm och SSAB kommer behöva raseras för att ge plats åt de nya ledningarna.

I Figur 7 visas det huvudsakliga stråket för de planerade ledningarna mellan Stjärnholm och Oxelösund.



2020-103485-0001 2020-10-07

Figur 7. Planerat ledningsstråk mellan Stjärnholm och SSAB i Oxelösunds kommun.

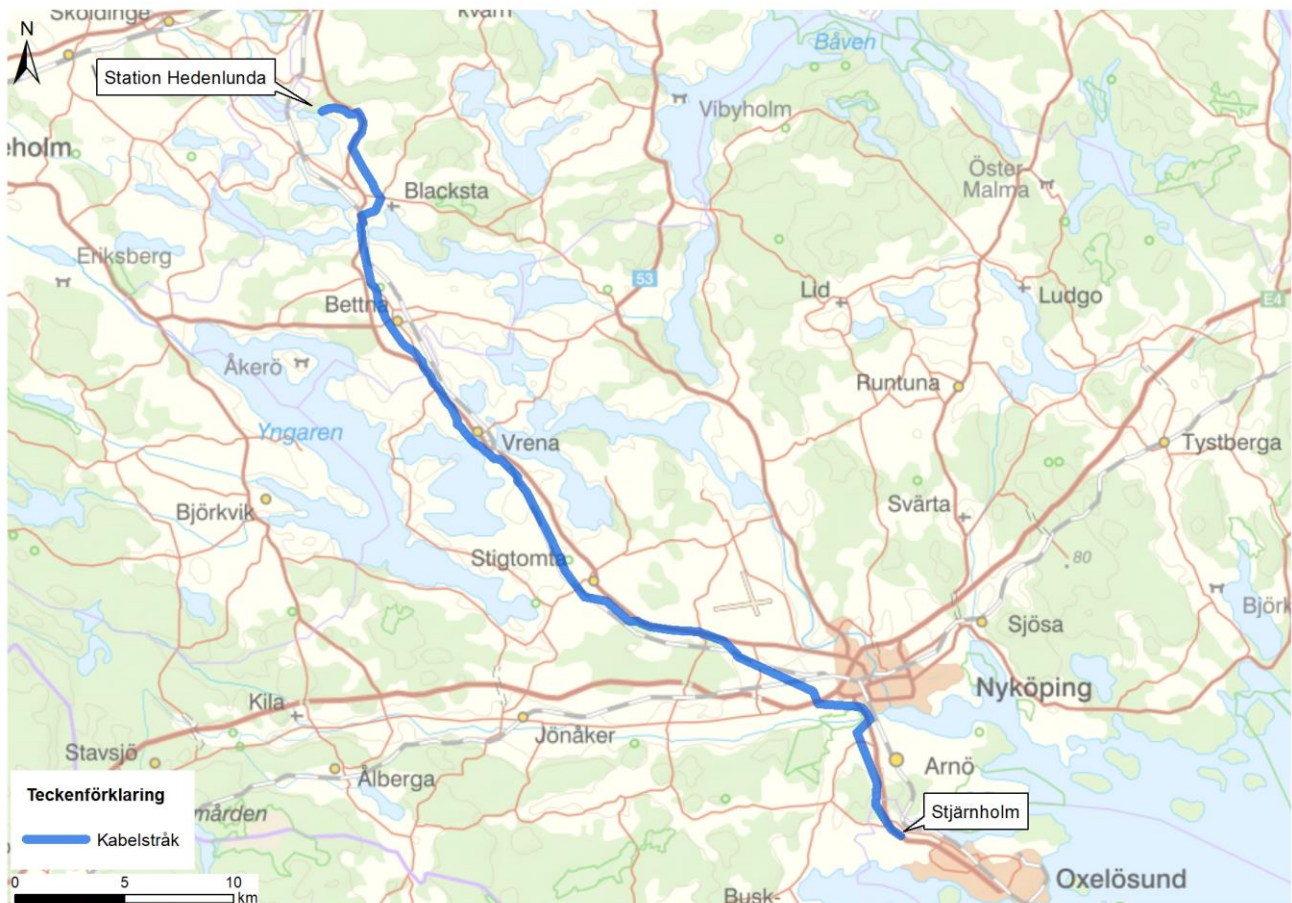
3.5 Kabelutredningar

Olika stråk för kabel har studerats för hela och delar av sträckan mellan Hedenlunda och SSAB i Oxelösund, dels som en del av den tidiga utredningen av möjliga stråk för ledningarna och dels efter förslag som framkommit i samråd.

I kommande kapitel och redovisas de olika kabelstråk som studerats.

3.5.1 Hedenlunda-Stjärnholm

Ett kabelstråk mellan Hedenlunda och Stjärnholm studerades i ett tidigt skede, se karta i Figur 8. Det stråk som studerades följer till stor del redan etablerade infrastrukturstråk (väg, järnväg, kraftledning). Stråket passerar orterna Blacksta, Bettna, Vrena, Stigtomta vidare sydost förbi Nyköping mot Oxelösund. Vid Bettna, Farneby, Vrena, Stigtomta passerar kabelstråket nära bebyggelse.



2020-103485-0001 2020-10-07

Figur 8. Kabelstråk mellan Hedenlunda och Stjärnholm.

Det studerade stråket medför ett brett kabelschakt som sträcker sig till stor del över åkermark och längs med befintliga vägar. På vissa sträckor blir det aktuellt med sprängning vilket ger en irreversibel påverkan på naturmiljön. En markförläggning av en ledning innebär att ett schakt måste tas upp på större delen av sträckan. Detta innebär att alla naturvärden och kulturminnesvärden i ledningens sträckning blir påverkade. Längs sträckan mellan Hedenlunda och Stjärnholm finns ett flertal intressen för kulturmiljön som t.ex. gravfält vid Blacksta, gravplats och boplatsoområde väster om Nyköping.

Sträckningen innebär även vattenpassager bl.a. väster om Ålspånga och Vrena (större passage). Väster om Nyköping finns ett större våtmarksområde och Sandvikens naturreservat som är svåra att passera med ett större kabelschakt. Längre norrut passeras även Trollskogens naturreservat som riskerar att bli påverkat av ett kabelschakt.

Vi förläggning av så stora stråk som detta över jordbruksmark innebär det ofta att jordschakten behöver förläggas djupare för att inte det ska finnas risk för att kablarna kan komma att utgöra ett brukningshinder. Vid dessa tillfällen brukar en fyllnadshöjd om 1,3 m istället för 0,9 m tillämpas för att brukandet av marken inte ska riskera att skada kablarna.

Vägar korsas vinkelrätt vilket innebär att kabelschaktet måste anpassas efter detta och att det riskerar att ta mycket mark i anspråk vid dessa korsningar eftersom att det krävs en stor svängradie för kablar av denna dimension.

Svårigheter med påverkan på kultur- och naturmiljö samt de tekniska aspekter som beskrivs närmare i kapitel 4.5 ledde till att detta stråk inte utreddes vidare.

3.5.2 Stjärnholm-SSAB

Genom Oxelösunds kommun studerades en markförläggning längs med befintliga 130 kV luftledning (markkabel) och Väg 53 i ett tidigt skede samt en förläggning genom Stjärnholmsviken (sjökabel) efter förslag från Oxelösunds kommun, se Figur 9.



Figur 9. Studerade kabelstråk mellan Stjärnholm och SSAB.

Markkabel

En förläggning i befintlig ledningsgata kommer gå på södra sidan av väg 53 och följa befintligt luftledningsstråk. Dock är det väldigt bergigt på denna sida vilket innebär stora delar sprängning som riskerar att skada befintliga ledningar och väg 53. Borrning under väg 53 som har ett stort trafiktryck kommer också behöva göras.

En förläggning norr om väg 53 får stor påverkan på Baravägen och bostadsområdet. En förläggning längs denna sträcka skulle även komma att korsa genom Stjärnholms verksamheter och åkermark samt grönyta/övrig mark. En del skog kommer behöva tas ner.

Båda markkabelalternativen genom Oxelösund innebär korsning av vägar och järnväg vilket är svårt att genomföra i detta område då korsning bör ske vinkelrätt vilket tar mycket mark i anspråk eftersom kabelförbanden kräver en relativt stor "svängradie".

Eftersom att utrymmet är begränsat genom kommunen och det finns risk för skada på andra anläggningar som t.ex. vägar och kraftledningar i samband med upptagande av kabelschakt samt de tekniska aspekter som beskrivs närmare i kapitel 4.5 bedömdes att luftledning längs befintlig ledningsgata är ett bättre alternativ.

Sjökabel genom Stjärnholmsviken

I samband med samrådet förslög Oxelösunds kommun ett alternativ med sjökabel genom Stjärnholmsviken..

Alternativet sträcker sig norr om Stjärnholm via Stjärnholmsviken österut till Aspaviken eller Brannäsviken varifrån ledningen sträcker sig som markkabel söderut till SSAB, se Figur 9.

Sträckan är ca 4,5-5 km. En sjökabelförläggning på denna sträcka innebär att kablarna kommer behöva skarvas i vattnet. Sjökabel kommer behöva beställas med armering för att skydda mot ankare med mera som annars kan skada kabeln. Speciella båtar kommer behöva ta sig in i viken för att sedan förlägga ut kablarna. Det är betydligt dyrare med en sjökabel än med en vanlig standardkabel.

I norra delen av Stjärnholmsviken finns Natura 2000-området, tillika naturreservatet, Strandstuviken. Det finns stor risk för att detta område blir påverkat vid en sjökabelförläggning då det bedöms att omfattande grumling riskerar att ske med tanke på det ringa vattendjup som råder i viken.

Mot bakgrund av detta samt de tekniska aspekter som beskrivs närmare i kapitel 4.5 bedömdes att luftledning längs befintlig ledningsgata är ett bättre alternativ.

3.5.3 Markkabel Kottorp-Stjärnholm

Alternativet med markkabel mellan Kottorp och Stjärnholm har lyfts fram från markägarhåll under samråden. En markförläggning på denna sträcka innebär att kabel blandas med luftledning vilket leder till flertalet problem, se kapitel 4.5 för en beskrivning av markkabel i elsystemet. Det bedöms att luftledning är ett bättre alternativ på denna sträcka.

3.5.4 Sjökabel genom Yngaren

Under samråden uppkom frågor om varför det inte föreslagits en sjökabellösning genom sjön Yngaren i nord-sydlig riktning.

Området runt Yngaren är känsligt ur natursynpunkt, bland annat finns fågelskyddsområden och riksintressen för naturvård och nyckelbiotoper. Intrång i känsliga naturområden kan leda till irreversibla skador på känslig naturmark och biotoper då schaktning krävs inför markförläggning av kabel. I detta fall kommer kabelschaktet att vara brett vilket skulle innebära ett betydande intrång. Dessutom finns våtmarker runt sjön som kan skadas när kabeln förläggs i sjön. Arbetet innebär också att botten måste muddras vilket påverkar miljö och djurliv i sjön.

Denna lösning bedömdes få allt för stora konsekvenser för miljön. Sjökabel är dessutom svårt att anlägga och underhålla. Detta i kombination med de tekniska aspekter som beskrivs närmare i kapitel 4.5 ledde till att Sökanden valde att inte gå vidare med detta alternativ.

3.5.5 Sjökabel genom Marsviken

En möjlig sjökabelförläggning genom Marsviken från Kottorp till SSAB har studerats.

Genom Marsviken, som är en havsvik, finns det möjlighet att genomföra en förläggning från fartyg. Området är dock känsligt ur natursynpunkt med ett större Natura 2000-område.

Sjökablarna måste förläggas parallellt med och korsa farleder. Det är dessutom svårt att finna ett landtagsningsställe i anslutning till SSAB i Oxelösund. Fler sjökabelförband på denna sträcka har bedömts medföra stora konsekvenser för miljön och sjöfarten. Den omfattande sjöfarten i området utgör en risk för skador på kablarna. Detta i kombination med de tekniska aspekter som beskrivs närmare i kapitel 4.5 ledde till att Sökanden valde att inte gå vidare med detta alternativ.

3.6 Avfärdade luftledningsalternativ

Efter analys av de alternativa stråkens konsekvenser för berörda intressen, inkomna synpunkter samt närhet till bostäder, valde Sökanden att avfärda stråk 1A, 1C, 1E, 2, 2A, 2B, 2C och 2D.

Delstråk 1A avfärdades på grund av att delstråket bedömdes medföra större konsekvenser för landskapsbilden, naturmiljön och kulturmiljön än delstråk 1B.

Delstråk 1C avfärdades delvis mot bakgrund av att delstråket passerar samhället Vadsbro med ett flertal bostäder och att området är känsligt ur kulturmiljösynpunkt. I samrådet framhävde Länsstyrelsen i Södermanlands län i sitt yttrande att detta delstråk är olämpligt ur kulturmiljösynpunkt p.g.a. ovanligt mycket fornlämningar i området. Delstråket korsar Oppunda härads vikingatids tingsplats med runstensmonument. Detta stråk innebär även att ny mark måste tas i anspråk då stråket inte går längs befintliga kraftledning. Vidare korsar delstråk 1C ett stort område av sjön Långhalsen, mellan Ålspångaviken och Gripensnäviken, som enligt Länsstyrelsen i Södermanlands län har stor betydelse för fågelfaunan.

Delstråk 1E avfärdades efter en jämförelse mellan delstråk 1E och delstråk 1D. Beslutet togs bl.a. för att delstråk 1E går mer i öppen mark jämfört med delstråk 1D, vilket kan ha en påverkan på landskapsbilden. Andra anledningar var att det finns flera bostäder längs med delstråk 1E än längs med delstråk 1D samt att delstråk 1E inte följer några befintliga kraftledning, vilket innebär att ny mark måste tas i anspråk.

Delstråk 2 har avfärdats eftersom att de andra delstråken i stråk 2 har avfärdats vilket innebär att delstråket då inte går att genomföra.

Delstråk 2A har främst avfärdats eftersom att det passerar över sjön Långhalsen som medför ett långt sjöspann och höga stolpar. Denna passage sker även i närheten av fågelskyddsområden. Delstråket följer inte några befintliga kraftledning, vilket innebär att ny mark måste tas i anspråk. Delstråk 2A går genom Husby-Oppunda som är av riksintresse för kulturmiljövården. Delstråket går genom områden med flertalet fornlämningar och i samrådet framförde Länsstyrelsen i Södermanlands län att stråket var olämpligt ur kulturmiljösynpunkt.

Delstråk 2B har främst avfärdats eftersom att det berör naturvärden vid Båven, både riksintresse för naturmiljövård och Natura 2000-område. Delstråket korsar även ett riksintresse för friluftsliv. Delstråk 2B innebär ett längre sjöspann över sjön Långhalsen vid Näs vilket skulle innebära stor påverkan på landskapsbilden. Delstråk 2B går även nära Skavsta flygplats.

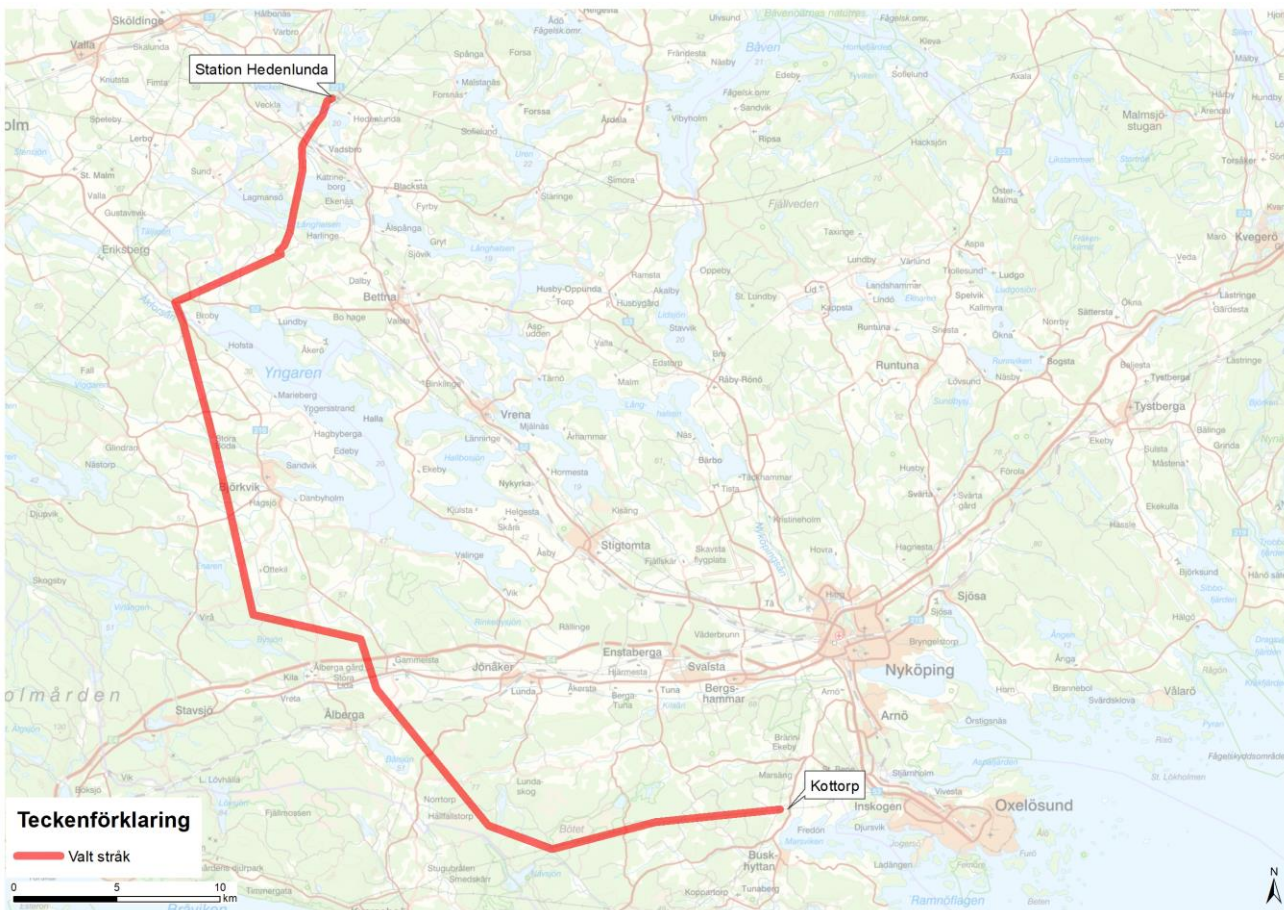
Även om längden av stråkkombinationer innehållande delstråk 2C blir kortare har delstråk 2C valts att avfärdas delvis p.g.a. att stråket går nära Stigtomta tätort. Delstråket bedömdes dessutom få stora konsekvenser för landskapsbild, natur- och kulturmiljö samt boendemiljö.

Delstråk 2D har främst avfärdats eftersom att delstråket går genom två samhällen (Bergshammar och Svalsta) som, enligt Nyköpings kommun, på sikt planeras att byggas ihop. Nyköpings kommun anser att detta delstråk inte är lämpligt då att det kommer hindra bebyggelseutvecklingen. Delstråket går även relativt nära Skavsta flygplats och genom Kiladalen. Delstråk 2D sträcker sig även genom Högåsens vattenskyddsområde.

3.7 Val av stråkalternativ Hedenlunda-Kottorp

En jämförelse mellan kvarvarande stråkalternativ gjordes utifrån samhällspåverkan (t.ex. berörda planer inom ett visst avstånd), påverkan på boendemiljön (t.ex. antal bostäder inom ett visst avstånd), naturpåverkan (t.ex. antal skyddade eller värdefulla miljöer inom ett visst avstånd), kulturpåverkan (skyddade kulturmiljöer inom ett avstånd), landskapspåverkan och kostnadsberäkning.

Efter utvärdering av de olika parametrarna förordades stråkkombination 1B-1-1D, se Figur 10. Denna stråkkombination får mindre påverkan på ingående parametrar i jämförelse med de andra kombinationerna. Kostnaden blir dock högre då denna sträcka totalt sett är det näst längsta stråket.



2020-10-07
2020-103485-0001

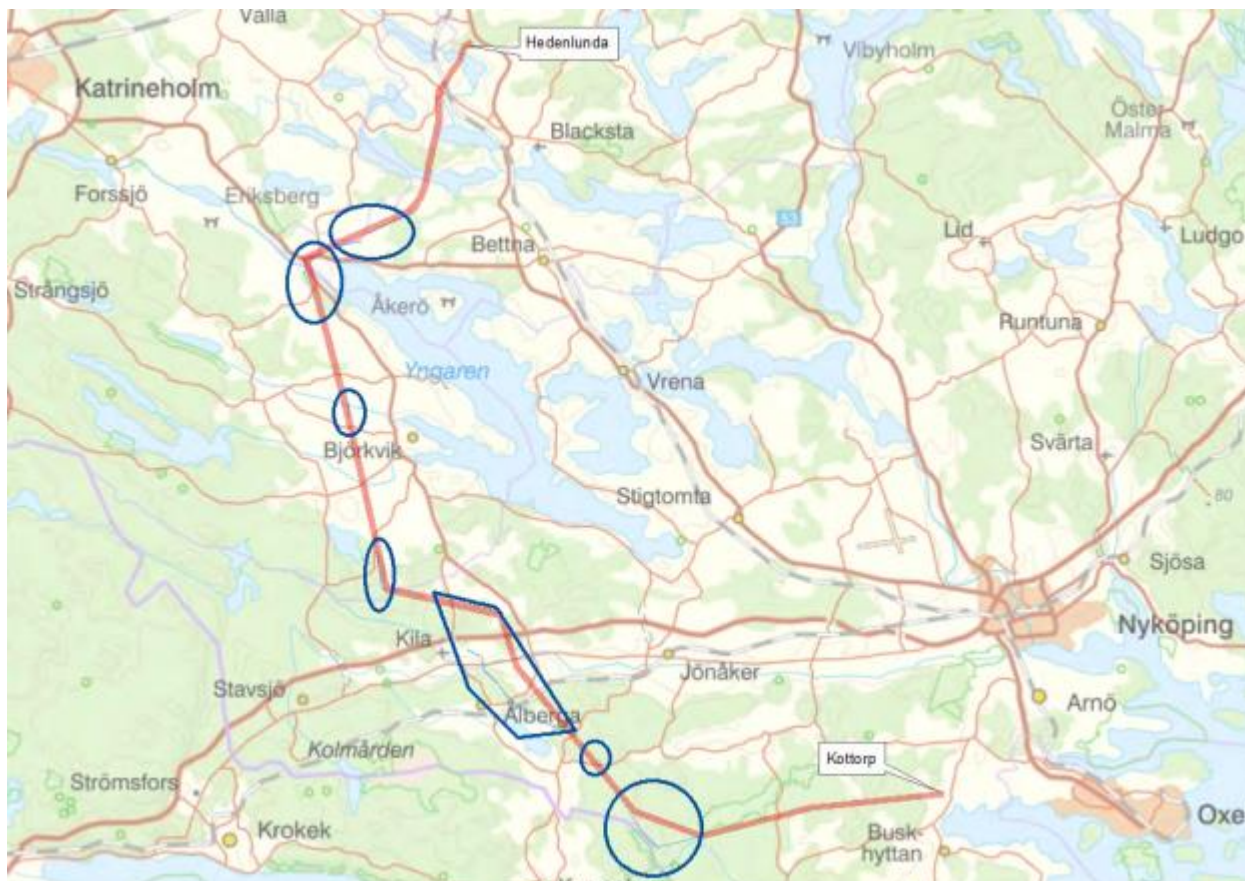
Figur 10. Förordat stråk

Fördelarna med att välja stråkkombinationen 1B-1-1D är bland annat att delstråk 1B inte berör några Natura 2000-områden eller naturreservat. Delstråk 1B följer parallellt med Vattenfall Eldistributions befintliga 130 kV ledning på del av sträckan, vilket håller intrånget samlat.

Även delstråk 1 följer delvis en befintlig kraftledning. Delstråk 1D går till stor del i skogsmark vilket gör att påverkan på landskapsbilden begränsas, delstråket följer även delvis befintliga kraftledningar. Delstråk 1D påverkar färre bostäder jämfört med delstråk 1E. Delstråk 1D korsar Natura 2000-området Kiladalen med luftspänn (efter justering, se 3.7.1), d.v.s. inga stolpar eller annan markpåverkan i område kommer att ske. Andra stråk korsar också Kiladalen men då blir intrånget större eftersom att dalgången öppnar upp och blir bredare längre österut.

3.7.1 Justering av förordat stråk Hedenlunda-Kottorp

Mot bakgrund av identifierade värden (boendemiljöer, natur- och kulturvärden, byggarhet och samhällsekonomiska värden) och inkomna yttranden valde Sökanden att gå vidare med stråkkombinationen 1B-1-1D som presenterades i samrådet. På vissa platser bedömde Sökanden att en mer lämplig sträckning fanns utanför det valda stråket och ett kompletterande samråd genomfördes för sträckning utanför valt stråk på sju platser, se karta i Figur 11.



Figur 11. Översikt över de områden (blå markering) där en sträckning utanför valt stråk bedöms mer lämplig.

Söder om Gotthardsberg har en sträckning utanför valt stråk föreslagits bl.a. för att öka avstånd till befintliga bostäder. Förslag till sträckning är lokaliserad söder om det valda stråket på en sträcka om ca. 3 km varav ca. 1,5 km är i direkt anslutning till det valda stråkets södra gräns. Nordväst och väster om Broby har en sträckning utanför valt stråk föreslagits bl.a. för att öka avståndet till befintliga bostäder längs väg 216 och väg 52.

Vid Stora Boda har förslag till sträckning utanför valt stråk tagits fram för att undvika befintlig bostad. Den föreslagna sträckningen passerar Stora Boda på dess östra sida.

Söder om Ottekil har ett förslag till sträckning västerut utanför valt stråk tagits fram bl.a. mot bakgrund av rådande terräng.

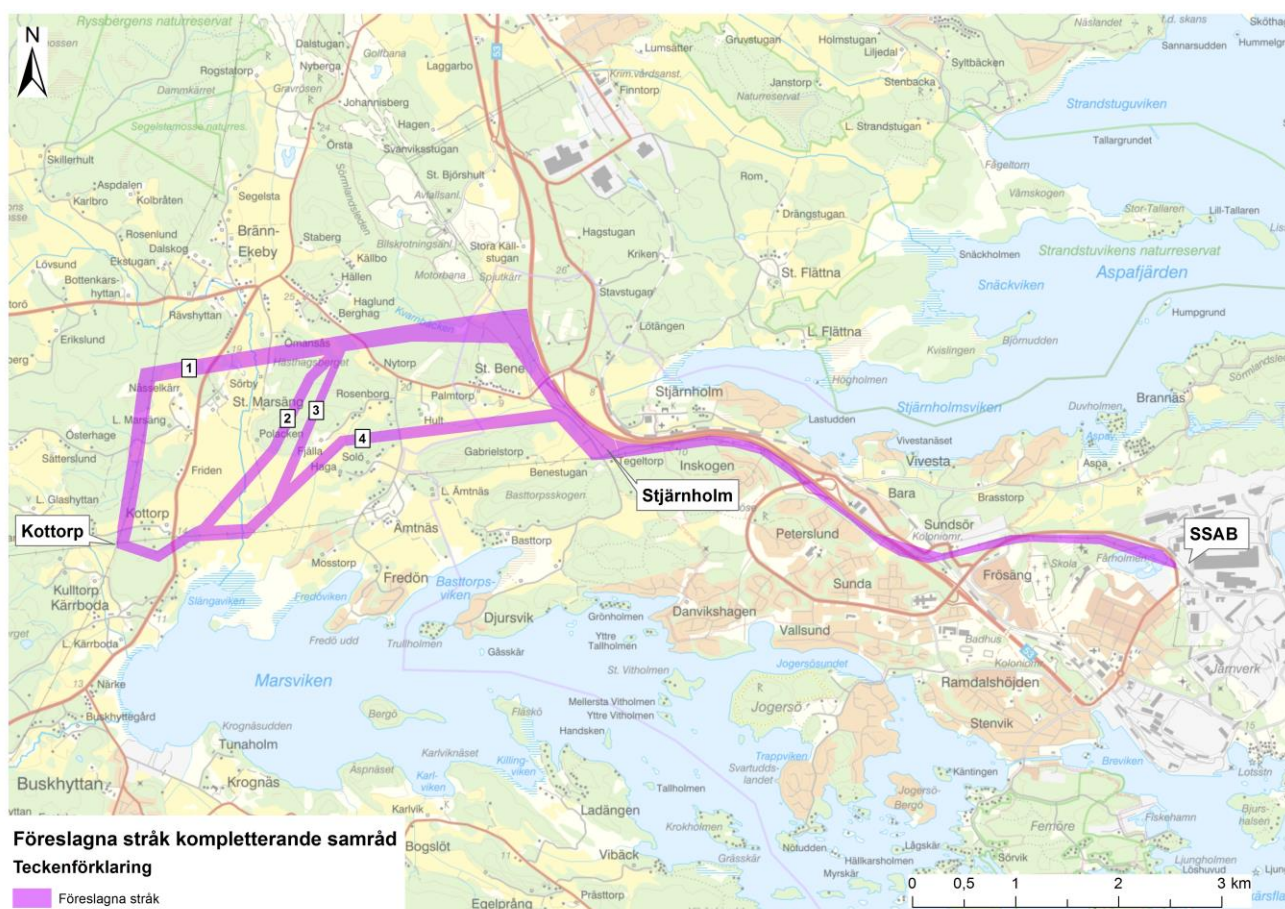
Förbi Ålberga gård, Ålberga och Bålsjön har ett förslag till sträckning utanför valt stråk tagits fram. Vid studier för att finna en sträckning inom det valda stråket har Sökanden bedömt att en mer lämplig sträckning finns utanför det valda stråket. Detta utifrån faktorer som bland annat närhet till bostäder. En annan faktor har varit att finna en kortare passage över Kiladalen vilket innebär att inga stolpar behöver placeras i Kiladalen.

Vid Mogetorp har ett förslag till sträckning längre österut utanför valt stråk tagits fram för att inte hamna för nära befintliga bostäder och vid Björntorp och Myrkärr har ett förslag till sträckning längre västerut utanför valt stråk tagits fram för att inte passera över bostäder

3.7.2 Kottorp-SSAB

Mellan Kottorp (i Nyköpings kommun) och Stjärnholm (Oxelösunds kommun) identifierades tillkommande stråkalternativ. Ett kompletterande samråd om dessa genomfördes under mars-april 2020.

På sträckan Kottorp – Stjärnholm identifierades tre nya stråk som tillsammans med det ursprungliga stråket utgjorde fyra olika alternativ. På sträckan Stjärnholm – SSAB presenterats efter diskussioner med Oxelösunds kommun ett stråk längs med befintlig ledningsgata. En översikt över de studerade stråken mellan Kottorp och SSAB återfinns i Figur 12.

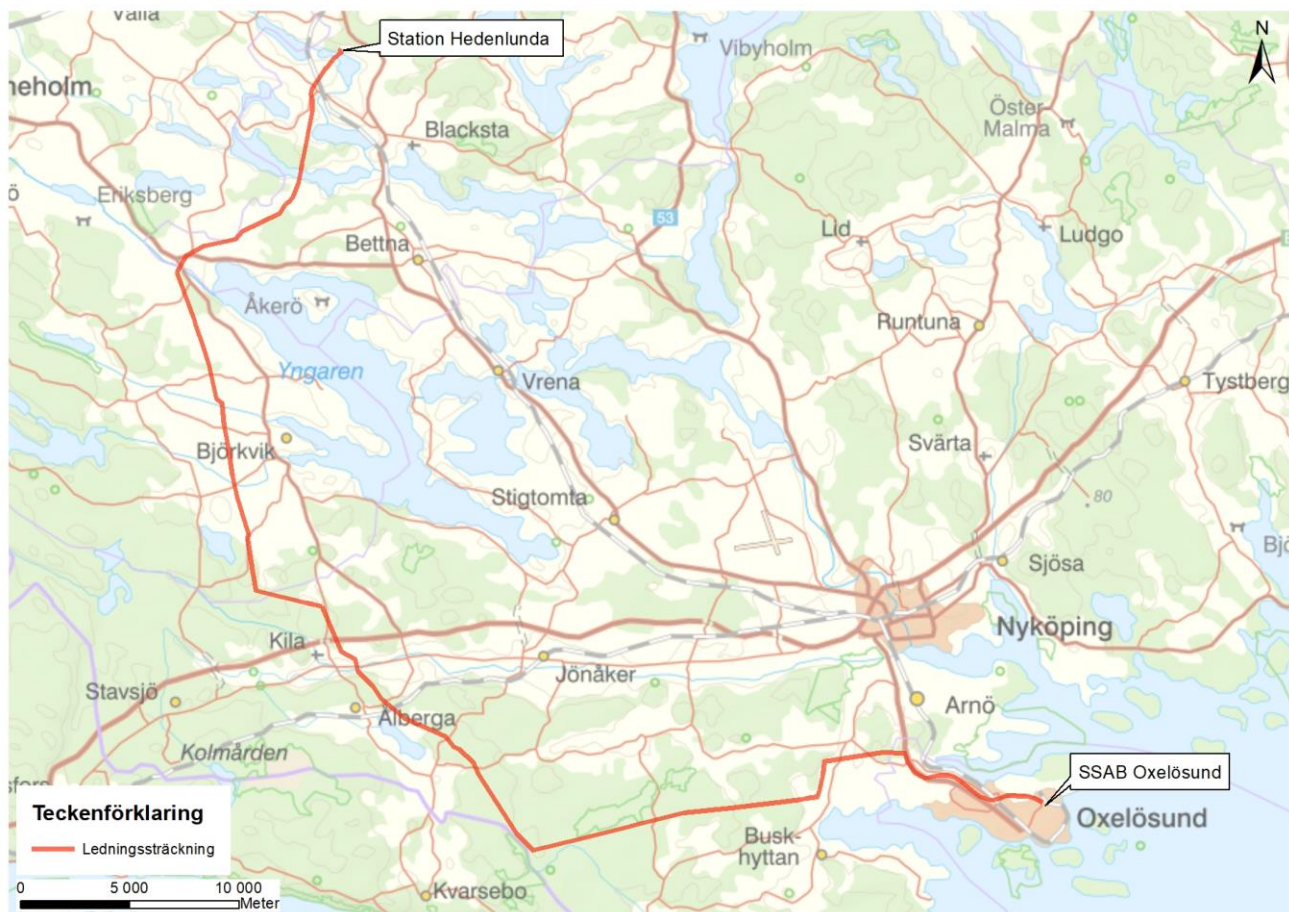


Figur 12. Studerade stråk mellan Kottorp och SSAB.

Efter sammanvägning av inkomna synpunkter, tekniska utvärderingar och avvägande av kända intressen valde Vattenfall Eldistribution att förorda det stråk som benämndes stråkalternativ 1 i det kompletterande samrådet. Stråket bedömdes vara det bästa alternativet ur naturmiljösynpunkt då det går längst bort ifrån Marsviken (Natura 2000-område).

3.7.3 Förordad ledningssträckning

Efter justering av sträckning utanför valt stråk och genomförda samråd har Sökanden fått en samlad bild och förordat en ledningssträckning för hela sträckan mellan Hedenlunda och SSAB i Oxelösund, se karta i Figur 13.



2020-10-07
2020-103485-0001

Figur 13. Förordad ledningssträckning.

4 UTFORMNING OCH TEKNISKT BESKRIVNING

I följande kapitel ges en generell beskrivning av de olika teknikerna som är aktuella för de nya ledningarna.

4.1 Teknisk beskrivning

I Tabell 3 redovisas de tekniska parametrar som är aktuella för den planerade verksamheten.

Tabell 3. Teknisk beskrivning.

Ledningssträcka	Transformatorstation Hedenlunda (CT35) - Transformatorstation vid SSABs stålfabrik i Oxelösund (BT25)
Ledningslittera	BL51 och BL52
Ledningstyp	Triplex
Huvudsaklig stolptyp	Stålstolpar
Konstruktionsspänning	145 kV
Nominell spänning	132 kV
Ledningen berör	Enskilda och allmänna vägar, järnväg, område för flygtrafik, korsande ledning, Natura 2000, naturreservat och riksintresse för kulturmiljö.
Övrigt	Passage av vägar, järnvägar ledningar och vattenförekomster.

4.2 Luftledning

4.2.1 Utformning av luftledning

I huvudsak planeras de nya ledningarna att uppföras i fackverksstolpar av stål med vertikalt placerade faslinor och fundament av betong, så kallad julgranstolpe, se illustration i Figur 14.

Julgranstolparna är sambyggda i ett ståltorn med fyra ben. I vinklar används vinkelstolpar där vinkel och markförutsättningar avgör dess konstruktion. Vinkelstolpar är vanligtvis något kraftigare och kan uppföras med en eller flera staglinor. Julgransstolpar är normalt sett ca 30-40 meter höga.

För att kunna leverera rätt nivå av kortslutningseffekt till ljusbågsugnen i Oxelösund så att den kan uppfylla sin funktion på ett fullgott sätt samt erhålla en god termisk överföringsförmåga avses de två nya elledningarna utföras med tre faslinor per fas, s.k. triplexutförande, se principskiss i Figur 15.

Även fackverksstolpar i stål med horisontalt placerade faslinor så kallad dubbelportalstolpe, se Figur 14, kan komma att användas i projektet. Stolparna medför en lägre höjd än julgransstolparna och kan därför bli aktuella vid platser där höjden ska begränsas eller där en horisontell placering av faslinorna är lämplig som t.ex. vid korsning av sjöar. Stolparna är uppförda med fundament. Dubbelportalstolpar är vanligtvis ca 20-25 meter höga men vid korsningar av vattendrag och infrastruktur kan även höjder upp till ca 30 meter bli aktuellt.

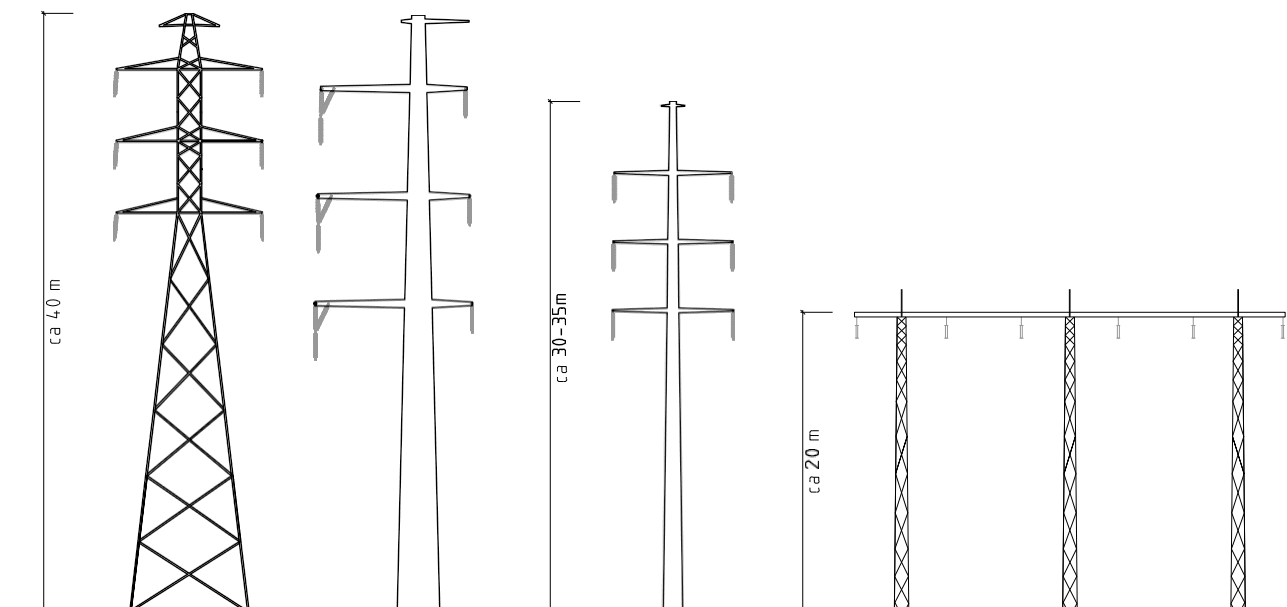
En annan stolptyp som kan komma att användas vid begränsat utrymme är s.k. rörstolpar av stål, se illustration i Figur 14. De enbenta rörstolparnas faslinor är placerade i ett vertikalt utförande och är uppförda med fundament. Stolparna är vanligtvis ca 30-40 meter höga.

Julgransstolpar och rörstolpar medför en smalare bredd på ledningsgatan än en dubbelportal och ger därigenom ett mindre markintrång. Då faslinorna monteras i vertikal placering bidrar detta också till ett lägre magnetfält jämfört med faslinor i horisontal placering.

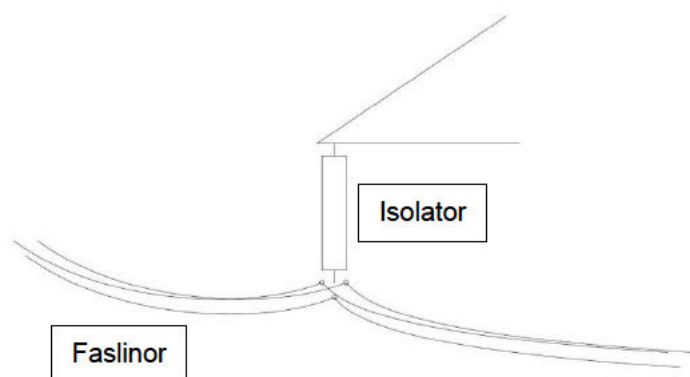
Höjden på stolparna är beroende på avstånd mellan stolpar och terräng vilket innebär att den kan variera. Normalt placeras stolparna på ett avstånd om ca 200-300 meter från varandra. Avståndet kan vara både längre och kortare och beror på bl.a. markens beskaffenhet och topografi.

Valet av stolptyp avgörs slutligen vid detaljprojekteringen av ledningen. Vid val av stolptyp övervägs flera faktorer där hänsyn bl.a. tas till funktion, användarvänlighet likväl som produktens miljöpåverkan.

De nya 130 kV ledningarna planeras att uppföras tillsammans med två topplinor, vara en är av typ OPGW, d.v.s. topplina med optofiber. Syftet med en optofiber är att kunna upprätthålla kommunikation i regionnätet.



Figur 14. Till vänster: Illustration av stolptypen julgransstolpe. I mitten: Illustration av stolptypen rörstolpe i vinkel- och raklinjeutförande. Till höger: Illustration av stolptypen dubbelportalstolpe. Stolparna är inte skalnliga.



Figur 15. Principskiss över linupphängning i triplexutförande.

4.2.2 Uppförande av luftledning

Byggnation av ny luftledning innebär terrängkörning med arbetsmaskiner längs med hela ledningssträckan i samband med materialtransport (stolpar, linor m.m.). I huvudsak används bandburna maskiner tillsammans med "stockmattor" eller körplåtar där så erfordras. Vid nya stolpplatser krävs schaktning för grundläggning, stagförankringar, m.m. Byggvägar fram till stolpplatserna kan behöva anläggas då stolparna behöver resas med mobilkran.

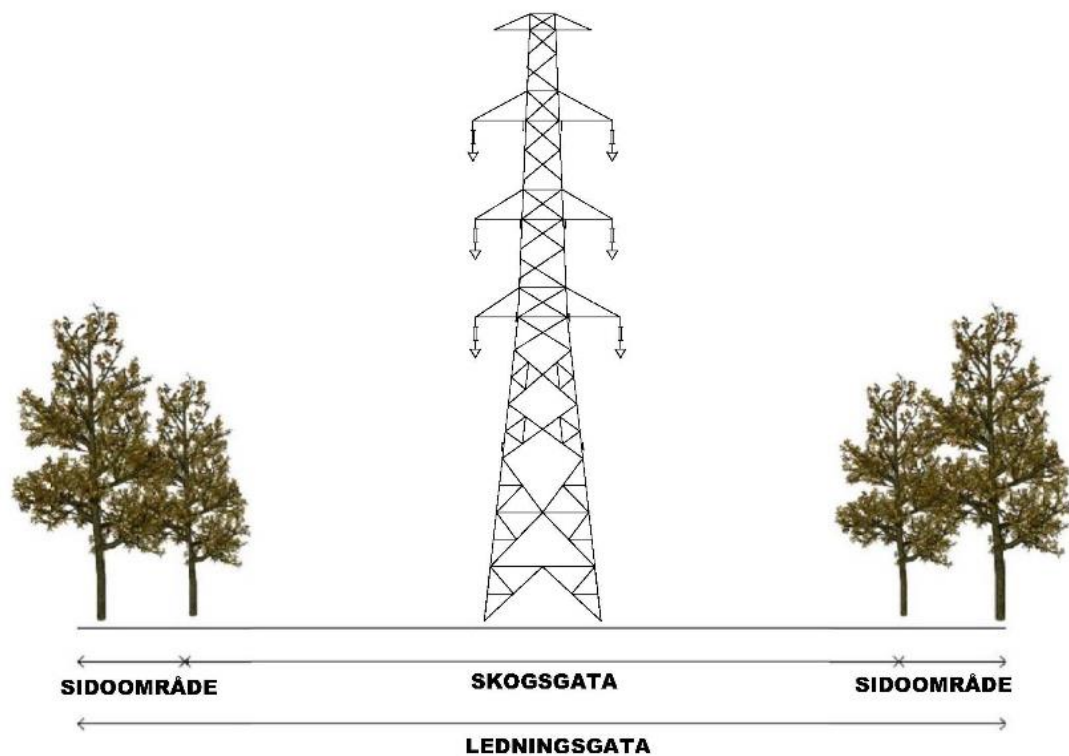
4.2.3 Markbehov

Området intill en ledning kallas ledningsgata.

I skogsmarker består ledningsgatans markanspråk av en avverkad skogsgata med sidoområden. I sidoområdena utanför skogsgatan tillåts endast träd av en höjd - som vid fall - inte riskerar att falla på ledningen, se Figur 17. Träd i sidoområdet, s.k. kantträd, som riskerar att falla vid t.ex. hård vind ska avverkas. För aktuell luftledning är skogsgatan generellt ca 40 m, men ledningsgatans bredd varierar beroende på vilket stolptyp som används, antalet parallella ledningar i samma ledningsgata, terrängen och omgivande vegetation

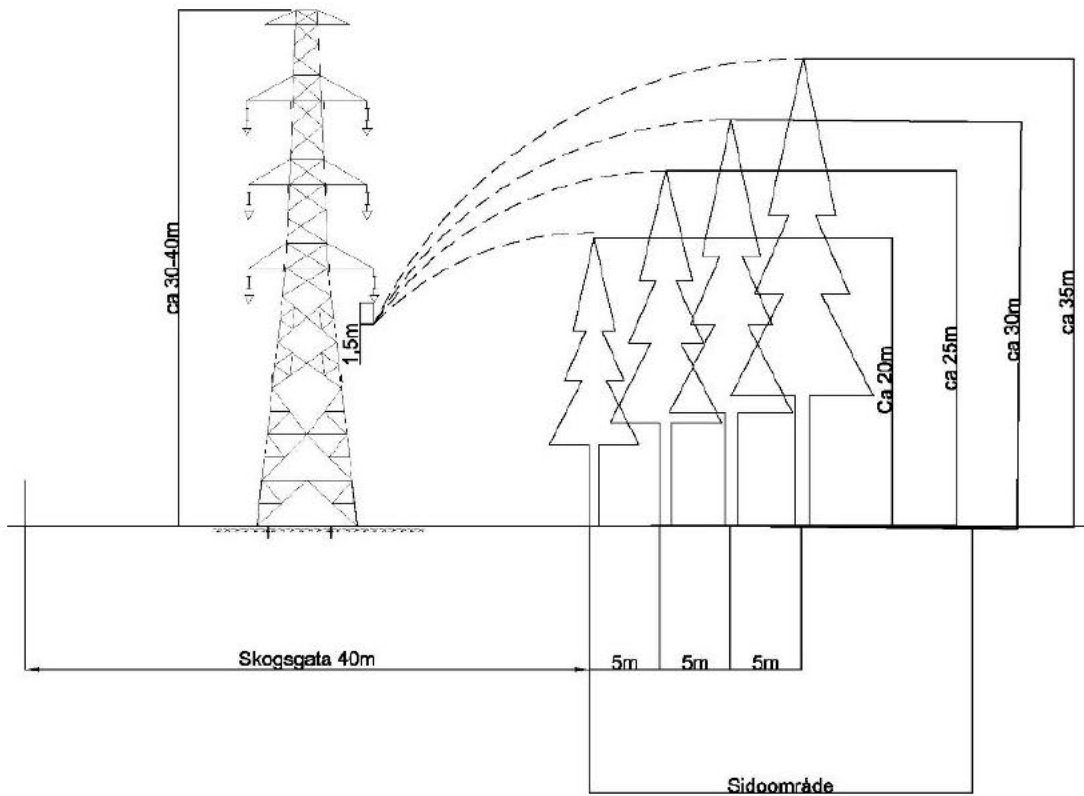
Enligt Elsäkerhetsverkets starkströmsföreskrifter finns regler om minsta avstånd mellan vegetation och ledning och detta medför att en skogsgata måste röjas med jämna mellanrum för att förhindra att vegetationen blir för hög och därmed utgör en potentiell säkerhetsrisk.

Utanför skogsgatan - i sidoområdena tas de kantträd som är så höga att de kan vara farliga för ledningarna om de faller, se illustration i Figur 16, Figur 17 och Figur 18.

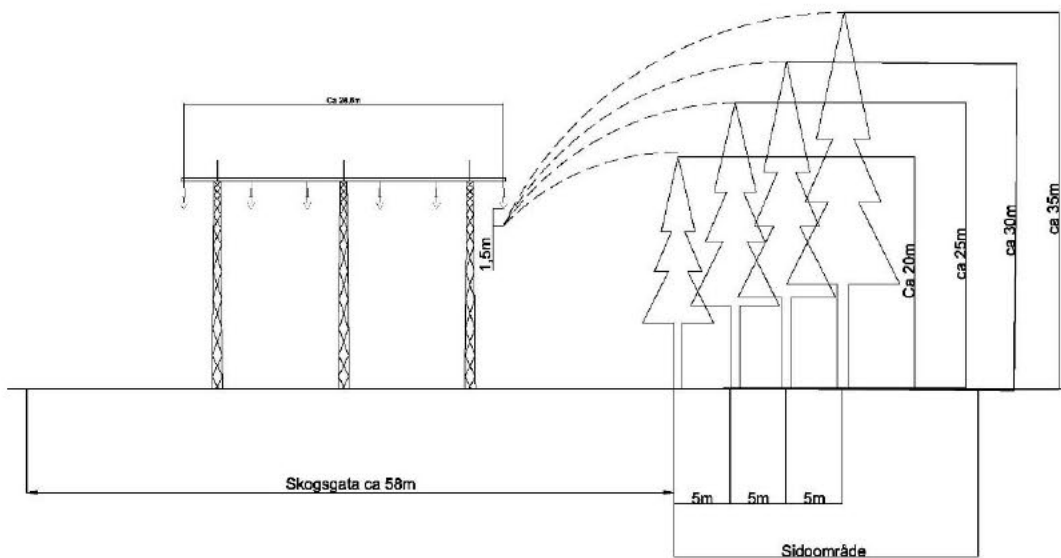


Figur 16. Principskiss av en ledningsgata, d.v.s. skogsgata med tillhörande sidoområde.

En skogsgata med en julgransstolpe har en bredd på ca 40 meter, se Figur 17. Med dubbelportalstolpe blir skogsgatan bredare, ca 60 meter, se Figur 18. Då ledningen går parallellt med befintlig kraftledning breddas befintlig skogsgata med ca 20-30 meter.

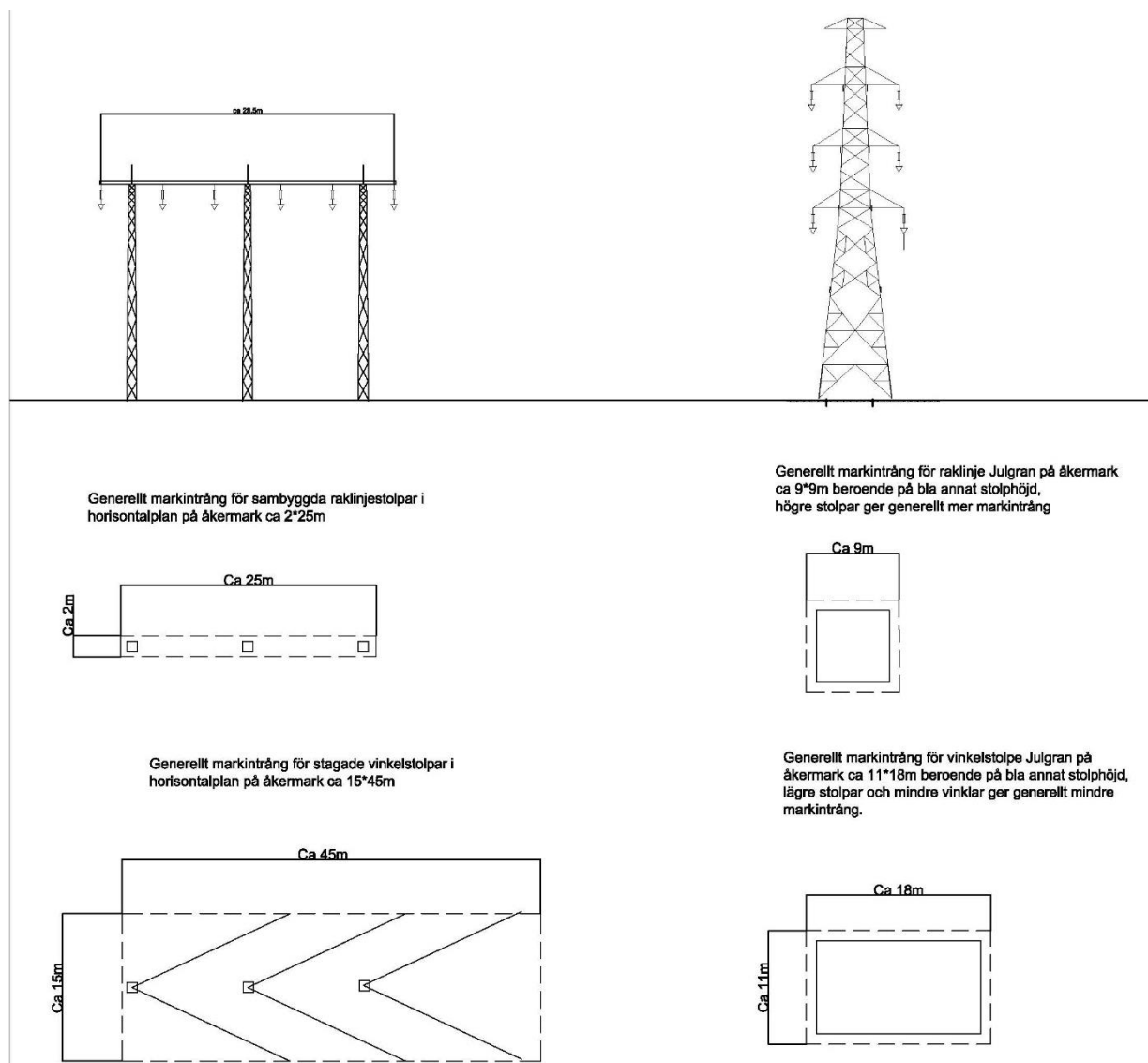


Figur 17. Illustration av hur en ledningsgata, d.v.s. skogsgata med tillhörande sidoområde kan se ut för en julgransstolpe. Ledningsgatans bredd för det område som är helt trädfrött samt maximal höjd för träd på olika bredder i sidoområdet illustreras i figuren.



Figur 18. Illustration av hur en ledningsgata d.v.s. skogsgata med tillhörande sidoområde kan se ut med en dubbelportalstolpe. Ledningsgatans bredd för det område som är helt trädfrött samt maximal höjd för träd på olika bredder i sidoområdet illustreras i figuren.

De olika stolptyperna har olika intrång i åkermark. Markbehovet utgörs av den yta som stolparna tar i anspråk. Hur stor denna yta är beror på hur hög stolpen är och vad det är för typ av stolpe. Ett exempel för detta illustreras i Figur 19.



Figur 19. Illustration för markintrång i åkermark.

4.2.4 Drift och Underhåll

Luftledningens skogsgata röjs på högväxande vegetation, och annan vegetation som kan orsaka driftstörningar eller äventyra personsäkerheten, inom hela skogsgatans bredd med ca åtta års mellanrum. Inför underhållsröjningar genomförs samråd enligt 12 kap. 6 § miljöbalken med länsstyrelsen för att säkerställa att påverkan på natur- och kulturmiljöer begränsas.

En bedömning av träd i sidoområdet görs även ca var åttonde år. De träd som inom det kommande underhållsintervallet kan komma att påverka drift och personsäkerhet värderas och fälls/avverkas därefter. Även en mindre skoglig åtgärd utförs i mitten av underhållsperioden för att säkerställa att ledningen inte påverkas från ett drift- och personsäkerhetsperspektiv. Vid denna åtgärd fälls vegetation företrädesvis inom

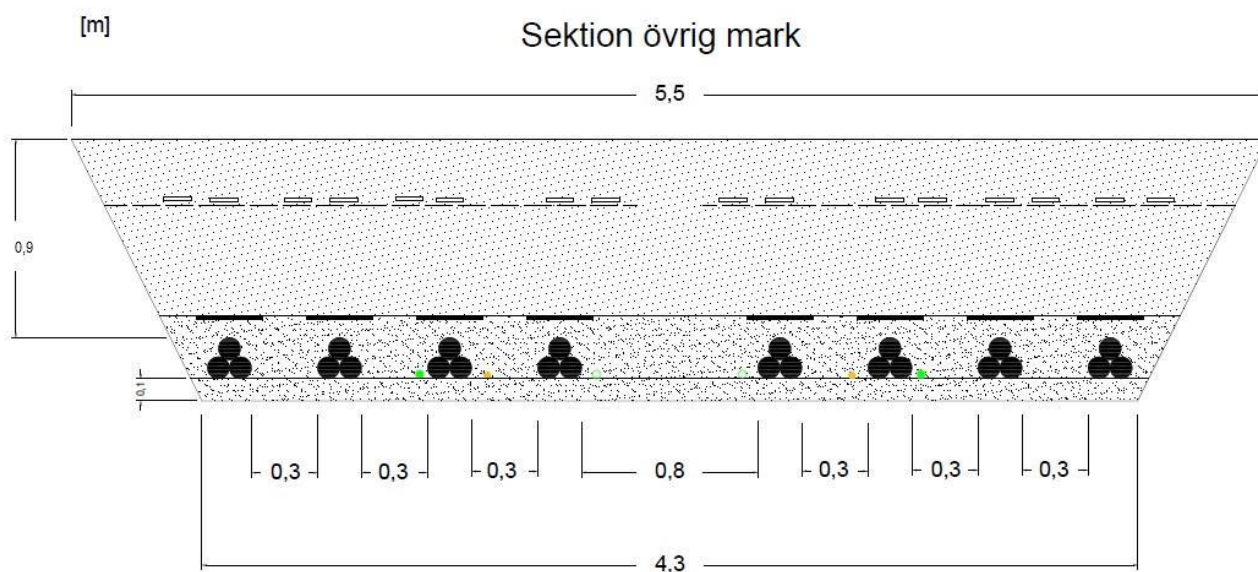
fasområdet som kan komma påverka drift och personsäkerhet, samt att en patrullstig röjs, belägen under fasområdet, eller i dess närhet.

Varje år görs även driftbesiktningar av luftledningar för att avgöra om underhåll krävs. Underhåll av luftledning görs efter behov och omfattar allt underhåll på själva ledningen, som t.ex. byte av gamla och skadade stolpar, stag eller faslinor.

4.3 Markkabel

4.3.1 Utformning av markkabel

Markkabel förläggs med åtta s.k. triangelförband. Varje förband består av tre enledarkablar. Dessa består av aluminium med ett skyddande hölje av tvärbunden polyeten (PEX), skärm av koppartrådar och yttermantel av polyeten (PE). Parallellt med markkablarna förläggs en jordlina samt optoslang, se Figur 20.



Figur 20. Principskiss på genomskärning av en kabelgrav.

4.3.2 Förläggning av markkabel

Vid markförläggning av ledningar grävs eller sprängs ett kabelschakt, se Figur 21. Kabelförbanden förläggs på ett djup av ca 1 meter. Schaktets bredd vid markytan blir ca 5,5 meter och vid schaktbotten ca 4,3 meter, men den exakta bredden beror på schaktets djup och markens beskaffenhet.

Vid markförläggning av kablar krävs ett arbetsområde på ca 15-30 meter som består av kabelschaktet, en kör- och arbetsväg för maskiner samt uppläggningsplats för schaktmassorna, se Figur 22. Schaktmassorna läggs i regel på motsatt sida om kabelschaktet, sett från arbetsvägen. Arbetsområdets utbredning kan variera beroende på platsens förutsättningar och schaktets utbredning. De maskiner som används är vanligtvis grävare för schaktarbeten och lastbil för transport av schaktmassor och material. När förläggningsarbetena är avslutade kan skog tillåtas att växa upp längs en stor del av arbetsområdet.



Figur 21. Exempel på 130 kV kabelschakt med sex förband.

4.3.3 Markbehov

I anslutning till kabelschaktet måste ett säkerhetsavstånd om 5 meter hållas från yttersta fas. Uppförande av byggnader och andra anläggningar får ej ske över kabelschaktet. Ovanför kabelschaktet hålls en ledningsgata fri från större växtlighet.



Figur 22. Exempel på arbetsväg parallellt med 130 kV kabelschakt för ett till två förband.

4.3.4 Drift och Underhåll

För markförlagda ledningar krävs inget regelbundet skogligt underhåll. Vid behov sker avverkning ovanför kabelschaktet i och med att större buskar och träd inte ska växa i ledningens direkta närhet. Detta bl.a. för att undvika att större rötter växer ner i kabelschaktet.

Vid en eventuell skada på ett markkabelförband friläggs kabeln varefter skadan åtgärdas.

4.4 Sjökabel

4.4.1 Utformning av sjökabel

Sjökablarna som används är av typen treledarkablar, vilket innebär att de tre faserna för varje ledning är sammanfogade till en kabel tillsammans med en kommunikationskabel, se Figur 23. Kabeln är armerad för att ge skydd mot mekaniska skador, klara belastning vid förläggning samt ge tyngd för att motverka att sjökabeln flyter upp från havs- eller sjöbotten. Faserna består av en aluminiumledare, isolation av tvärbunden polyeten (PEX), vattenblockerande tejp och bly för vattentätning. De tre faserna omges av armeringstrådar samt ytterst polypropylengarn.



Figur 23. Exempel på sjökabel i genomskärning.

4.4.2 Förläggning av sjökabel

Förläggning av sjökabel kan ske på flera sätt.

Kabelförläggingsfartyg

Sjökabelförläggning på djupare vatten utförs vanligtvis med hjälp av ett större kabelförläggingsfartyg. Fördelen med dessa fartyg är att de kan lasta mycket kabel och att sjökabelförläggningen kan ske på långa sträckor vilket innebär att antalet skarvplatser begränsas. Dessa fartyg är relativt djupgående och kan inte användas för sjökabelförläggning i sjöar.

Pråm med kran och kabelmatare

Kabel läggs över från fartyg till mindre pråmar som kommer in i trånga och grunda passager. Pråmarna är utrustade med kran och kabelmatare.

Flottningsmetoden

Flytblock fästs på sjökabeln som bogseras på plats av båt. När kabeln är på plats så sänks den ned. Denna metod kan vara lämplig vid sjökabelförläggning i insjöar dit inte större fartyg och pråmar kan ta sig.

Det finns olika metoder för att skydda en sjökabel när den är på plats:

- Spolning med spolningssläde.
- Water jetting med ett bandgående spolningsaggregat.
- Fräsning av en kabelrännan
- Grävning av kabelrännan med grävmaskin placerad på pråm.
- Plogning
- Övertäckning med sten, betongmattor eller betongrörshalvor och cementsäckar.

Vid landfästena kan olika metoder användas beroende på platsens beskaffenheter:

- Styrd borring
- SBR borring

- Styrning i berg
- Klammring av rör på berg och eventuell ingjutning
- Grävning av kabelränna med grävmaskin på fartyg eller pråm.

I anslutning till strandzonen är det även nödvändigt att skarva sjökabel och markkabel.

4.4.3 Drift och underhåll

Generellt krävs endast lite underhåll på sjö- och markkabelförband. Vid en eventuell skada på ett sjökabelförband kommer den skadade delen att lyftas för reparation på ett fartyg. Kabelförbanden övertäcks eller spolats/ muddras ner med syfte att minimera risken för skada.

4.5 Teknikval mellan luftledning och markkabel

De nya ledningarna planeras att uppföras som luftledningar i huvudsak i fackverksstolpar av stål med vertikalt placerade faslinor, så kallad julgranstolpe. Anledning till att luftledning förordas i detta projekt är förutom det som beskrivs nedan, kraven på hög leveranssäkerhet (kortare avbrottstider och lättare felavhjälpning), påverkan på natur- och kulturmiljöintressen, markpåverkan samt markanvändning.

Användandet av kabel innebär mindre flexibilitet i val av sträckning, irreversibla skador på bl.a. natur- och kulturmiljöintressen samt längre avbrottstider med försämrade leveranssäkerhet som följd.

4.5.1 Vattenfall Eldistributions ställningstagande gällande teknikval

Luftledning är den teknik som Vattenfall Eldistribution AB generellt förordar på spänningsnivåer 130 kV eller högre då det är den tekniska lösning som ger ett säkert, tillförlitligt och effektivt elnät till lägsta kostnad för våra kunder. De huvudsakliga skälen till att luftledning förordas är i korthet:

- Enligt ellagen ska nätägaren ansvara för att dess ledningsnät är säkert, tillförlitligt och effektivt och för att det på lång sikt kan uppfylla rimliga krav på överföring av el. Begreppen i ellagen understöder ställningstagandet att generellt förorda luftledning som teknisk lösning i 130kV-nätet.
- De tekniska problemen med att i stor omfattning förlägga markkabel i 130kV-nätet skulle bli mycket svårhanterliga och leda till minskad driftsäkerhet. Som exempel kan nämnas risk för resonansfenomen och spänningstransienter, ökat antal felkällor med långa reparationstider, oönskade effektlöden i nätet och mindre möjligheter till maskad driftläggning med momentan reserv för anslutna kunder.
- Luftledning är generellt sett ett betydligt mer kostnadseffektivt alternativ jämfört med markkabel. Samhället får ut totalt sett mycket mer kundnytta för varje investerad krona i 130kV-nätet om luftledning används istället för markkabel. Därmed kan fler samhällsbehov tillgodoses med luftledningar jämfört med markkabel. Detta är i linje med Vattenfall Eldistributions uppdrag om att tillhandahålla ett effektivt elnät.
- Kabel kan utifrån ovan beskrivna anledningar endast förordas på korta sträckor där luftledning inte är möjligt p.g.a. brist på fysiskt utrymme, t.ex. i radiella stadsnät. Som försiktighetsprincip och för att leva upp till likabehandling av markägare och övriga berörda intressenter, kan kabel därför bara förordas där fysiskt utrymme för luftledning saknas.

Vattenfall Eldistributions ställningstagande gällande teknikval för spänningsnivå 130 kV eller högre innebär att luftledning generellt ska förordas i ansökningar om nätkoncession för linje. Detta gäller för alla typer av ärenden: nya ledningar avsedda att ansluta kunder, förstärkningar och reinvesteringar i befintligt nät, samt flytt av befintliga ledningar som initierats av kunder eller andra intressenter. I följande avsnitt utvecklas skälen till ställningstagandet.

4.5.2 Nätägarens roll och ansvar

Enligt 3 kap. 1 § i ellagen ansvarar ett företag som bedriver nätverksamhet för drift och underhåll och vid behov, utbyggnad av sitt ledningsnät och, i tillämpliga fall, anslutning till andra ledningsnät. Företaget svarar också för att dess ledningsnät är säkert, tillförlitligt och effektivt och för att det på lång sikt kan uppfylla rimliga krav på överföring av el. Hur nätägaren väljer att dimensionera sitt nät och väljer tekniska lösningar påverkar

direkt både personsäkerhet och tillförlitlighet. Ett relevant mått på effektiviteten är hur många MW som kan överföras eller anslutas till en viss kostnad. Nätföretaget får betalt för sina kostnader via tariffen. Det finns dock begränsningar av hur mycket ett nätföretag kan investera såsom exempelvis nätföretagets skuldsättning, nivån på tariffer som samhället accepterar, interna och externa resurser för projektering och byggnation av ledningar samt möjligheter att ta avbrott i elnätet för att koppla in nya delar (med bibehållen driftsäkerhet).

Givet att nätföretaget har en viss ram för investeringar behöver samhället få ut så mycket som möjligt av dessa medel. Samhället får ut totalt sett mycket mer nytta och driftsäkerhet för varje investerad krona på spänningsnivån 130 kV om luftledning används istället för markkabel. Nätföretaget kan därmed tillgodose fler samhällsbehov med luftledning jämfört med markkabel. Ett effektivt elnät är säkert, tillförlitligt, har låga förluster och erbjuder hög kapacitet vid varje ny investering. Nätägaren behöver beakta alla dessa aspekter för att leva upp till sin roll.

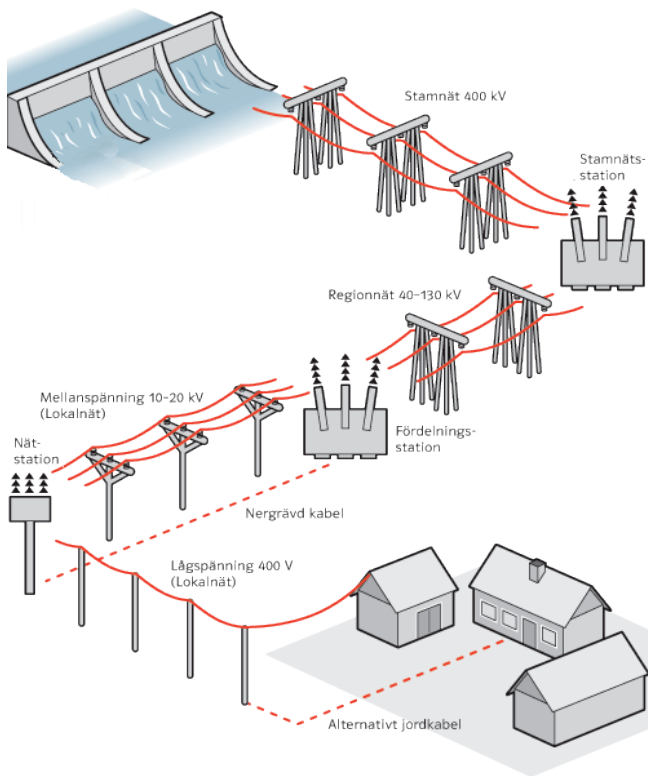
Den som har nätkoncession för linje är skyldig att på skäliga villkor ansluta en elektrisk anläggning till ledningen och anslutningen ska normalt fullgöras inom två år från att en begäran om anslutning mottagits. Detta är ett utmanande krav för nätägaren. När en elektrisk anläggning ska anslutas innebär det ofta att elnätet måste förstärkas. I praktiken är alltså nätägaren enligt lag skyldig att uppföra även de ledningar som *möjliggör* anslutningen. Nya ledningar byggs antingen för att det finns en kund som vill anslutas och enligt lag har rätt till det, eller för att tillgodose de samlade kundernas behov av el (dvs samhällets behov). Sådana behov är exempelvis nya bostadsområden eller ny infrastruktur såsom tunnelbana och laddstationer för elbilar. Elnäten är den mest samhällskritiska infrastrukturen vi har och det är avgörande att det fungerar väl.

Nätföretagen är monopolverksamhet och regleras därmed. Reglermyndigheten Energimarknadsinspektionen övervakar nätägare. Det är alltid kunderna som betalar för de investeringar nätägare gör i sitt nät. Om nyttan av investeringen enbart tillfaller en ny kund är det den kunden som betalar hela investeringen med en så kallad anslutningsavgift. Om nyttan delvis tillfaller en ny kund och till resterande del är till nytta för befintliga kunder delas anslutningsavgiften. En del betalas då av den nya kunden och resten av kostnaden fördelas på nätägarens kundkollektiv via tariffen. Nyttan av nätförstärkningar och reinvesteringar som inte orsakas av enskilda kunder kommer kundkollektivet till godo och betalas därför i sin helhet via tariffen.

Den som har nätkoncession är skyldig att på skäliga villkor överföra el för annans räkning. Överföringen av el skall vara av god kvalitet. En nätkoncessionshavare är skyldig att avhjälpa brister hos överföringen, i den utsträckning kostnaderna är rimliga i förhållande till de olägenheter för elanvändarna som är förknippade med bristerna. Det finns mått som anger vad som är tillräcklig elkvalitet. Att avhjälpa brister innebär ofta kostsamma åtgärder i anläggningarna. Det ingår således i nätägarens uppdrag att upprätthålla kvaliteten och genomföra nödvändiga investeringar för detta. En nätkoncessionshavare är skyldig att se till att avbrott i överföringen av el till en elanvändare aldrig överstiger tjugofyra timmar. Detta är ett lagkrav medan Energimarknadsinspektionens föreskrift föreskriver högre krav relativt uttagseffektens storlek. Detta krav dimensionerar den nivå på driftsäkerhet en nätägare behöver upprätthålla och har därmed stor inverkan på hur nätägaren tekniskt utformar elnätets anläggningar.

4.5.3 Elnätets utformning samt driftsäkerhet

Det svenska elsystemet brukar indelas i lokalnät, regionnät och stamnät. Lokalnätet (vanligtvis 0,4-22 kV) ligger närmast hushållen och de flesta företag med måttlig effektnivå. Regionnätet (vanligtvis 40-130 kV) fördelar effekten från stamnätet ut till landets regioner där det matar antingen det underliggande lokalnätet alternativt kunder med stora effektbehov såsom tyngre industrier, se Figur 24. Det nationella stamnätet (220-400 kV) fördelar ut effekten i landet från de stora kraftstationerna samt förbinder Sveriges elnät med våra grannländer.



Figur 24. Det svenska elsystemet. Källa: Energiföretagen.se, Grafik: Erik Nylund/Visualize that..

För att ett elnät ska vara tillförlitligt behöver det hålla en viss nivå av driftsäkerhet. Nätägare har ett långtgående ansvar att säkerställa att avbrott inte uppstår och att de åtgärdas snarast. Stam- och regionnäten i Sverige och på de flesta håll i världen dimensioneras enligt det så kallade N-1 kriteriet. Det innebär att elsystemet ska klara att tappa en godtycklig komponent, exempelvis en ledning eller en transformator, utan att det blir avbrott i elnätet.

Regionnätet byggs normalt som trädsäkra luftledningar då det är den konstruktion som ger högst driftsäkerhet och lägst kostnader på aktuell spänningsnivå. En trädsäker regionnätsledning byggs i en ledningsgata som är tillräckligt bred, normalt ca 40 m, så att inget träd intill luftledningen kan falla på den och orsaka avbrott. Endast 1,8 % av regionnätet utgörs av kabel. Dessa regionnätskablar återfinns främst i tätbebyggd miljö där fysiskt utrymme för luftledningar saknas.

Markförläggning av lokalnät

Eftersom lokalnätet är många gånger längre än regionnätet, samt i större utsträckning är byggt närmare bostadsbebyggelse är det inte rimligt att hålla det elnätet trädsäkert då det skulle innebära att stora markytor skulle undantas från ett aktivt skogsbruk. Skillnaderna mellan trädsäkra och icke trädsäkra luftledningar ur ett driftsäkerhetsperspektiv kan exemplifieras med stormen Alfrida. Inget avbrott uppstod då på Vattenfall Eldistributions trädsäkra regionnät medan stora delar av det icke trädsäkra lokalnätet slogs ut. Om det hade varit möjligt att ha ett trädsäkert lokalnät så hade inte den omfattande kablifiering som skett på grund av ellagens krav blivit av. Markförläggning av lokalnätskablar är också betydligt enklare anläggningstekniskt då dessa är mycket mindre än regionnätskablar vilket medför mindre miljöpåverkan vid förläggningen.

Ser man på elnäten nedifrån lågspänning så är delen närmast kund alltid radiell (trädstruktur). Vid ett fel innebär detta att kunden blir spänningslös tills felet reparerats eller omkoppling (som ofta sker automatiskt) har skett. Högre upp i kedjan på regionnätet finns det andra matningsvägar som kan inkopplas snabbt vid ett fel på en ledning i nätet. Ett sådant nät är maskat vilket innebär att det har en nätstruktur liknande ett spindelnät med flera möjliga matningsvägar till varje station. Antalet alternativa matningsvägar i region och

stamnät beror på hur mycket effekt som skall distribueras och huruvida det rör sig om markkablar eller luftledningar. Avgörande är konsekvensen vid ett fel i systemet. Energimarknadsinspektionen har krav på avbrottstider kopplade till effektstorlek (Eifs 2013:1).

Stora markkabelsystem över 100 kV förekommer normalt endast i städer och kännetecknas av att de drivs radiellt och normalt är dimensionerade enligt N-2 kriteriet. Det innebär att varje station i regel har tre matningsvägar, det vill säga att man kan klara två markkabelfel vilket ansetts vara en rimlig riskavvägning. Skulle ett avbrott ske så kan omkoppling ske automatiskt varför det i bästa fall enbart blir en kort blink hos kunderna. Att markkabelsystemen drivs radiellt beror delvis på behovet att hålla nere felströmmar eftersom markkablar har betydligt lägre impedans än luftledningar. Men om kabelsystemet skulle drivas maskat finns även risk för överbelastning vid normal drift, eftersom elledningar med lägst impedans tar på sig mest ström. Den totala sträckan elledningar blir i de flesta fall längre om ett radiellt kabelsystem byggs.

Att kablifiera delsträckor ute i ett befintligt maskat luftledningssystem innebär helt andra påfrestningar på markkabel och kabelskarvar. Luftledningar utsätts regelbundet för störningar på grund av åska men är mycket tåliga för de överspänningar och strömmar som uppstår. Eftersom elsystemet är maskat så kommer alla elledningar utsättas för mer eller mindre höga strömmar och spänningar, vilket kommer öka risken för markkabelfel markant om man kablifierar delsträckor.

Moderna markkablar har idag enligt tillverkarna en hög tillgänglighet om man ser till själva kabeln. Det är ofta skarvar som är problemet. Antalet skarvar beror på längden och storleken på kabeltrummor (för 130 kV 1-fas markkabel beroende på area normalt ca 500 – 800 meter/trumma). Vid längre markkablar krävs kompensation för den reaktiva effekt markkablarna genererar (se 4.5.4 nedan). Ju fler komponenter som byggs in i ett elnät, desto fler potentiella felkällor finns det. Varje skarv och varje station som byggs blir en ny potentiell felkälla. Därmed försämras driftsäkerheten totalt sett ju fler markkablar som kommer in i systemet. Av detta följer även att driftsäkerheten på en markförlagd ledning försämras ju längre den är eftersom antalet skarvar ökar. Ju högre spänning desto mer komplicerade skarvar. I stadsmiljö utsätts markkablar även för yttre störningar (exempelvis grävmaskiner) och sättningar i marken på grund av arbeten i närheten av markkabeln, vilket då blivit en stor felkälla.

De europeiska stamnätsoperatörernas samarbetsorgan, Entso-e, publicerar statistik över avbrott och fel på komponenter och luftledningar/markkablar. Denna statistik sträcker sig för Sveriges del ned till och med 130 kV och bygger på uppgifter från de större regionnätstföretagen. Det normala är att man anger de senaste årets utfall samt medelvärden för längre perioder (10 år) bakåt. Underlaget för uppgifterna nedan baseras på 2018 års utgåva² och avser statistik för svenska 130 kV ledningar under perioden 2008-2017.

De övergående felen på grund av åska i luftledningsnät är vanliga på de högsta spänningsnivåerna, för 130 kV luftledningar ungefär 0,8 fel/100km och år. Ett kortvarigt bortfall av en elledning innebär att effekten fördelas över på andra ledningar. Skulle felet vara kvarstående, för 130 kV ca 0,06 fel/100 km och år, kan man räkna med att ledningen är åter inom 24 h. När det gäller markkablar så stiger felintensiteten med spänningen eftersom majoriteten av felen är kopplade till isolationen, förutom yttre påverkan. I statistiken anges för 130 kV markkablar totalt 1.6 fel/100 km o år varav 1.0 fel/100 km o år är kvarstående. Detta är inte det samma som att 0.6 fel/100 km o år är övergående på samma sätt som för luftledningar där man för det mesta har automatisk återinkoppling: För markkabel görs alltid en undersökning/bedömning innan man vågar spänningssätta efter att den fränkopplats automatiskt.

Sammanfattningsvis kan konstateras att en markkabel på 130 kV-nivå har ca 15 gånger sämre tillförlitlighet än en 130 kV luftledning. När ett fel uppstår på en markkabel är reparationstiden avsevärt längre jämfört med fel på luftledning som kräver reparation. Felsökning av kabel tar längre tid då kabeln är dold till skillnad från en luftledning. När ett kabelfel har lokaliserats måste dessutom kabeln friläggas innan reparationen kan påbörjas.

² European Network of Transmission System Operators for Electricity (Entso-e), 2018. Nordic and Baltic Grid Disturbance Statistics 2017 – Regional Group Nordic

Själva reparationsarbetet är dessutom betydligt mer tekniskt komplicerat och tidskrävande jämfört med reparation av en luftledning som normalt går snabbare än 24 timmar. Den typiska tiden för att återställa en markkabel i normal drift är 2-7 dagar, under denna tid är det inte möjligt att använda ljusbågsugnen.

Markkabelns 15 gånger sämre tillförlitlighet (sannolikhet för fel) jämfört med luftledning tillsammans med markkabelns flera gånger längre reparationstid medför att sannolikheten för att en luftledning är tillgänglig (i drift) är i storleksordningen 50-100 gånger större. Den betydligt lägre tillgängligheten för en markkabel innebär att man inte kan bortse från att ytterligare ett fel inträffar under den tiden kabeln repareras. I rena markkabelsystem är därför praxis hos de allra flesta nätföretag att man dimensionerar elsystemet enligt N-2 kriteriet. Det innebär att alla viktiga stationer har tre matningar och att man skall klara bortfall av två förbindelser och ändå (eventuellt efter en viss omkopplingstid) kunna upprätthålla elförsörjningen.

Som redan konstaterats är huvuddelen av luftledningsfelen övergående. Skulle felet vara kvarstående så kan man räkna med att ledningen är åter inom 24 h och sannolikheten för att ett nytt kvarstående fel uppstår under denna tid kan anses försumbar. Därför dimensioneras luftledningsnäten enligt N-1 kriteriet: Ett bortfall av varje enskild komponent, en i taget, skall klaras.

4.5.4 Teknik

Växelström är det effektivaste sättet att överföra el och är idag en etablerad internationell standard. Ju högre spänningsnivå som används för överföring av el desto lägre blir förlusterna. En hög spänningsnivå är alltså både effektivt och miljövänligt. Med hög spänning kan större mängder el transporteras på ledningen, samtidigt som överföringsförlusterna procentuellt blir lägre. Används lägre spänning behövs fler ledningar för att uppnå samma kapacitet. När större effekter ska överföras på regionnätet använder vi spänningen 130 kV.

Med ett säkert elnät avses både person- och driftsäkerhet. När det gäller direktjordade elsystem (i Sverige från och med 130 kV och högre) är ledningsägaren skyldig att skydda omgivningen från de spänningssättningar som sker vid jordfel. Elsäkerhetsverkets föreskrifter ställer krav på hur hög spänningssättning man får ha i jordtag³. Till följd av markkablarnas lägre impedans (elektriska motstånd) blir felströmmarna höga i nät med mycket kabel. Höga felströmmar är mycket svåra att hantera: de kräver dyr utrustning i stationerna och när de blir extremt höga, att elnätet byggs om. Ombyggnaden sker då i regel på ett sätt som innebär att ännu fler ledningar behöver byggas.

Komponenter som ingår i elnätet dimensioneras för att tåla en viss jordfelsström. För man in markkabel i en del av elnätet påverkas ett större område. Det är alltså inte bara komponenter i närliggande stationer som berörs, utan både ledningar och stationer längre bort kan påverkas. Beroende på omfattningen kan detta leda till betydande kostnader. I elnät där markkabel införs ökar jordfelsströmmarna, i synnerhet om näten maskas. På grund av de höga felströmmarna kan nätägaren för det mesta inte driva rena markkabelsystem maskade. De drivs istället radiellt, ofta med automatisk omkoppling vid fel. Till viss del kan åtgärder mot höga jordfelsströmmar göras i stationerna, men i slutändan måste utrustning bytas ut till en högre dimensioneringsklass. Kostnaderna för dessa åtgärder kan bli betydande och är direkt kopplade till jordfelsströmmens storlek. Vid de felströmmar som skulle uppstå vid 100% markkabel och maskat nät i t.ex. storstadsområden blir det svårt att överhuvudtaget få fram kabel och utrustning som klarar felströmsnivåerna. Om Vattenfall Eldistribution enbart skulle använda markkabel när nya ledningar byggs eller gamla förnyas, skulle extremt höga felströmsnivåer nås mycket snabbt i hela nätet. Detta gäller även utanför storstäderna.

I ett luftledningssystem dämpas storleken på felströmmen kraftigt och är som högst i matande stationer för att sjunka till runt en 1/10 långt ut i elnätet. Ersätts en luftledning ute i det maskade elnätet med markkabel så blir dämpningen betydligt sämre, speciellt för jordfelsströmmar. En typisk åtgärd för att klara föreskrifterna är att behöva installera så kallade isolertransformatorer i mellanspänningsnäten. Idag sker detta i huvudsak i

³ European Network of Transmission System Operators for Electricity (Entso-e), 2018. Nordic and Baltic Grid Disturbance Statistics 2017 – Regional Group Nordic

närheten av stamstationer. Även stationerna har krav på sig utifrån de jordfelsströmmar som kan uppstå, så kallad spänningssättande ström. Här finns en personsäkerhetsaspekt: vid för höga spänningssättande jordfelsströmmar kan personer, husdjur och egendom utsättas för fara. Eftersom näten förändras över tid behöver nätägaren ha löpande kontroll på spänningssättande jordfelsströmmar. Det är dock oerhört komplext att följa upp och utvärdera spänningssättande jordfelsströmmar i takt med att elnätet förändras. Därför behöver nätägare generellt hålla nere felströmmarna.

Den lägre impedansen hos markkablarna innebär också en snedfördelning av effektlödena mellan olika ledningar i elnätet eftersom elledningen med lägre impedans drar på sig mer effekt (minsta motståndets lag). Strömmen går den vägen där det är lättast att komma fram. När enstaka elledningar bestående av markkabel förs in i ett elnät som i huvudsak består av luftledningar, innebär det i regel att kabeln drar på sig mest effekt. Den blir då ofta dimensionerande för kapaciteten i området den matar. Vid fel på en elledning ska dess effekt omfördelas till de andra ledningarna i elnätet. Vid fel på markkabeln kan omkringliggande luftledningar bli överlastade och vid fel på någon av luftledningarna kan kabeln överlastas. Ofta behöver man bygga flera elledningar för att kunna hantera omfördelning av flöden vid införande av markkabelledningar i luftledningsnät.

Markkablar på högre spänningsnivåer som 130 kV producerar en ansevärd mängd så kallad reaktiv effekt. Orsaken är att det snabbt uppstår stora fasförskjutningar mellan ström och spänning längs ledningssträckan. Det innebär att stora mängder av den el som matas in inte kan användas redan efter korta sträckor. För att korrigera fasförskjutningen måste man kompensera med shuntreaktorer. Normalt går dessa att placera i ledningens anslutande stationer.

Ju fler markkablar desto större blir risken för elkvalitetsproblem i form av elektriska resonansfenomen och transienta överspänningar. Elnätet har en så kallad egenfrekvens där elnätets ingående kapacitanser och induktanser orsakar en elektrisk svängningskrets. Ju fler markkablar som införs desto närmare kommer man elnätets egenfrekvens med risk för att det uppstår stora oscillationer i spänning och ström. Fenomenen kan orsaka höga spänningar och uppvärmning som kan skada utrustning i elnätet så som krafttransformatorer, markkabelskarvar mm. och även skada kunders anläggningar. Kortfattat innebär problematiken att markkablares elektriska egenskaper är sådana att de kan bidra till skadliga spänningshöjningar i elnätet, med en potentiell driftstörning som följd. Resonansproblemet är mer utmanande för högre än för lägre spänningsnivåer. Det yttrar sig konkret i att det antal kilometer markkabel som kan installeras innan en påtaglig risk uppstår är mindre för höga systemspänningar än för låga. Det är oerhört komplext och utmanande att bedöma risken för resonansproblem. Speciellt som riskområdet förändras vid olika driftläggningar och när elnätet förändras. Därför behöver nätföretagen hålla sig på ett säkert avstånd från riskområdet. Det gör man genom att begränsa mängden markkablar på höga spänningsnivåer.

Luftledningar kan beroende på omgivningstemperatur överlastas betydligt mer i reservdrift än markkabel, vilket man också måste ta hänsyn till när man jämför luftledning och markkabel. Skillnader i temperatur och möjligheter till avkylning mellan de båda teknikerna är orsaken till att en markförlagd ledare kräver en grövre dimensionering jämfört med en luftledning.

Ibland nämns likströmstekniken (DC) som en lösning för undvika byggnation av luftledningar. Växelströmstekniken (AC) är dominerande inom elförsörjningen och i hela världen produceras, överförs och mottas elektricitet som växelström. Likströmstekniken har egenskaper som gör den användbar för att överföra el på långa avstånd, från en punkt till en annan. Den har också fördelen att den kan markförläggas, utan de tekniska begränsningar som växelström har. I dag används likström i förbindelser där syftet är att överföra el på långa avstånd mellan två punkter i ett kraftsystem, för att knyta ihop olika kraftsystem (till exempel två växelströmssystem som inte är synkrona med varandra) samt att möjliggöra överföring i sjökablar på längre avstånd. Det gör att tekniken främst används i förbindelser mellan länder och för att ansluta vindkraft långt ut till havs. Att föra in en aktiv DC-komponent som behöver styras i ett självreglerande AC-system är komplext ur driftsynpunkt och kan leda till negativa konsekvenser för driftsäkerheten. För kortare sträckor på 130 kV-nivå är det dessutom inte ekonomiskt försvarbart att bygga likström. Bara omriktarstationerna som krävs i varje

ände av ledningen för omvandling av växelström till likström kostar i storleksordningen flera hundra miljoner kronor. Förlusterna är relativt höga, storleksordningen 1-2 %. Därtill kommer att flexibiliteten minskar. Det är i praktiken inte försvarbart att bryta upp en likströmsledning för att ansluta något på vägen. DC-projekt går inte att motivera ekonomiskt om det finns en AC-lösning. DC kan sannolikt aldrig konkurrera med AC om AC är tekniskt genomförbart.

Sammanfattningsvis är det ur teknisk synvinkel olämpligt att bygga större markkabelsystem, speciellt om de maskas. Enstaka markförlagda kablar kan accepteras men tekniken bör användas restriktivt, så att man verkligen "spar" den möjligheten till de ställen där det är helt omöjligt fysiskt att komma fram med luftledning.

Användandet av kabel i detta projekt innebär mindre flexibilitet i val av sträckning, irreversibla skador på bl.a. natur- och kulturmiljöintressen samt längre avbrottstider med försämrade leveranssäkerhet och driftsäkerhet för ljusbågsugnen som följd.

4.5.5 Ekonomi

Luftledningar är generellt sett ett betydligt mer kostnadseffektivt alternativ jämfört med markkablar. För aktuell ledning beräknas kostnaden bli 1-1.4 miljarder kr för luftledningsalternativet och 2,1-4 miljarder kr för markkabelalternativet.

Eftersom investeringskostnaden är betydligt högre för markkabel jämfört med luftledning kan kablifiering aldrig motiveras av samhällsekonomiska skäl, om det är möjligt att komma fram med en luftledning. Merkostnaden för markkabel innebär högre nättariffer för kunder anslutna till regionnätet, vilket leder till högre elnätspriser för slutkunderna. Byggnation av markkabel istället för luftledning medför även att färre nätinvesteringar kan ske under samma tidsperiod då nätföretagen har en ram för investeringar. Därmed bromsas den ökade elektrifieringen av industri och samhällsviktiga funktioner vilket är en viktig del i hela energiomställningen.

4.5.6 Markkabel i elnätet

Med anledning av det hittills sagda är andelen markkabel i Vattenfall Eldistributions 130kV-nät låg, totalt endast 1,8% av sträckan (statistik från år 2019). Majoriteten av dessa kabelsträckningar har sitt ursprung i flyttprojekt där kund eller annan intressent (t.ex. kommuner) har bekostat markkabel för att komma åt marken till andra ändamål, samt nyanslutningar där den anslutande kunden bekostat kabel. Resterande andel av markkablarna består främst av sjökablar och kablar i storstadsmiljöer, alltså områden där luftledning inte varit ett genomförbart alternativ.

Det förekommer att tredje part kommer med önskemål om att kablifiera befintliga eller nya luftledningar. På 130 kV-nivå är förordat alternativ av ovan nämnda skäl alltid luftledning för nya ledningar. För befintliga ledningar är förordat alternativ alltid fortsatt luftledning. Dock behöver en bedömning göras från fall till fall om detta är rimligt. Grunden för bedömningen är att kundkollektivet som helhet inte ska drabbas av någon försämring avseende effektivitet, tillförlitlighet, personsäkerhet och driftsäkerhet. I bedömningen ska också investeringens prioritering gentemot andra investeringar ingå.

Det kan även förekomma att man kablifierar för att man inte kan invänta tillstånd för en luftledning. Det har skett i Sverige vid vindkraftsprojekt vars möjlighet till bidrag byggt på att anläggningen måste vara i drift före ett visst datum. Projektet har då betalat kostnaden.

Ett annat exempel på kablifiering av luftledningar är exemplet Stockholms Ström där man via kablifiering kan frilägga värdefull mark. Detta sker alltså på kommersiella villkor och enligt de tekniska krav som föreligger avseende redundans.

De ovan beskrivna exemplen, där markförläggning av 130 kV ledningar har accepterats då dessa finansierats av extern part, har genomförts eller initierats för ett antal år sedan. Kunskapen om de tekniska utmaningarna med en ökande andel kabel i 130 kV nätet har utvecklats successivt. En ökad restriktivitet gällande markförläggning av 130 kV ledningar är en följd av denna kunskapsutveckling. I linje med Vattenfall Eldistributions

aktuella ställningstagande kommer bolaget framledes inte förorda markförläggning av befintliga luftledning, eller att nya ledningar byggs som markkabel, om fysiskt utrymme finns för luftledning. Detta gäller oavsett om det aktuella ledningsprojektet finansieras av extern part eller av kundkollektivet via nättarifferna.

4.5.7 Intrång och miljöpåverkan

Den helt dominerande uppfattningen hos de markägare, närboende samt övriga intressenter som berörs av en planerad ny elledning är att den ska markförläggas. Att det är en allmän uppfattning hos de närmast berörda är fullt förståeligt då luftledningen medför en visuell påverkan samt även ett visst hinder i markanvändning till följd av stolpar och ledningsgata. Även en markförlagd ledning medför ett hinder i markanvändning men det berör ett mindre område och framförallt är den visuella påverkan mindre. En markförläggning av en regionnätsledning medför en mindre påverkan på de närmast berörda, på bekostnad av samhället i övrigt som får ta konsekvenserna av en högre kostnad och lägre driftsäkerhet som markförläggning av regionnätsledningar medför.

Eftersom Vattenfall Eldistribution verkar inom en reglerad monopolverksamhet har bolaget ett samhällsansvar vad gäller agerandet gentemot de markägare och övriga intressenter som berörs av bolagets elledningar. Av det följer att samma principer måste tillämpas över hela landet för teknikvalet luftledning/markkabel inom vissa typer av miljöer. Om Vattenfall väljer att bygga en markkabel istället för en luftledning i en viss miljö så måste de ekonomiska och tekniska konsekvenserna beaktas av att markkabel alltid väljs i den typen av miljö. Vattenfall måste alltid tillämpa denna helhetssyn på teknikvalet i tillståndsprocessen för nya elledningar eftersom prejudikat kring teknikvalet i olika miljöer successivt bildas i samband med domstolsprövning av Energimarknadsinspektionens koncessionsbeslut. Ur ett likabehandlingsperspektiv anser Vattenfall att det inte är rimligt att markförlägga vissa regionnätsledningar i sådana miljöer där fysiskt utrymme finns för luftledning. Om Vattenfall exempelvis väljer att markförlägga en elledning i ett öppet jordbrukslandskap för att tillgodose krav från omvärlden att minimera påverkan på landskapsbild och jordbruk, så måste konsekvenserna beaktas för bolagets hela elnät och hela kundkollektiv av att alltid markförlägga regionnätsledningarna i den aktuella miljön. I ett enstaka fall har en sådan åtgärd ingen större teknisk eller ekonomisk betydelse. Men när detta tillämpas som en policy så leder det till omfattande markförläggning av regionnätsledningar i hela landet vilket medför att alla kunder får bekosta åtgärder som ger sämre leverenskvalitet för alla och i förlängningen ett system som kanske inte ens går att driva på ett säkert sätt.

Utökning av överföringsförmåga för att möta framtida kapacitetsbehov, kan uppnås på flera olika vis på en luftledning. Det vanligaste är att byta ut faslinorna till linor med grövre ledningsarea, något som generellt kan göras utan större ingrepp i naturen. För att utöka överföringsförmågan på en markkabel krävs att en ny markkabel förläggs med grövre ledningsarea. Då krävs alltså ett ansenligt schaktarbete längs hela markkabelsträckan, vilket innebär en mycket omfattande och kostnadsdrivande insats.

Vid markförläggning av regionnätskablar krävs stora schakt (se Förläggning av markkabel i avsnitt 4.3.2) som vid passage av hållmarker innefattar sprängning och irreversibla markskador. Den omfattande schaktningen innebär större risk för påverkan på kulturlämningar och skyddsvärda kärleväxter. Schaktning i mossar och kärr innebär körning på mark med dålig bärighet och påverkan på hydrologin. Korsning av vattendrag innebär en påverkan på vattenmiljön om inte kostsam borrning under vattendraget kan utföras. För en luftledning behövs endast schaktning på enstaka platser, vid stolpplaceringar. Dessa placeringar kan i viss mån anpassas efter markförhållanden för att minimera påverkan på marken. I bergig terräng kan stolparna förankras direkt i klippan utan behov sprängning.

Med avseende på åtkomst för reparation är det generellt olämpligt att förlägga markkabel i vägar. Alternativt behöver det finnas stora utrymmen där markkablar kan dras ut och skarvas. Likaså kommer markkabelförläggning i närhet av vägar att medföra avstängningar och trafikstörningar vid byggnation, underhåll och reparation.

En luftledning kräver en väsentligt bredare skogsgata jämfört med en markförlagd ledning (se avsnitten 4.2.3 och 4.3.3 om markbehov). Detta tillsammans med luftledningens stolpar och linor gör att en luftledning medför en visuell påverkan på landskapsbilden som undviks vid markförläggning av kabel. I ett öppet landskap är en luftledning mer synlig samtidigt som de fysiska ingreppen i miljön begränsas till stolpplaceringarna. En ledning i skogsmark kan däremot döljas av den kringliggande skogen samtidigt som en relativt stor skogsgata behöver avverkas och röjas regelbundet.

Luftledningens skogsgata kan medföra positiva konsekvenser för naturmiljön och den biologiska mångfalden. Gamla tiders ängs- och hagmarker har minskat dramatiskt i Sverige under de senaste 100 åren. Skötseln av ledningsgatorna påminner om bete och slåtter och på så vis har arter som trivs i det öppna landskapet bevarats. Att ledningsgator, liksom vägrenar, flygplatser och golfbanor främjar den biologiska mångfalden har börjat uppmärksammas på senare tid⁴. Dessa gräsmarker har visat sig vara viktiga gröna länkar i landskapet som binder ihop gräsmarksmiljöer. Bland de arter som trivs i ledningsgatorna finns flera relativt ovanliga växter, men även olika fjärilar och insekter trivs. Ledningsgator inom skogsmark bidrar även till bra betesytor för älg och rådjur då sly växer upp efter den återkommande röjningen.

4.5.8 Livscykelanalys (LCA)

En LCA har genomförts där luftledning, kabel och nollalternativet har jämförts, se nedan.

SSAB står idag inför en stor förändring, antingen behålls och uppdateras dagens utjänta masugn eller så byts den ut mot en elektrisk ljusbågeugn. Om det senare alternativet väljs måste mer energi nå SSAB och för det har två alternativ utretts, en markkabel eller en luftledning från Hedenlunda utanför Katrineholm till SSAB i Oxelösund. LCA:n är en analysmodell för att avgöra vilket av de tre alternativen som har lägst koldioxidpåverkan över sin livstid. Modellen som används är en hierarkisk struktur som är nedbruten i projektets olika livscykelkedan. Relevanta arbetskoder från ElnätsBranschens Riktlinjer (EBR) inhämtades och kopplades samman med maskintimmar, material, verktyg och hantering för att undersöka påverkan av CO₂ utsläpp i analysen. Samma metod användes för varje livscykelfas, men med en viss modifikation i varje fas, då den dagliga driften skiljde sig åt mellan faserna.

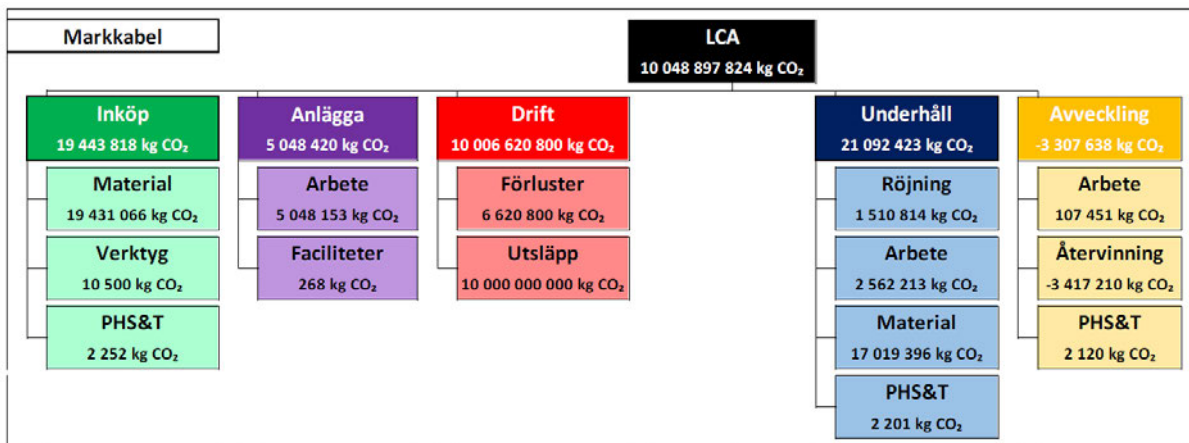
Det som påverkade kalkylen mest var de olika metallerna, arbetet och sen det faktiska utsläppet av driften av masugnen/ljusbågen. Dessutom har markkabeln ett stort underhåll eftersom livslängden är endast 35-40 år jämfört med 80 år för en luftledning, vilket innebär att kabeln måste bytas ut under livstiden, som är beräknad till 50 år.

Analysen visar att alternativet att fortsätta på samma sätt som idag med en masugn som påverkar miljön med 2 Mton CO₂ per år (enligt SSAB) är det som ger mest utsläpp av koldioxid. Då detta alternativ förmodligen kräver en ny masugn eller en uppgradering så kommer det också få en stor miljöpåverkan i nytt material, arbete osv.

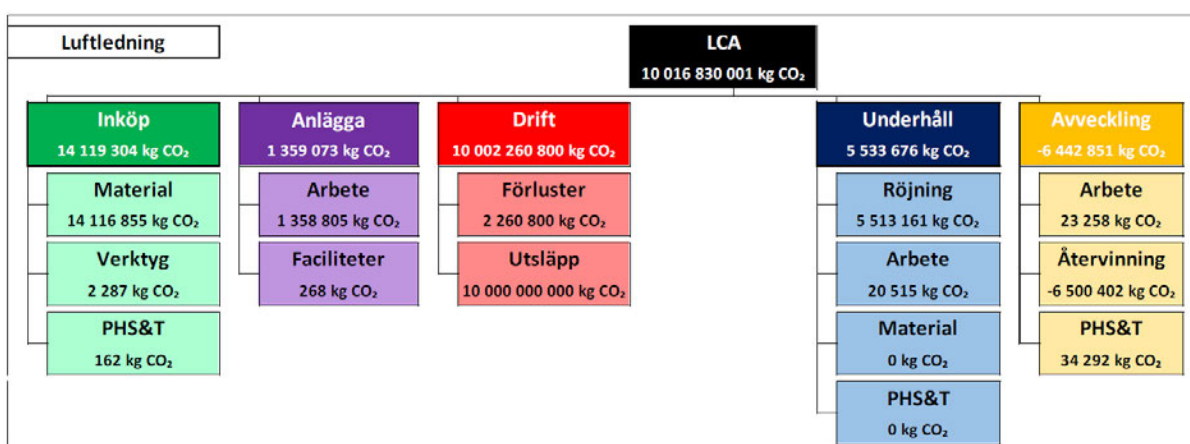
Under hela livscykeln (utan uppgradering) innebär detta alternativ ett utsläpp på 100 Mton (exklusive uppgraderingen).

Analysen pekar vidare på att luftledningarna är det miljömässigt bästa valet. Den främsta anledningen till detta är att markförlagd kabel kommer att behöva bytas under sin livstid vilket innebär ungefär dubbla materialkostnader, se Figur 25 och Figur 26.

⁴ Vattenfall Eldistribution, 2019. Artrika gräsmarker i Vattenfalls regionnät



Figur 25. Koldioxidpåverkan om markkabel byggs⁵.



Figur 26. Koldioxidpåverkan om luftledning byggs.

⁵ CO₂=koldioxid, LCA=Livscykelanalys, M=Miljoner, PH&T=Packaging, Handling, Storage & Transportation (Emballage, Hantering, Lager & Transportering)

4.6 Avveckling och rasering

Om behovet av ledningen upphör kommer aktuell ledningssträcka tas ur drift och monteras ner. Inför rasering av luftledning ansöks om återkallelse av nätkoncession för linje och återställningsåtgärder enligt gällande föreskrifter.

I ansökan om återkallelse ingår följande:

- Beskrivning av anläggningens olika delar, såsom fundament, kablar och stolpar samt eventuella återställningsåtgärder
- En redogörelse för påverkan på den lokala miljön om delar av anläggningen planeras att lämnas kvar på platsen.
- En riskbedömning av föroreningars spridning till yt- och grundvatten samt en bedömning av eventuellt kvarlämnade ledningsdelars påverkan på markanvändningen.
- Beskrivning av den lokala miljön längs ledningssträckan samt om det finns plats specifika motstående intressen om krockar med eventuella återställningsåtgärder.

Vanligtvis inleds rasering av att faslinor avisoleras och att faslinorna därefter spolats upp på stora trummor med s.k. linspolningsutrustning. Raseringen och spolningen av faslinorna sker i etapper i den mån tillgängligheten till ledningen är god. När faslinorna har spolats upp monteras reglar ned, stolpar nedmonteras samt fundament normalt kapas ca 0,5 meter under marknivå lite beroende på vart de är placerade. Stolpar som står i berg är fästa med bergdubb som kapas i höjd med berget. Stag som t.ex. bergöglor kapas även det i bergnivå. Stolp- och stagdelarna som sitter kvar i berget kommer således att lämnas kvar. Faslinor, reglar, stolpar, stag och övrigt material transporteras efter nedmonteringen för främst materialåtervinning, men även destruering om det inte går att återvinna. Efter avslutad nedmontering och rasering återställs arbetsområdet.

4.6.1 Rasering av befintliga ledningar

Den totala ledningssträckningen för den befintliga 130 kV ledningen (BL2S5) som ska raseras i Oxelösunds kommun är ca 6 km lång, se Figur 27.



2020-10-07
2020-103485-0001

Figur 27. Ledning (BL2S5) som kommer att raseras för att ge plats åt de nya ledningarna.

5 NULÄGE OCH KONSEKVENSER FÖR VALT ALTERNATIV

En MKB ska, med hänsyn till verksamhetens art och omfattning, innehålla de uppgifter som behövs för att uppfylla syftet enligt 6 kapitlet MB. Det innebär att en MKB ska identifiera och beskriva de direkta och indirekta effekter som den planerade verksamheten eller åtgärden kan medföra på människor, djur, växter, mark, vatten, luft, klimat, landskap och kulturmiljö.

Bedömningarna utförs enligt en skala från stora konsekvenser till positiva konsekvenser, se Figur 28.

Positiva konsekvenser	Obetydliga konsekvenser	Små konsekvenser	Måttliga konsekvenser	Stora konsekvenser
Innebär att värdefulla områden och att områdenas samlade värden stärks, alternativt att pågående verksamhet påverkas positivt.	Innebär att värdefulla områden inte störs och att områdenas samlade värden kvarstår, alternativt att pågående verksamhet kan pågå som tidigare.	Innebär att enstaka värdefulla områden endast störs i liten utsträckning och att områdenas samlade värden huvudsakligen kvarstår, alternativt att pågående verksamhet till viss del störs men att verksamheten i stort sätt kan pågå som tidigare.	Uppstår när projektet innebär att enstaka värdefulla områden störs i sådan grad att dess värden delvis minskar, alternativt att pågående verksamhet försvåras till så stor del inom vissa områden att del av verksamheten måste flyttas/avbrytas.	Uppstår när projektet förstör områdets karaktär eller värdekärnor, alternativt omöjliggör pågående verksamhet.

Figur 28. Bedömningsgrunder

5.1 Markanvändning och planer

I följande kapitel ges en beskrivning av hur marken där ledningarna planeras att uppföras utnyttjas samt vilka värden i befintliga översiktsplaner som berörs och vilka detaljplaner som är berörda. En bedömning av ledningarnas påverkan på dessa värden och eventuella hänsynsåtgärder beskrivs också.

Flens kommun

De planerade ledningarna berör mestadels skogs- och jordbruksmark inom kommunen. Ungefär hälften av den förordade sträckningen inom kommunen kommer anläggas parallellt med befintlig ledningsgata.

De jordarter som berörs längs ledningssträckningen genom kommunen är främst morän och lera-slit. Ledningssträckningen berör även isälvsediment, postglacial sand-grus och berg.

Ledningssträckningen antingen korsar eller går inom 100 meter från åtta markavvattningsföretag i Flens kommun, se

Tabell 4.

Tabell 4. Markavvattningsföretag inom 100 meter från förordad sträckning i Flens kommun.

Objektid	Typ av markavvattning	Avstånd från förordad sträckning
2787	Markavvattningsföretag båtudsområde	Inom 50 meter.

2788	Markavvattningsföretag båtnadsområde	Inom 100 meter.
2549	Markavvattningsföretag båtnadsområde	Korsas.
572	Markavvattningsföretag dike	Korsas.

Översiktsplan för Flens kommun antogs av kommunfullmäktige den 19 december 2016. Den förordade ledningssträckningen berör flera aspekter i översiktsplanen, bl.a. grönstruktur ädellöv, bete och mosaik, cykelleden Näckrosleden, ridled, gröna och blå samband⁶, stora opåverkade områden, järnväg, riksintresse för natur, riksintresse för kultur och strandskydd.⁷

Inga detaljplaner i kommunen berörs av ledningssträckningen.

Katrineholms kommun

De planerade ledningarna berör mestadels skogs- och jordbruksmark inom kommunen. Ungefär hälften av den förordade sträckningen inom kommunen kommer anläggas parallellt med befintliga ledningsgator.

De jordarter som berörs längs ledningssträckningen genom kommunen är främst morän och lera-slit men även isälvsediment, postglacial sand-grus och berg berörs.

Ledningssträckningen antingen korsar eller går inom 100 meter från åtta markavvattningsföretag i Katrineholms kommun, se Tabell 5.

Tabell 5. Markavvattningsföretag inom 100 meter från förordad sträckning i Katrineholms kommun.

Objektid	Typ av markavvattning	Avstånd från förordad sträckning
2566	Markavvattningsföretag båtnadsområde	Inom 50 meter.
212	Markavvattningsföretag dike	Korsas.
2771	Markavvattningsföretag båtnadsområde	Inom 50 meter.
2696	Markavvattningsföretag båtnadsområde	Korsas.
136	Markavvattningsföretag dike	Korsas.
3007	Markavvattningsföretag båtnadsområde	Korsas.
455	Markavvattningsföretag dike	Korsas.

⁶ Gröna och blå samband visar på områden som skapar ekologiska sammanhang och utgör förutsättningar för att bevara landskapets biologiska mångfald och främja ekosystemtjänster.

⁷ Flens kommun (2018), *Översiktsplan för Flens kommun*, kartbilaga

Översiktsplan för Katrineholms kommun antogs av kommunfullmäktige den 19 december 2016. Den förordade ledningssträckningen berör flera aspekter i översiktsplanen, bl.a. riksintresse för vägnätet, riksintresse kulturmiljön, fornlämningar och nyckelbiotoper.⁸

Inga detaljplaner i kommunen berörs av ledningssträckningen.

Nyköpings kommun

De planerade ledningarna berör mestadels skogsmark inom kommunen. Ungefär hälften av den förordade sträckningen inom kommunen kommer anläggas parallellt med befintliga ledningsgator.

De jordarter som berörs längs ledningssträckningen genom kommunen är främst berg och morän men även lera-slit, torv, isälvsediment och postglacial sand-grus berörs.

Ledningssträckningen antingen korsar eller går inom 100 meter från åtta markavvattningsföretag i Nyköpings kommun, se Tabell 6.

Tabell 6. Markavvattningsföretag inom 100 meter från förordad sträckning i Nyköpings kommun.

Objektid	Typ av markavvattning	Avstånd från förordad sträckning
2908	Markavvattningsföretag båtnadsområde	Korsas.
337	Markavvattningsföretag dike	Korsas.
350	Markavvattningsföretag dike	Korsas
2845	Markavvattningsföretag båtnadsområde	Inom 100 meter.
2737	Markavvattningsföretag båtnadsområde	Korsas.
179	Markavvattningsföretag båtnadsområde	Korsas.

Översiktsplan för Nyköpings kommun antogs av kommunfullmäktige den 12 november 2013. Den förordade ledningssträckningen berör flera aspekter i översiktsplanen, bl.a. LIS.⁹ Nyköpings kommuns förslag till ny översiktsplan Nyköping 2040 är ute på samråd under perioden 12 maj-26 juni 2020. Den förordade ledningssträckningen berör flera aspekter i översiktsplanen, bl.a. riksintresse för totalförsvaret¹⁰, riksintresse för högexploaterad kust, riksintresse för kulturmiljövård, riksintresse för järnväg, riksintresse för vägtrafik, riksintresse för naturvård, riksintresse för natura 2000-område, vattenskyddsområde, värdefull jordbruksmark och stora opåverkade områden.

⁸ Katrineholms kommun (2016), *Översiktsplan 2030 Katrineholms kommun – Del landsbygd*, sid. 38, 40, 42

⁹ Nyköpings kommun (2013), *Översiktsplan för Nyköpings kommun*, sid. 41

¹⁰ Riksintresse för totalförsvaret täcker hela Nyköpings kommun. I samrådet har försvarsmakten skrivit att de inte har något att erinra.

Ledningssträckningen korsar Kiladalen där det finns jordbruksmark som klassas som värdefull jordbruksmark Klass 2. Området är av nationell betydelse för areell näring enligt 3 kapitlet 4 § miljöbalken. Kommunen betraktar jordbruksmark av klass 2 som mycket värdefull. Denna mark ska endast tas i anspråk om behovet inte kan tillgodoses på annan mark.

Ledningssträckningen berör ett område som definieras som stora opåverkade områden, området *Bötet* Stora opåverkade områden definieras som stort mark- och vattenområde som, inte alls eller endast obetydligt, är påverkat av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön.¹¹ Området Bötet ligger den sydvästra delen av kommunen.

Enligt översiktsplanen följer även Nyköpings kommun Socialstyrelsens, Arbetsmiljöverkets, Elsäkerhetsverket och Boverkets rekommendationer angående magnetfält vid samhällsplanering och byggande.¹² Se vidare i kapitel 5.9 för en beskrivning av de nya ledningarnas påverkan på Boendemiljö, hälsa och säkerhet.

Inga detaljplaner i kommunen berörs av ledningssträckningen.

Oxelösunds kommun

De planerade ledningarna berör till stora delar redan befintliga ledningsgator i kommunen men även delar av skogs- och jordbruksmark passeras.

Oxelösunds kommun har tagit del av ledningssträckningen och ställer sig positiv till sträckningen genom kommunen. Kommunen anser att inga fastigheter i Inskogen, Norra Peterslund eller Sundsör kommer att påverkas av planerad kraftledning.¹³

De jordarter som berörs längs ledningssträckningen genom kommunen är främst berg men även lera-slit berörs.

Inom kommunen finns ett marknadsavvattningsföretag inom 100 meter från ledningssträckningen. Markavvattningsföretaget (Oxelösund inv.f, 1937) är av typen båtnadsområde och är lokaliserat sydöst om Brasstorp.

Ledningssträckningen antingen korsar eller går inom 100 meter från åtta markavvattningsföretag, se Tabell 7.

Tabell 7. Markavvattningsföretag inom 100 meter från ledningssträckningen i Oxelösunds kommun.

Objektid	Typ av markavvattning	Avstånd från förordad sträckning
2783	Markavvattningsföretag båtnadsområde	Korsas.
224	Markavvattningsföretag dike	Korsas.

Översiktsplan för Oxelösunds kommun antogs av kommunfullmäktige den 13 juni 2018. Den förordade ledningssträckningen berör flera aspekter i översiktsplanen, bl.a. transportsamband, utvecklingsområde, gröna kilar, närströvsområden, naturvårdsplan, fasta fornminnen och riksintresse för vägnätet.¹⁴

¹¹ Nyköpings kommun (2020), Översiktsplan *Nyköpings 2040*

¹² Nyköpings kommun (2020), Översiktsplan *Nyköpings 2040*

¹³ <https://www.oxelosund.se/nyhetsartikel/positiv-till-foreslagen-strackning-av-ny-kraftledning/> (hämtad 2020-08-18)

¹⁴ Oxelösunds kommun (2018), *Översiktsplan för Oxelösunds kommun*, sid. 12, 35, 36, 37, 46, 58

Totalt berörs 7 gällande detaljplaner i kommunen av ledningssträckningen, se Tabell 8.

Tabell 8. Berörda detalj- och stadsplaner i Oxelösunds kommun.

Berörda detaljplaner	Kommentar
Detaljplan: 0481-P80/1 INSKOGEN (Etapp 1)	Syftet med detaljplanen är att skapa förutsättningar för ett byggnadskvarter. Förordad sträckning berör planområdets norra del som är avsedd för luftburna ledningar. Ledningssträckningen är således förenlig med planen.
Detaljplan: 0481-P78/1 PETERSLUND (NORRA DELEN)	Syftet med detaljplanen är att skapa förutsättningar för ett byggnadskvarter. Förordad sträckning berör planområdets nordöstra del som är avsedd för luftburna ledningar. Ledningssträckningen är således förenlig med planen.
Detaljplan: 0481-P2019/2 BARAOMRÅDET (STÅ 481, STÅ 482 M.FL)	Syftet med detaljplanen är att skapa förutsättningar för fastigheter. Ledningssträckningen berör planområdets sydöstra del men bedöms vara förenlig med planen.
Detaljplan: 04-OXS-58 SUNDSÖR	Syftet med statsplanen är att skapa förutsättningar för byggnadskvarter. Förordad sträckning berör planområdets sydliga del som är avsedd för luftburna ledningar. Ledningssträckningen är således förenlig med planen.
Detaljplan: 0481-P79/2 ASPA	Syftet med statsplanen är att skapa förutsättningar för industriändamål. Ledningssträckningen berör planområdets sydliga del som är avsedd för luftburna ledningar. Förordad sträckning är således förenlig med planen.
Detaljplan: 04-OXS-176 DAMMARNÄS	Syftet med stadsplanen är att skapa förutsättningar för byggnadskvarter. Förordad sträckning berör planområdets nordliga del som är avsedd för luftburna ledningar. Ledningssträckningen är således förenlig med planen.
Detaljplan: 0481-P00/3 SSAB OXELÖSUND M FL	Syftet med statsplanen är att skapa förutsättningar för industriområde. Ledningssträckningen berör planområdets västliga del som är avsedd för luftburna ledningar. Förordad sträckning är således förenlig med planen.

5.1.1 Hänsynsåtgärder

Påverkan på markanvändningen är främst kopplad till jordbruksmark samt skogsmark. I åkermark kommer sökande så långt det är möjligt anpassa stolpplaceringen för att minimera intrånget. Inga ytterligare hänsynsåtgärder, annat än att stolpar placeras där det är möjligt för att de inte påverkar jordbruket föreslås.

Eftersom att ledningssträckningen bedöms som förenlig med gällande planer föreslås inga hänsynsåtgärder för planer.

5.1.2 Konsekvensbedömning

Marken som de nya ledningarna planeras att gå över är delvis redan påverkad av befintliga kraftledningar. Genom Oxelösunds kommun kommer de nya ledningarna att ersätta befintlig kraftledning på större delen av sträckan. Illustration av hur skogsmark kan bli påverkad av ledningsgatan kan ses i Figur 17 och Figur 18. Där

de nya ledningarna går parallellt med befintliga ledningar kommer ledningsgatan behöva breddas med ca 20 - 30 meter. Då ledningarna går i obruten terräng kommer ledningsgatan vara ca 40 - 60 meter beroende på stolptyp.

Ledningssträckningen berör 12 markavvattningsföretag för båtadsområden och sju markavvattningsföretag för diken. Om stolpar placeras varsamt så att markavvattningen inte påverkas negativt bedöms de nya ledningarna medföra obetydliga inga konsekvenser för markavvattningen.

Ledningssträckningen berör detaljplaner men är samtidigt förenlig med samtliga detaljplaner och de nya ledningarna bedöms därmed medföra små konsekvenser på planer.

Sammantaget bedöms de planerade ledningarna medföra små konsekvenser på markanvändning och planer.

5.2 Resurshushållning

I följande kapitel ges en beskrivning av de intressen för resurshushållningen som berörs av de nya ledningarna och vilka hänsynsåtgärder som föreslås samt en bedömning av ledningarnas påverkan på berörda intressen.

Markanvändningen längs förordad sträckning domineras av skogsmark som enligt fastighetskartans markindelning uppgår till ca 74 % av sträckningen. Resterande mark består av jordbruksmark (16 %), öppen mark (3 %) och vägkant/industriområde (6 %). Ca 43 % av förordad sträckning går längs med befintlig ledningsgata. Det innebär att det till stora delar av ledningssträckningen berör produktionsskog. I skogsgatan får inga byggnader eller andra anläggningar uppföras. Skogsgatan röjs och besiktigas med jämna intervall, se 4.2.4. Där ledningarna sträcker sig genom jordbruksmark kan marken nyttjas för dess syfte förutom vid stolplatser.

Flens kommun

Markanvändningen där de planerade ledningarna kommer gå genom är mestadels skogs- och jordbruksmark inom kommunen. Se mer om påverkan på markanvändning i avsnitt 5.1.

Katrineholms kommun

Markanvändningen där de planerade ledningarna kommer gå genom är mestadels skogs- och jordbruksmark inom kommunen. Se mer om påverkan på markanvändning i avsnitt 5.1.

Nyköpings kommun

Markanvändningen där de planerade ledningarna kommer gå genom består till stora delar av skogsmark inom kommunen. Se mer om påverkan på markanvändning i avsnitt 5.1.

Oxelösunds kommun

Markanvändningen i det område där de planerade ledningarna kommer uppföras består till stora delar av redan befintlig ledningsgata men även delar av skogs- och jordbruksmark passeras. Se mer om påverkan på markanvändning i avsnitt 5.1.

5.2.1 Hänsynsåtgärder

Under detaljprojekteringen kommer stolplaceringarna att anpassas så att konsekvenserna för jordbruksmark begränsas.

Sökanden följer gällande lagstiftning och föreskrifter vid planering och byggnation av kraftledningar och bedömer att inga ytterligare hänsynsåtgärder behövs.

5.2.2 Konsekvensbedömning

Stora delar av ledningarna går genom skogsmark vilket innebär att möjligheten att bedriva skogsbruk kommer att påverkas. Stora delar av ledningsträckningen kommer dock att uppföras i eller parallellt med befintliga ledningsgator vilket innebär att en mindre andel mark kommer tas i anspråk och påverkan på naturresurser

minskar jämfört med om ledningarna skulle uppföras i med en ny skogsgata i obruten terräng. Vid uppförandet av ledningarna kan den befintliga skogsgatan användas som arbetsområde.

Bevattningsmöjligheterna för jordbruket kan komma att påverkas. Det finns även risk för att stolpplatser i jordbruksmark kan bidra till spridning av annan växtlighet, vilket emellertid är bra för den biologiska mångfalden i ett homogent odlingslandskap. Vid underhållsarbeten i driftskedet kan tillfälliga skador på bl.a. grödor, täckdikning ske. En kraftledning utgör inget hinder för att utnyttja marken kring kraftledningen till bete.

Merparten av det material som luftledningen kommer bestå av, som stolpar och linor, kan återvinnas. När materialet är uttjänt lämnas det till återvinning eller till destruktion/deponi enligt gällande lagstiftning. Detta innebär att hushållningen med material är god och att konsekvenser för miljö och hälsa är små.

Eftersom stora delar av ledningssträckningen påverkar skogsmark bedöms de nya ledningarna medföra små konsekvenser för resurshushållningen.

5.3 Miljömål

Miljökvalitetsmål beskriver det tillstånd i den svenska miljön som ska nås. Miljökvalitetsmålen är ett löfte till framtida generationer om bl.a. frisk luft, hälsosamma livsmiljöer och rika naturupplevelser. Syftet med miljömålen är att det till nästa generation ska lämnas över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta. Naturvårdsverket har tagit fram miljökvalitetsmål inom följande områden:

- | | |
|---------------------------------|---|
| 1. Begränsad klimatpåverkan | 9. Grundvatten av god kvalitet |
| 2. Frisk luft | 10. Hav i balans samt levande kust och skärgård |
| 3. Bara naturlig försurning | 11. Myllrande våtmarker |
| 4. Giftfri miljö | 12. Levande skogar |
| 5. Skyddade ozonskikt | 13. Ett rikt odlingslandskap |
| 6. Säker strålmiljö | 14. Storslagen fjällmiljö |
| 7. Ingen övergödning | 15. En god bebyggd miljö |
| 8. Levande sjöar och vattendrag | 16. Ett rikt djur- och växtliv |

De miljömål som bedöms ha betydelse för och kan påverkas av planerad ledning är 1. Begränsad klimatpåverkan, 6. Säker strålmiljö, 8. Levande sjöar och vattendrag, 11. Myllrande våtmarker, 12. Levande skogar, 13. Ett rikt odlingslandskap, 15. En god bebyggd miljö och 16. Ett rikt djur- och växtliv.

5.3.1 Hänsynsåtgärder

Vid planering av de aktuella ledningarna har det eftersträvas att de nya ledningarna medför så få negativa konsekvenser på miljömålsarbetet som möjligt. Det bedöms att inga ytterligare hänsynsåtgärder behöver föreslås.

5.3.2 Konsekvensbedömning

Tillverkning och uppförande av kraftledningar medför i sig själv direkta koldioxidutsläpp och därmed negativ påverkan på klimatmål 1. Begränsad klimatpåverkan. Men medräknat de kumulativa effekterna, där planerade kraftledningar möjliggör minskade koldioxidutsläpp för SSAB i sin produktion av stål, bidrar de nya ledningarna till en positiv påverkan på 1. Begränsad klimatpåverkan. Eftersom elförsörjningen säkerställs bidrar ledningen till mål 15. En god bebyggd miljö.

De miljömål som kan tänkas påverkas negativt, om inte rimlig hänsyn tagits gällande fysiska effekter, av etableringen eller upplevelseeffekter vid lokalisering och utformning av kraftledningarna är miljömålen 6. Säker strålmiljö, 8. Levande sjöar och vattendrag, 11. Myllrande våtmarker, 12. Levande skogar och 13. Ett rikt odlingslandskap.

Ledningsgatan kan både gynna och missgynna den biologiska mångfalden och djur- och växtlivet. En röjd ledningsgata påminner mycket om slåtter- och betesmarker som var väldigt vanliga förr, detta gäller framförallt den patrullstig som röjs och rensas på ris och sly vid det periodiska underhållet. Ledningsgatorna kan därför hysa en god livsmiljö för flera rödlistade kärnväxter, fjärilar och skalbaggar som är bundna till denna typ av mark.¹⁵ Ledningsgatan kan däremot missgynna arter som föredrar skuggig mark och tät växtlighet. Anläggningen av ledningen kan därför medföra en lokal påverkan på djur- och växtliv men bedöms i sin helhet medföra positiva konsekvenser för miljömål 16. Ett rikt djur och växtliv.

Den största påverkan bedöms uppstå under anläggningsfasen. När ledningen är i drift bedöms att konsekvenserna för miljömålen blir små.

Sammantaget bedöms de nya ledningarna medföra små konsekvenser för miljömålen.

5.4 Vatten

I följande kapitel ges en beskrivning av de intressen för vattenmiljön som berörs av de nya ledningarna och vilka hänsynsåtgärder som föreslås samt en bedömning av ledningarnas påverkan på berörda intressen.

5.4.1 Sjöar och vattendrag

Generellt kommer sjöar och vattendrag att korsas med sjöspann och inga stolpar placeras i strandzoner. Tre större vattenspeglar och ett antal bäckar/vattendrag korsas.

Flens kommun

Inom Flens kommun korsas sjöarna Hedenlundasjön och Långhalsen av ledningssträckningen. Tre vattendrag korsas av ledningssträckningen.

Katrineholms kommun

Åtta bäckar belägna i Katrineholms kommun korsas av ledningssträckningen.

Nyköpings kommun

25 bäckar korsas av ledningssträckningen i Nyköpings kommun.

Oxelösunds kommun

Två bäckar samt sjön Fårholmen korsas av ledningssträckningen i Oxelösunds kommun.

5.4.2 Grundvattenförekomster

Flens kommun

Vid Däntersta finns ett grundvattenmagasin i jordlager med uttagsmöjlighet på 1-5 l/s. Ledningssträckningen sträcker sig ca 500 meter genom området.

Vid Dämbol finns ett grundvattenmagasin i jordlager med uttagsmöjlighet på 25-125 l/s (grustakten under 1 l/s). Ledningssträckningen sträcker sig ca 1 km meter genom området. Denna grundvattenförekomst omfattas även av miljökvalitetsnormer för grundvatten, se Tabell 9 i kapitel 4.5.4.

Katrineholms kommun

Vid Östra Kulltorp finns ett grundvattenmagasin i jordlager med uttagsmöjlighet på 1-5 l/s.

¹⁵ Vattenfall (2019), *Artrika gräsmarker i Vattenfalls regionnät* (broschyr), sid. 2-3

Ledningssträckningen sträcker sig ca 100 meter genom området. Denna grundvattenförekomst omfattas även av miljö kvalitetsnormer för grundvatten, se avsnitt 5.4.5.

Nyköpings kommun

Enligt SGU:s kartvisare för grundvattenmagasin berörs inga grundvattenmagasin inom Nyköpings kommun.

Oxelösunds kommun

Vid Sörby finns ett grundvattenmagasin i jordlager med uttagsmöjlighet på 1-5 l/s. Ledningssträckningen sträcker sig ca 300 meter genom området.

5.4.3 Översvämningsrisk och lågpunktsområden

I *PBL Kunskapsbanken – En handbok om plan- och bygglagen*¹⁶ anges att bebyggelse med samhällsviktig verksamhet bör lokaliseras till områden som inte hotas av översvämning och detta gäller även enstaka verksamheter och eller industriområden. De bör som grundregel lokaliseras över beräknad högsta nivåer för sjöar och hav eller nivån för beräknat högsta flöde i ett vattendrag.

Enligt Elsäkerhetsverket¹⁷ bör nätägare vid nybyggnation av kraftledningar och andra anläggningar förebygga klimatrelaterade elsäkerhetsrisker. Nätägare ska kontrollera om området där nybyggnation planeras är ett nuvarande eller genom klimatförändringarna förväntat riskområde för översvämning, ras, skred eller erosion. Nätägare ska i första hand förebygga skador genom att placera byggnader med elektriska anläggningar på mark med låg risk.

SGU, SGI, SMHI, MSB och Lantmäteriet har tagit fram karteringar med information om översvämnings- och rasrisker. MSB har hittills karterat ca 75 vattendrag och översvämningskarteringarna är framtagna med Sveriges nya nationella höjddata och visar vattnets utbredning för flera olika flödessituationer. 100-årsflöde för framtidens klimat visar vilka områden som sätts under vatten vid en översvämning som statistiskt sätt inträffar en gång på 100 år. 200-årsflöde för framtidens klimat visar vilka områden som sätts under vatten vid en översvämning som statistiskt sätt inträffar en gång på 200 år. Beräknat högsta flöde för dagens klimat visar vilka områden som sätts under vatten när alla naturliga faktorer som bidrar till ett högt flöde samverkar, till exempel snösmältning, nederbörd, vattenmättad mark.¹⁸

Nedan ges en kommunvis redogörelse för de översvämningsrisker som har identifierats längs ledningssträckningen.

Flens kommun

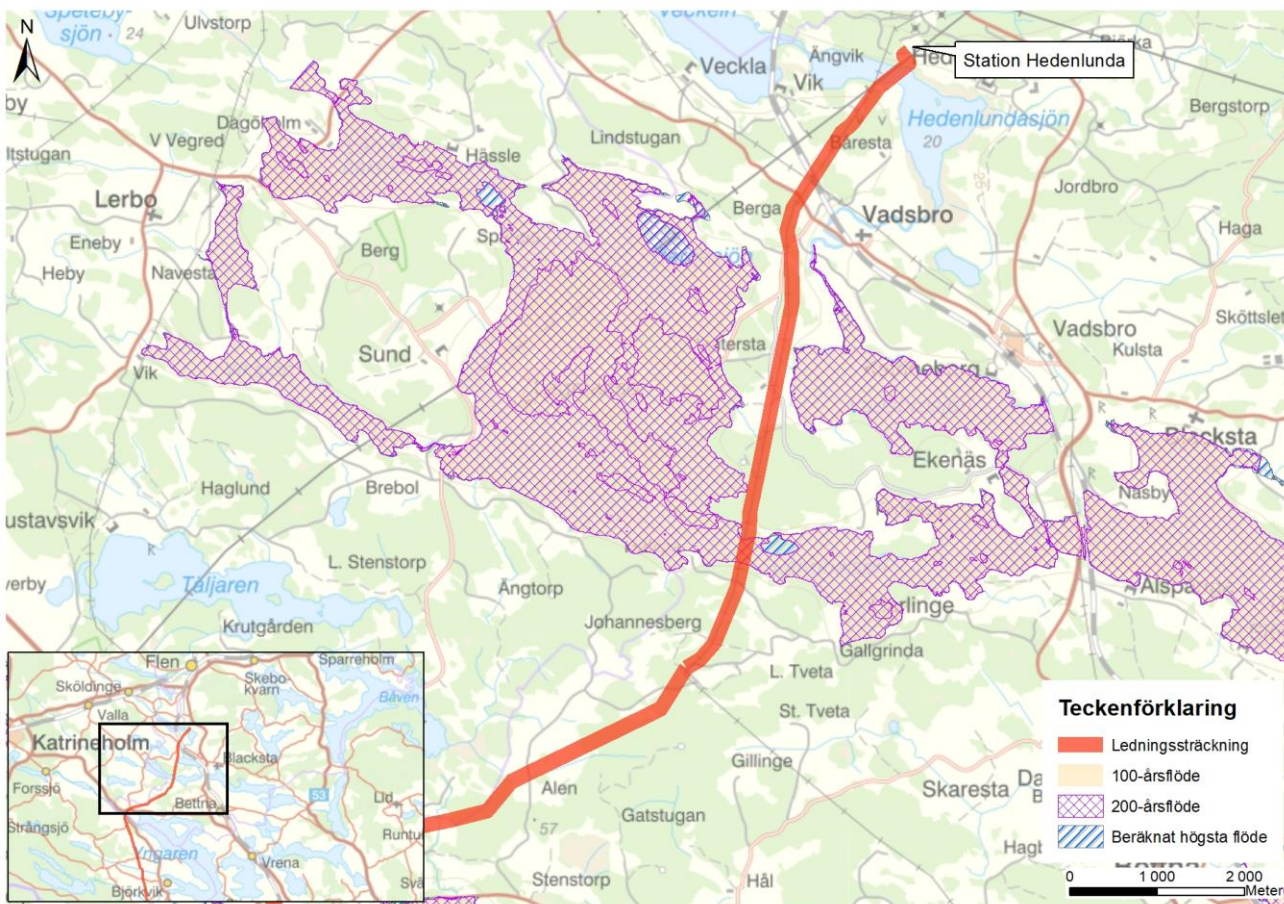
Ledningssträckningen sträcker sig över Hedenlundasjön. Inga uppgifter om översvämningsrisker har identifierats.

Ledningssträckningen sträcker sig över sjön Långhalsen som riskerar att översvämmas vid ett 100-årsflöde och ett 200-årsflöde, se karta i Figur 29. Vid högsta flöde (200-årsflöde) uppskattas att strandkanten utökas med ca 20 meter jämfört med dagens läge (tolkat från karta).

¹⁶ https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/lansstyrelsens-tillsyn/tillsynsvagledning_naturolyckor/tillsynsvagledning-oversvamning/stod-till-lansstyrelsen-vid-riskbedomning/utgangspunkter/

¹⁷ <https://www.elsakerhetsverket.se/yrkespersoner/innehavare-av-elanlaggning/klimatsakra-din-anlaggning/fysisk-planering-och-nybyggnation/>

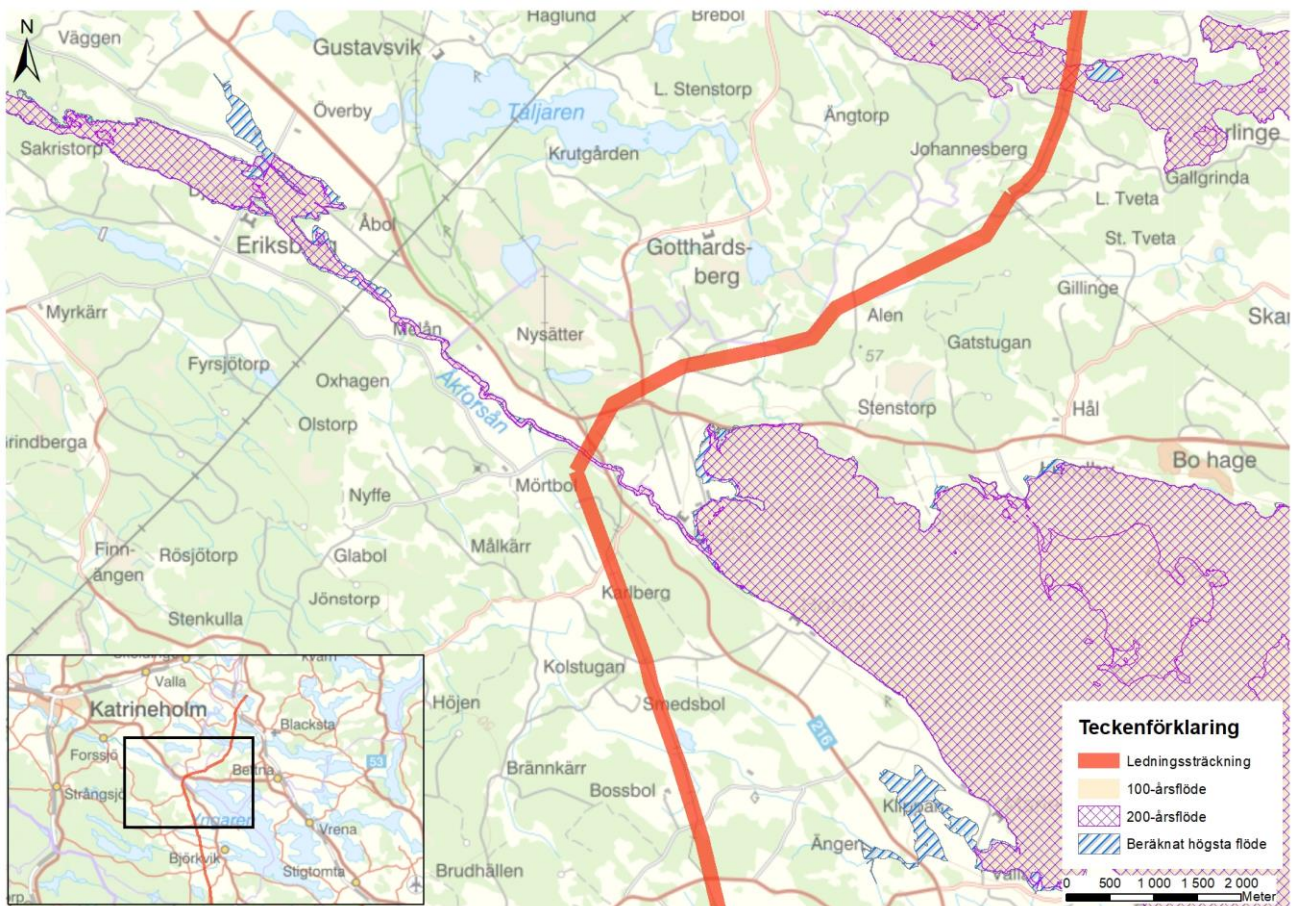
¹⁸ <https://www.msb.se/sv/amnesomraden/skydd-mot-olyckor-och-farliga-amnen/naturolyckor-och-klimat/oversvamning/oversvamningskarteringar-och-samordning/>



2020-103485-0001 2020-10-07

Figur 29. Översvämningsrisker vid sjön Långhalsen i Flens kommun.

Ledningssträckningen sträcker sig över Åkforsån som riskeras att översvämmas vid ett 100-årsflöde och ett 200-årsflöde, se karta i Figur 30. Där ledningarna korsar ån uppskattas inte strandkanten utökas vid högsta flöde (200-årsflöde), tolkat från karta.



2020-10-07
2020-103485-0001

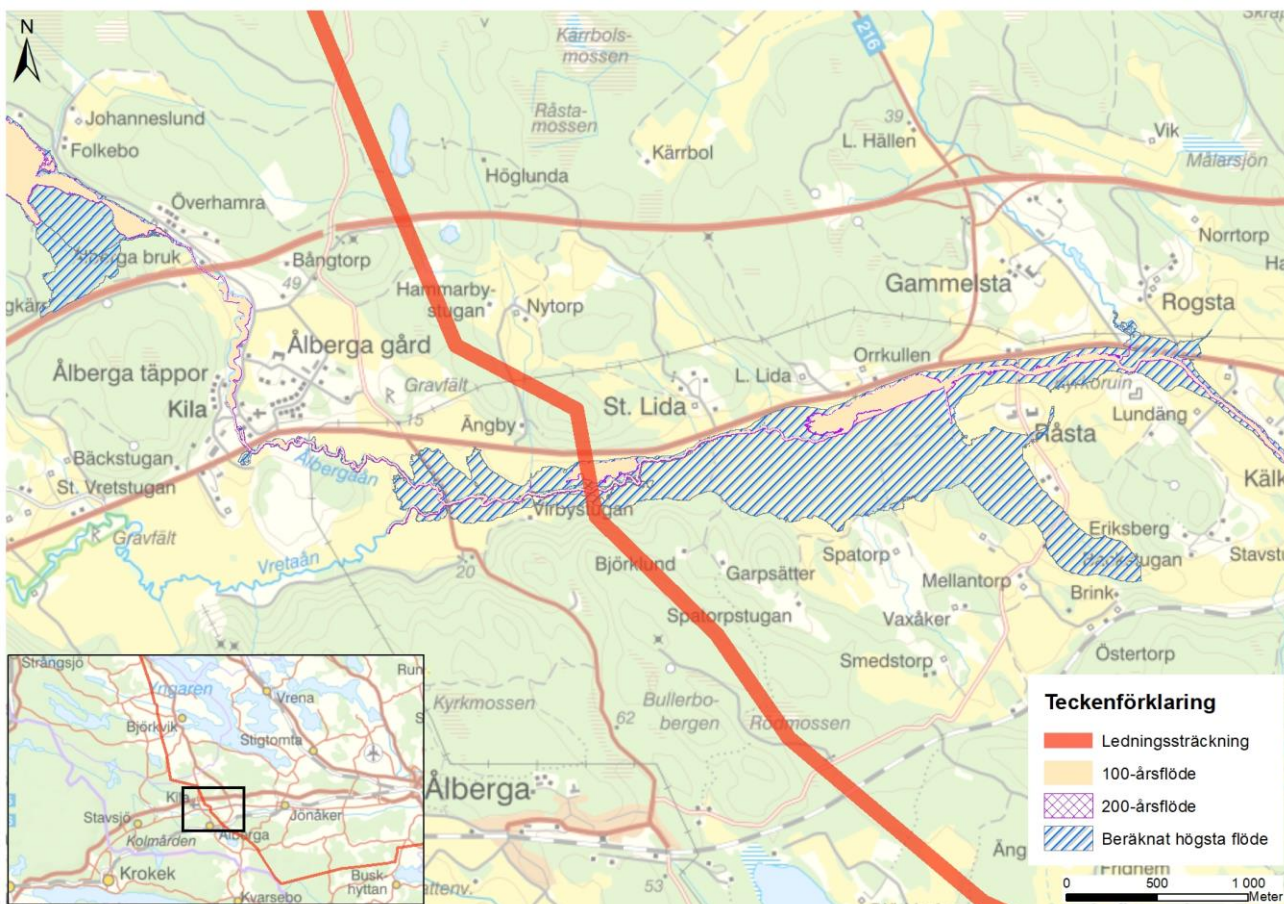
Figur 30. Översvämningsrisk vid Åkforsån, på gränsen mellan Flens och Katrineholms kommun.

Katrineholms kommun

Åkforsån ligger på gränsen mellan Flens och Katrineholms kommuner. Se ovan under Flens kommun.

Nyköpings kommun

Ledningssträckningen korsar Kilaån som riskeras att översvämmas vid ett 100-årsflöde och ett 200-årsflöde. Dessutom är området kring Kilaån (ca 240 meter enligt tolkning från karta) i risk att översvämmas vid högsta möjliga flöde i ett vattendrag, se karta i Figur 31. De planerade ledningarna kommer att korsa Kiladalen med ett luftspann.



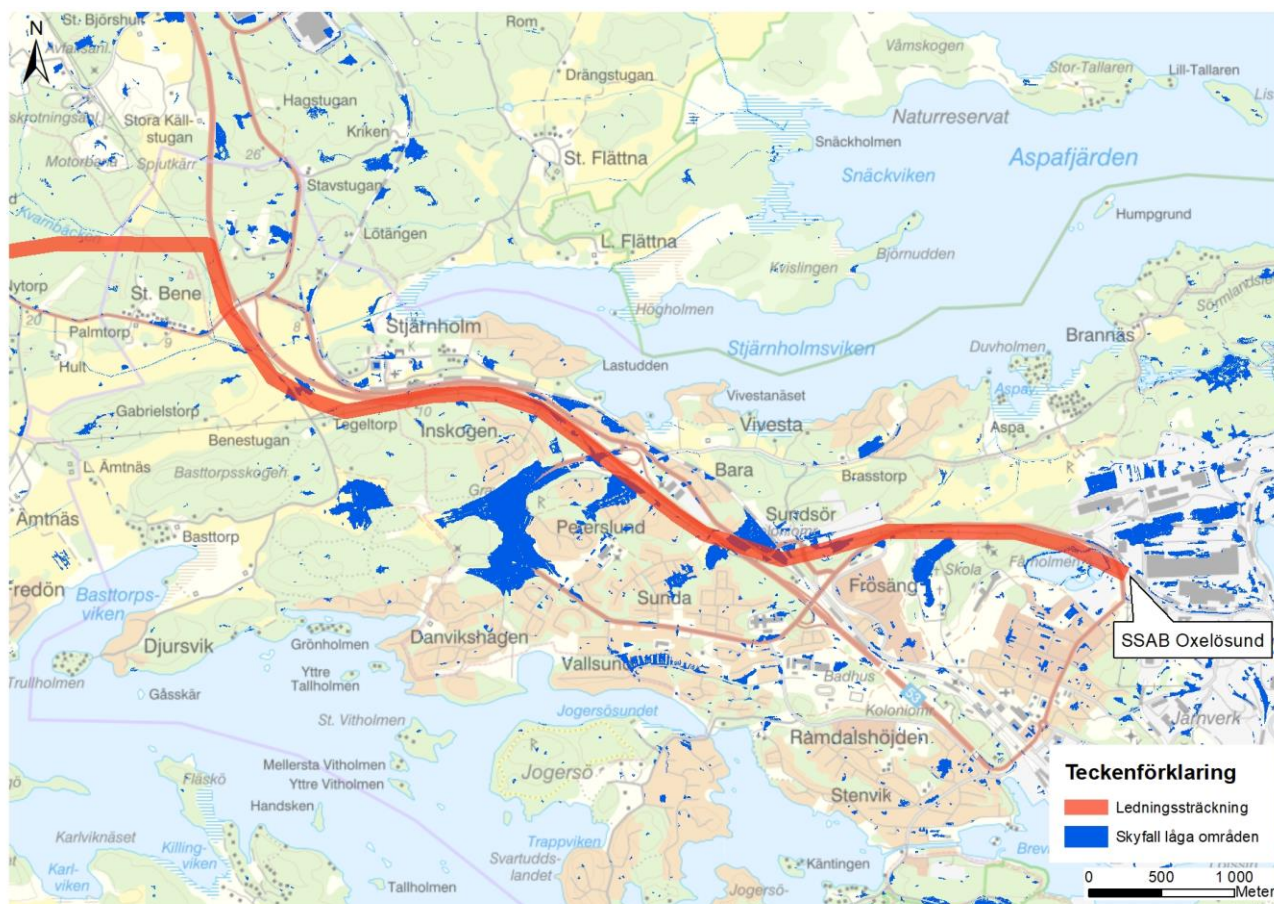
2020-103485-0001 2020-10-07

Figur 31. Översvämningsrisk i Kiladalen, Nyköpings kommun.

Oxelösunds kommun

I Oxelösunds kommun finns ett antal områden som kan komma att samla vatten under skyfall då kraftigt ytavrinning sker, se karta i Figur 32. I rapporten *Riskbild 2 Södermanland. Skyfall, lokala avrinningsförhållanden och extrema havsvattenstånd* har en ytavrinningsanalys genomförts. Resultaten visar att dränering via ledningar etc. är viktigt i områden kring bland annat Peterslundsvägen, Hagtornsvägen och Baravägen för att undvika vattensamlingar. Närheten till Östersjön medför att vatten från de flesta områden i Oxelösund har relativt kort avrinnsträcka innan det når havet. För att kontrollerat avleda ytvatten finns därför goda förutsättningar enligt ytavrinningsanalysen.¹⁹

¹⁹<https://www.lansstyrelsen.se/download/18.2e0f9f621636c844027288d0/1528365625559/2013%2024%20Ris kbild%202%20S%C3%B6dermanland%20skyfall,%20lokala%20avrinningsf%C3%B6rh%C3%A5llanden%20och%20extrema%20havsvattenst%C3%A5nd.pdf>



Figur 32. Skyfallskartering i Oxelösunds kommun.

Ytvavrinning sker i huvudsak då marken vattenmättats och nederbörd inte kan infiltrera i marken utan istället följer lokala sluttningsriktningen nedåt. Detta sker vanligtvis under skyfall eller långvarigt blöta perioder. En lågpunkt är ett område i terrängen som är omgärdat av högre liggande områden på alla sidor dvs. en grop varifrån vatten inte kan ta sig mindre än att fylla upp lågpunkten.

5.4.4 Vattenverksamhet

Schaktarbeten för grundläggning av stolpar krävs. Upptagande av schaktgropar kan falla under miljöbalkens bestämmelser om vattenverksamhet om det finns risk för grundvatteninträngning. För all vattenverksamhet gäller generell tillståndsplikt. Vattenverksamhet regleras i 11 kap 9 § miljöbalken (MB) och provning sker i mark- och miljödomstolen.

5.4.5 Miljö kvalitetsnormer för vatten

Inom miljölagstiftningen används miljö kvalitetsnormer (MKN) som ett styrmedel för att på sikt nå de nationella miljö kvalitetsmålen. De flesta MKN baseras på krav i olika direktiv från EU. En MKN kan gälla t.ex. den högsta tillåtna halten av ett ämne i luft, mark eller vatten. MKN kan införas för hela landet eller för ett geografiskt område som t.ex. ett län eller kommun. Utgångspunkten för en norm är kunskaper om vad människan och/eller naturen tål.

Vattenmiljöer utsätts för olika typer av påverkan som kan ge negativa effekter på det biologiska och kemiska tillståndet i vattnet. Påverkan kan vara bl.a. utsläpp från punktkällor, utsläpp från diffusa källor, vattendrag, fysisk påverkan genom t.ex. vattenflöden, morfologi eller kontinuitet samt övrig påverkan orsakad av mänsklig verksamhet.

Nedan redovisas de miljö kvalitetsnormer som finns för vatten längs ledningssträckningen i varje kommun.

Flens kommun

I Flens kommun berörs totalt fem vattenförekomster som omfattas av MKN, varav två är sjöar, två är vattendrag och en är en grundvattenförekomst, se Tabell 9. Båda vattendragen och en av sjöarna har måttlig ekologisk status, medan den andra sjön har otillfredsställande ekologisk status. Samtliga ytvattenförekomster uppnår ej god kemisk status, medan grundvattenförekomsten har god kemisk status. Grundvattenförekomsten har även god kvantitativ status. Samtliga vattenförekomster har bedömts riskera att inte uppnå kemisk status till 2027, främst p.g.a. miljögifter.

Tabell 9. Vattenförekomster som omfattas av miljö kvalitetsnormer som berörs i Flens kommun.

Typ	Namn (ID)	Status	Riskbedömning	Avstånd från ledningarnas mittlinje
Sjö	Hedenlundasjön (SE653994-154475)	Måttlig ekologisk status. Uppnår ej god kemisk status.	Osäkert om ekologisk status uppnås till 2027 p.g.a. övergödning av näringsämnen. Risk att kemisk status inte uppnås till 2027 p.g.a. miljögifter som bromerad difenyleter, kvicksilver och kvicksilverföreningar.	Korsas
Sjö	Långhalsen (SE653620-154581)	Otillfredsställande ekologisk status. Uppnår ej god kemisk status.	Risk att ekologisk status inte uppnås till 2027 p.g.a. övergödning av näringsämnen. Risk att kemisk status inte uppnås till 2027 p.g.a. miljögifter som bromerad difenyleter, kvicksilver och kvicksilverföreningar.	Korsas
Vattendrag	Täljareån (SE653355-153909)	Måttlig ekologisk status. Uppnår ej god kemisk status.	Osäkert om ekologisk status uppnås till 2027 p.g.a. övergödning av näringsämnen och morfologiska förändringar och kontinuitet. Risk att kemisk status inte uppnås till 2027 p.g.a. miljögifter som bromerad difenyleter,	Korsas

Typ	Namn (ID)	Status	Riskbedömning	Avstånd från ledningarnas mittlinje
			kvicksilver och kvicksilverföreningar.	
Grundvatten	(SE653317-153588)	God kemisk grundvattenstatus. God kvantitativ status.	Risk att kemisk status inte uppnås till 2027 p.g.a. klorid/sulfat, miljögifter och övriga miljöproblem som diffusa källor från transport/infrastruktur. Ej klassat om kvantitativ status uppnås till 2027.	Korsas
Vattendrag	Åkforsån (SE653442-153363)	Måttlig ekologisk status. Uppnår ej god kemisk status.	Risk att ekologisk status inte uppnås till 2027 p.g.a. övergödning av näringsämnen och morfologiska förändringar och kontinuitet Risk att kemisk status inte uppnås till 2027 p.g.a. miljögifter som bromerad difenyleter, kvicksilver och kvicksilverföreningar.	Korsas

Katrineholms kommun

I Katrineholms kommun berörs totalt fyra vattenförekomster som omfattas av MKN, varav tre är vattendrag och en är en grundvattenförekomst, se Tabell 10. Samtliga vattendrag har måttlig ekologisk status och uppnår ej god kemisk status. Grundvattenförekomsten har god kemisk och god kvantitativ status. Samtliga vattenförekomster har bedömts riskera att inte uppnå kemisk status till 2027, främst p.g.a. miljögifter och näringsämnen.

Tabell 10. Vattenförekomster som omfattas av miljökvalitetsnormer som berörs i Katrineholms kommun.

Typ	Namn (ID)	Status	Riskbedömning	Avstånd från ledningarnas mittlinje
Vattendrag	Skarendalån från Viggaren till Yngaren (SE652615-153679)	Måttlig ekologisk status. Uppnår ej god kemisk status.	Risk att ekologisk status inte uppnås till 2027 p.g.a. övergödning av näringsämnen och morfologiska	Korsas

Typ	Namn (ID)	Status	Riskbedömning	Avstånd från ledningarnas mittlinje
			förändringar och kontinuitet. Risk att kemisk status inte uppnås till 2027 p.g.a. miljögifter som bromerad difenyleter, kvicksilver och kvicksilverföreningar.	
Vattendrag	Vadstorpån från Näsnaren till sammanflödet med Enareån (SE652326-153713)	Måttlig ekologisk status. Uppnår ej god kemisk status.	Risk att ekologisk status inte uppnås till 2027 p.g.a. övergödning av näringsämnen och morfologiska förändringar och kontinuitet. Risk att kemisk status inte uppnås till 2027 p.g.a. miljögifter som bromerad difenyleter, kvicksilver och kvicksilverföreningar.	Korsas
Grundvatten	Hissefältet-Ottekil (SE651929-154219)	God kemisk grundvattenstatus. God kvantitativ status.	Risk att kemisk status inte uppnås till 2027 p.g.a. miljögifter och näringsämnen. Ej klassat om kvantitativ status uppnås till 2027.	Korsas
Vattendrag	Enarenån (SE652074-154012)	Måttlig ekologisk status. Uppnår ej god kemisk status.	Risk att ekologisk status inte uppnås till 2027 p.g.a. övergödning av näringsämnen och morfologiska förändringar och kontinuitet. Risk att kemisk status inte uppnås till 2027 p.g.a. miljögifter som bromerad difenyleter, kvicksilver och kvicksilverföreningar.	Korsas

2020-103485-0001 2020-10-07

Nyköpings kommun

I Nyköpings kommun berörs totalt två vattenförekomster som omfattas av MKN, varav båda är vattendrag, se Tabell 11. Båda vattendragen har måttlig ekologisk status och uppnår ej god kemisk status. Samtliga vattendragen har bedömts riskera att inte uppnå kemisk status till 2027, främst p.g.a. miljögifter.

Tabell 11. Vattenförekomster som omfattas av miljö kvalitetsnormer som berörs i Nyköpings kommun.

Typ	Namn (ID)	Status	Riskbedömning	Avstånd från ledningarnas mittlinje
Vattendrag	Kilaån (Kila-Gammelsta) (SE651376-154585)	Måttlig ekologisk status. Uppnår ej god kemisk status.	Risk att ekologisk status inte uppnås till 2027 p.g.a. övergödning av näringsämnen och morfologiska förändringar och kontinuitet. Risk att kemisk status inte uppnås till 2027 p.g.a. miljögifter som bromerad difenyleter, kvicksilver och kvicksilverföreningar.	Korsas
Vattendrag	Bränn-Ekebybäcken (SE651015-156574)	Måttlig ekologisk status. Uppnår ej god kemisk status.	Risk att ekologisk status inte uppnås till 2027 p.g.a. övergödning av näringsämnen och morfologiska förändringar och kontinuitet. Risk att kemisk status inte uppnås till 2027 p.g.a. miljögifter som bromerad difenyleter, kvicksilver och kvicksilverföreningar.	Korsas

Oxelösunds kommun

Ingen vattenförekomst som omfattas av miljö kvalitetsnormer berörs i Oxelösunds kommun.

5.4.6 Hänsynsåtgärder

Schaktarbeten för grundläggning av stolpar krävs. Anmälan om vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken kommer att göras till länsstyrelsen om det krävs.

Inför genomförande av projektet upprättas en miljöåtgärdsplan i vilken det regleras hur vattenfrågor ska hanteras. Detta omfattar bl.a. att läns pumpning av schaktgropar ska ske på sådant sätt att vattnet i första hand infiltrerar till omgivande mark. Om detta ej är möjligt upprättas anmälan om vattenverksamhet.

Vid påverkan av grundvattennivån ska Sökanden ansöka om tillstånd för vattenverksamhet.

I samband med entreprenad ska sjöar och vattendrag skyddas mot oljespill, läckage eller grumling. För att mildra ledningarnas konsekvenser på vattendrag sparas en skyddszon med befintlig lågväxande vegetation i anslutning till vattendrag. Med lågväxande vegetation menas buskar och lågväxande träd. Vegetation under två meter kan lämnas. Vegetation som kan växa till över två meter måste kapas för att säkerställa säkerheten för ledningen.

de nya ledningarna.

Vid detaljprojektering anpassas stolpplaceringen, om möjligt, så att inga stolpar placeras i områden som riskeras att översvämmas.

5.4.7 Konsekvensbedömning

De planerade ledningarna kommer inte att ha en direkt påverkan på de sjöar och vattendrag som korsas då korsningen sker med luftspänn. Inga stolpar kommer att placeras inom strandområden och stolparna konstrueras för att tåla översvämning.

Vid byggnation i områden med vattenförekomst vidtas hänsynsåtgärder för att inte riskera att påverka yt- och grundvattenkvaliteten.

Sammantaget bedöms de nya ledningarna med vidtagna hänsynsåtgärder medföra små konsekvenser för vattenmiljön.

5.5 Naturmiljö

I följande kapitel ges en beskrivning av de intressen för naturmiljön som berörs av de nya ledningarna och vilka hänsynsåtgärder som föreslås samt en bedömning av ledningarnas påverkan på berörda intressen.

5.5.1 Skyddade naturområden

I detta avsnitt redovisas områden som omfattas av riksintressen och skydd enligt 7 kap. miljöbalken. Ett riksintresse avser ett område eller ett objekt som är skyddat och viktigt ur nationell synpunkt och skyddas enligt hushållningsbestämmelserna i 3 och 4 kap. miljöbalken. Inget specifikt tillstånd eller dispens måste sökas om ett riksintresse berörs, utan vikten av riksintressets skydd och nyttan av verksamheten vägs in i Ei:s bedömning av ärendet.

Områden som skyddas enligt 7 kap. miljöbalken avser att bevara höga naturvärden och tätortsnära natur, som t.ex. strandskydd, biotopskyddsområden, natur- och kulturresevat. Om ett sådant område berörs måste dispens eller tillstånd sökas hos berörd instans.

Vid ytvattenförekomster gäller generellt strandskydd på 100 meter.

Flens kommun

I Flens kommun korsas ett riksintresse för naturvård, se Tabell 12 samt ett flertal områden som omfattas av strandskydd. Flertalet generella biotopskydd, t.ex. åkerholmar samt en allé berörs av ledningssträckningen.

Tabell 12. Skyddade områden som berörs i Flens kommun.

Typ	Namn	Beskrivning	Avstånd från ledningarnas mittlinje
Riksintresse naturvård	Tolmon-Åkforsån	Området berörs i både Flens och Katrineholms kommuner. Området har längs Åkforsån ett rikt djurliv med	Korsas

	kringliggande naturbetesmarker med art- och individrika växtsamhällen. ²⁰	
--	--	--

Katrineholms kommun

I Katrineholms kommun berörs ett riksintresse för naturvård, ett vattenskyddsområde som båda korsas, se Tabell 13, och ett flertal områden som omfattas av strandskydd och generellt biotopskydd som åkerholmar.

Tabell 13. Skyddade områden som berörs i Katrineholms kommun.

Typ	Namn	Beskrivning	Avstånd från ledningarnas mittlinje
Vattenskyddsområde	Björkvik	Inom området sker värmeutvinning ur mark och vatten. För hänsynsåtgärder och konsekvensbedömning, se avsnitt 5.4.	Korsas

Nyköpings kommun

I Nyköpings kommun berörs två riksintressen för naturvård, ett Natura 2000-område och ett naturreservat. Ledningarna passerar dessutom söder om ett Natura 2000 området se

Tabell 14, och ett flertal områden som omfattas av strandskydd och generellt biotopskydd som åkerholmar.

Tabell 14. Skyddade områden som berörs i Nyköpings kommun.

Typ	Namn	Beskrivning	Avstånd från ledningarnas mittlinje
Riksintresse naturvård	Kilaån	Kilaån är en värdefull rastfågellokal. Stor förekomst av naturbetesmarker och omfattande ängsmarker med art- och individrik flora och fauna. ²¹	Korsas

²⁰ Registerblad, område av riksintresse för naturvård i Södermanlands län, Tolmon - Åkforsån

²¹ Registerblad, område av riksintresse för naturvård i Södermanlands län, Kilaån

Natura 2000 (habitatdirektivet)	Kilaån-Vretaån (SE0220304)	Området är inte utpekade SPA-område (fågeldirektivet), men skapar bra biotop för många fågelarter. Bevarandemål för Natura 2000-området är bl.a. bevarande av naturskyddsareal, bevarande av åns meandring, fria vandringsvägar, hävdning av strandbiotoper och ej försämring av kväve- och fosforhalter i åns vatten och sediment. ²²	Korsas
Riksintresse naturvård	Stora bötet	Södermanlands läns största opåverkade myrområde och är av betydande naturvårdsintresse p.g.a. storlek, komplexa utformning och rikt djurliv. Myrarna och sjöarna har stort värde som rast-, spel- och häckningsplats för ett stort antal fågelarter.	Inom 50 meter
Natura 2000 (habitatdirektivet)	Stora bötet (SE0220009)	Bevarandesyftet är att bevara biologisk mångfald och bibehålla/återskapa gynnsam bevarandestatus för de naturtyper och arter som omfattas av fågeldirektivet eller art- och habitatdirektivet. Prioriterade bevarandevärden i detta område är bl.a. excentriska högmossar, skogsbevuxen myr och taiga samt det rika fågel- och insektslivet. ²³	Inom 50 meter
Naturreservat	Stora bötets Domänreservat	Myren utgör ett av länets största myrområden med mossar och kärr och myren utgör grunden för områdets höga naturvärden. Myrområdet har ett rikt fågelliv. ²⁴	Inom 50 meter

²² Länsstyrelsen Södermanlands län (2019), *Bevarandeplan för Natura 2000-område Kilaån-Vretaån SE0220304, Nyköpings kommun*, sid. 4-5

²³ Länsstyrelsen i Södermanlands län (2019), *Bevarandeplan för Natura 2000-området Stora Bötet*, sid. 1

²⁴ <https://www.lansstyrelsen.se/sodermanland/besoksmal/naturreservat/stora-botet.html> (hämtad 2020-06-01)

Oxelösunds kommun

Inget riksintresse för naturvård, naturreservat eller Natura 2000-område berörs i Oxelösunds kommun. Dock berörs strandskyddade områden och generellt biotopskydd som t.ex. åkerholmar. Åkerholmarna ligger inom 50 respektive 100 meter från ledningssträckningen.

5.5.2 Övriga naturvärden

I detta avsnitt redovisas övriga naturvärden som har inventerats och värderats av myndigheter och skogsbolag med syfte att utgöra planeringsunderlag för naturvårdshänsyn och framtida beslut om områdesskydd.

Flens kommun

I Flens kommun berörs gröna samband, naturvårdsprogram, nyckelbiotoper, sumpskogar, skyddsvärda träd, ängs- och betesmarksinventeringen och naturvärden. Dessa redovisas i Tabell 15.

Tabell 15. Övriga naturvärden, som inte omfattas av något skydd, som berörs i Flens kommun.

Typ	Namn (ID)	Beskrivning	Avstånd från ledningarnas mittlinje
Gröna samband, ÖP 2018	-	Enligt kommunen är specifikt berörda områden ett långt grönt samband som binder samman viktiga värdekärnor med ädellövträd och skogsområden med ädellövträd, där många av dessa områden har nära anknytning till vattenmiljöer i Nyköpingsåns avrinningsområde samt direkt anknytning till Nyköpingsån. ²⁵	Korsas
Naturvårdsprogram	Hedenlundasjön	Klass 2, mycket högt värde. Slättsjö med rikt fågelliv. Strandängar och ekhagar av stor betydelse för landskapsbilden.	Korsas, berör ej värdena som är utpekade i programmet.
Nyckelbiotop	STRANDSKOG V HEDLUNDA GÅRD (N 6239-1995)	Strandskog, sjö/havsstrand avgränsar del av objekt, översvämningsskog, rikligt med död ved.	Korsas
Sumpskog	900M SÖ SKOGSTORP (102323)	Lövskog, blandat eller ospec dominerar. Strandskog. Väsentlig del ansluter till sjö.	Inom 50 meter

²⁵ Flens kommun (2019), *Natur- och vattenvårdsprogram för Flens kommun*, kommunal författarsamling 2019:2-430, antagen av kommunfullmäktige 2019-02-28, sid. 19

Typ	Namn (ID)	Beskrivning	Avstånd från ledningarnas mittlinje
Skyddsvärda träd	-	Atta ekar.	Korsas, inom 50 meter och inom 100 meter
Ängs- och betesmarksinventeringen	25E-BZW	Böljande, småkuperad, torrfrisk hage. 5-10 grävda gropar. Häst och fårbete.	Inom 50 meter
Ängs- och betesmarksinventeringen	7C2-NNS	Kuperad med rester av fin torrbacksflora SV-sluttning. hävden har tidigare varit svag.	Inom 100 meter
Skyddsvärda träd	-	Två ekar och en lind.	Inom 100 meter
Naturvärden	ÄLDRE ASP SV KASTA (N 13046-1996)	Lövskog.	Inom 50 meter
Ängs- och betesmarksinventeringen	C2C-THY	Stor betesmark till största delen strandad vid å och sjö. Maden vid ån har fin starrvegetation och bör skötas med slåtter betestrycket är idag mycket svagt. Starrvegetation finns i övrigt på en smal bård mot bladvassen. Några grova ekar finns. På kullen i västra delen behöver några av de yngre ekarna friställas.	Inom 50 meter
Ängs- och betesmarksinventeringen	D5E-NAM	Ekhage och öppen betesmark, delvis med hävdflora. Frihugning av grova ekar har påbörjats men fler träd behöver tas bort. Stensättning.	Inom 100 meter
Nyckelbiotop	Sö Lillsjön (N 403-2004)	Barrskog, sjö/havsstrand avgränsar del av objekt, värdefull kryptogamflora, rikligt med grova träd, stora ornitologiska värden.	Inom 100 meter
Sumpskog	1000M V FLINKESTA (102186)	Alskog, blandat eller ospec dominerar. Kärrskog. Anslutande avverkning.	Inom 50 meter

Typ	Namn (ID)	Beskrivning	Avstånd från ledningarnas mittlinje
Nyckelbiotop	Omse sidor om Norsån (N 3690-2003)	Lövrik barnnaturskog, sjö/havsstrand avgränsar del av objekt, rikligt med grova träd, värdefull kryptogamflora.	Korsas
Ängs- och betesmarksinventeringen	20E-BFN	Enklädd betesmark där fjolårsföna ligger kvar i hela objektet. Betesdjuren har avskaffats och det ska slås mellan enarna istället. Björk och gransly växer upp och om hävden inte återtas till vad som krävs kommer denna mark med ståtliga enar och fuktängar med nattviol gå förlorad! Tidigare har man funnit vanlig ögontröst här, kanske finns den fortfarande under det högvuxna fältskiktet någonstans.	Korsas
Ängs- och betesmarksinventeringen	7FE-FJE	Hästbetad, böljande betesmark. Små träd- och buskbärande holmar i fossil åkermark. Det är endast på holmarna man i dagsläget finner några hävdgynnade arter, samt i den mosaikartade delen i SV där den gamla åkermarken fått inslag av ängsskallra och ängsvädd, samt delvis blivit fuktäng med hirsstarr. På kullen i N, mot åkermark finner man slätterfibbla & lite svinrot. Den fossila åkermarken är fortfarande gödselpåverkad (vilket även vissa holmar är) med röd- och vitklöver, smörblomma, ogräsmaskrosor och bitvis gulmåra. Men de rätta strukturerna och arterna finns i området för att spridas med tiden vid fortsatt bete.	Korsas

2020-10-07

2020-103485-0001

Typ	Namn (ID)	Beskrivning	Avstånd från ledningarnas mittlinje
Naturvårdsprogram	Landskapet kring Åkforsån	Klass 1, högsta värde. Meandrande, delvis djupt nedskuren oa med stora faunistiska och floristiska värden och av stor betydelse för friluftslivet.	Korsas, berör ej värdena som är utpekade i programmet.

Katrineholms kommun

I Katrineholms kommun berörs ängs- och betesmarksinventeringen, naturvårdsprogram, sumpskogar och nyckelbiotoper. Dessa redovisas i Tabell 16.

Tabell 16. Övriga naturvärden, som inte omfattas av något skydd, som berörs i Katrineholms kommun.

Typ	Namn (ID)	Beskrivning	Avstånd från ledningarnas mittlinje
Ängs- och betesmarksinventeringen	C71-AXM	Varierad, böljande betesmark med glest träd- och buskskikt. Eftersom trädskiktet gallrats ut - för inte allt för länge sen - har fältskiktet på många ställen stort inslag av skogsmarksflora. Det finns en gammal torpgrund med fossil åkermark där floran fortfarande är gödselpåverkad. I de centrala delarna ett fuktstråk med fuktäng och frisk tuvtåteläng.	Inom 50 meter
Naturvårdsprogram	Nedertäljaren	Klass 2, mycket högt värde. Grund insjövik av betydelse för fågellivet.	Korsas
Sumpskog	400M Ö KARLBERG (102015)	Lövskog, blandat eller ospecificerat dominerar. Fuktskog. Området är gallrat.	Inom 50 meter
Sumpskog	400M Ö KARLBERG (102013)	Lövskog, blandat eller ospecificerat dominerar. Fuktskog. Området är gallrat.	Inom 50 meter
Sumpskog	400M Ö KARLBERG (102014)	Lövskog, blandat eller ospecificerat dominerar. Fuktskog. Området är gallrat.	Inom 50 meter

Typ	Namn (ID)	Beskrivning	Avstånd från ledningarnas mittlinje
Ängs- och betesmarksinventeringen	DAA-800	Framför allt i väster mycket artrikt på öppna ytor. Kraftig igenväxning. Välbetat, sambete med intilliggande åkermark. Värdefullt.	Korsas
Nyckelbiotop	550 M ÖNÖ BJÖRKSTUGAN (N 3025-1998)	Blandsumpskog. Hög och jämn luftfuktighet.	Inom 100 meter
Sumpskog	300M S KRONAN (101685)	Tall dominerar. Kärrskog. Sumpskog omges av sluten skog.	Korsas
Ängs- och betesmarksinventeringen	830-REP	Fårbetad, stenbunden mark av rödven/fårsvingel/ängsgröetyp med stort inslag av skogsnäva. Mycket ung björk och asp i området som borde gallras ut ytterligare.	Korsas
Sumpskog	700M V DAMMKÄRR (101592)	Lövskog, blandat eller ospecificerat dominerar. Kärrskog.	Korsas

Nyköpings kommun

I Nyköpings kommun berörs naturvårdsprogram, sumpskogar, nyckelbiotoper, ängs- och betesmarksinventeringen, våtmarksinventeringen, myrskyddsplan och naturvärden. Dessa redovisas i Tabell 17.

Tabell 17. Övriga naturvärden, som inte omfattas av något skydd, som berörs i Nyköpings kommun.

Typ	Namn (ID)	Beskrivning	Avstånd från ledningarnas mittlinje
Naturvårdsprogram	Kilaåns dalgång	Klass 3, högt värde. Dalgång med intressanta förkastningsbranter i söder. Viktigt område för landskapsbilden samt för fågellivet under vår och höst.	Korsas
Sumpskog	300M N SJÖLUND (101540)	Tall dominerar. Mosseskog. Anslutande väg.	Korsas

Typ	Namn (ID)	Beskrivning	Avstånd från ledningarnas mittlinje
Nyckelbiotop	SUMPSKOG VID RÖDMOSSEN (N 4875-1996)	Gransumpskog. Brandrefugium, stort inslag av senvuxna träd, hög och jämn luftfuktighet, värdefull kryptogamflora, värdefull kärlväxtflora.	Inom 100 meter
Sumpskog	300M N SJÖLUND (101539)	Barrskog, blandat eller ospec dominerar. Fuktskog. Väg. Området är gallrat.	Inom 100 meter
Sumpskog	300M N SJÖLUND (101537)	Barrskog, blandat eller ospec dominerar. Fuktskog. Väg. Området är gallrat.	Inom 50 meter
Ängs- och betesmarksinventeringen	D2A-TVW	Artrik hage, öppen, något svagt betad.	Inom 100 meter
Nyckelbiotop	SUMPSKOG S KARLTORP (N 4876-1996)	Blandsumpskog. Brandrefugium, stort inslag av senvuxna träd, hög och jämn luftfuktighet, stora botaniska värden.	Inom 50 meter
Sumpskog	800M NV BERGAHOLM (101522)	Blandskog av löv och barr. Kärrskog. Anslutande avverkning.	Inom 100 meter
Naturvårdsprogram	Slätmossen - Ljungmossen	Klass 3, högt värde. Våtmarker med geologiskt intressanta omgivningar.	Korsas
Våtmarksinventeringen	SLÄTMOSSEN 17 KM ONO KROKEK	Högt naturvärde	Korsas
Sumpskog	SLÄTMOSSEN (101526)	Tall dominerar. Mosseskog. Området ansluter till öppen myr.	Korsas
Sumpskog	SLÄTMOSSEN (101448)	Tall dominerar. Mosseskog. Området ansluter till öppen myr.	Korsas
Sumpskog	SLÄTMOSSEN (101450)	Tall dominerar. Mosseskog. Området ansluter till öppen myr.	Korsas

2020-10-07

2020-103485-0001

Typ	Namn (ID)	Beskrivning	Avstånd från ledningarnas mittlinje
Sumpskog	400M S STENSTUGAN (102663)	Tall dominerar. Mosseskog.	Korsas
Våtmarksinventeringen	DAMMOSEN 6 KM SSV LUNDA	Högt naturvärde	Korsas
Naturvårdsprogram	Källmossen - Dammossen - Västra Blacken	Klass 3, högt värde. Våtmarksmosaik i skogslandskap.	Korsas
Sumpskog	400M S STENSTUGAN (102657)	Tall dominerar. Mosseskog.	Inom 100 meter
Våtmarksinventeringen	VÄSTRA BLACKEN 13 KM SV SVALSTA	Högt naturvärde	Korsas
Sumpskog	500M V BÄVENSTORP (102636)	Tall dominerar. Mosseskog. Väg.	Korsas
Sumpskog	500M V BÄVENSTORP (102637)	Tall dominerar. Mosseskog. Väg.	Inom 100 meter
Sumpskog	500M V BÄVENSTORP (102638)	Tall dominerar. Mosseskog. Väg.	Korsas
Nyckelbiotop	500 m norr Svartsjön (N 346-2016)	Tall dominerar. Mosseskog. Väg.	Inom 100 meter
Sumpskog	KROKMOSEN (102627)	Tall dominerar. Mosseskog.	Korsas
Sumpskog	100M S BRÄTEN (102625)	Tall dominerar. Mosseskog.	Inom 100 meter
Sumpskog	100M S BRÄTEN (102624)	Tall dominerar. Mosseskog.	Inom 100 meter
Naturvårdsprogram	Våtmarksmosaik norr om Nävsjön	Klass 3, högt värde. Våtmarker värdefulla för fågellivet.	Korsas
Sumpskog	200M N NÄVSJÖN (102664)	Tall dominerar. Mosseskog.	Korsas
Sumpskog	200M S LUNDA-LIDA (102621)	Blandskog av löv och barr. Mosseskog. Avverkning. Anslutande väg.	Inom 50 meter

Typ	Namn (ID)	Beskrivning	Avstånd från ledningarnas mittlinje
Våtmarksinventeringen	MOSSE 950 M NV ÖVERSHYTTAN 18 KM SV NYKÖPING	Vissa naturvärden.	Inom 100 meter
Sumpskog	200M S LUNDA-LIDA (102622)	Tall dominerar. Mosseskog. Kraftledning. Området är dikat.	Korsas
Myrskyddsplan	Stora Bötet	Excentrisk mosse, topogent kärr.	Inom 100 meter
Naturvårdsprogram	Stora Bötet	Klass 2, mycket högt värde. Ett av länets största myrkomplex, opåverkat av dikningar och torvbrytning, Rikt fågelliv. Stor betydelse för friluftslivet. Domänreservat.	Korsas
Våtmarksinventeringen	STORA BÖTET 6 KM NNO NÄVEKVARN	Mycket högt naturvärde.	Korsas
Sumpskog	STORA BÖTET (102614)	Tall dominerar. Mosseskog. Domänreservat. Området ansluter till öppen myr. Stora ornitologiska värden.	Korsas
Sumpskog	STORA BÖTET (102673)	Tall dominerar. Mosseskog. Domänreservat. Området ansluter till öppen myr. Stora ornitologiska värden.	Inom 100 meter
Sumpskog	LILLA BÖTET (102671)	Tall dominerar. Mosseskog. Området är dikat.	Inom 100 meter
Naturvårdsprogram	Fornstrandvallar nordost Pumptorp	Klass 3, högt värde. Geologiska lämningar från Ancylussjöns tid.	Korsas
Sumpskog	400M N SKYRSHYTTSTUGAN (102693)	Blandskog av löv och barr. Kärrskog. Kraftledning.	Korsas
Sumpskog	400M NV LILLAJOGERSHYTTAN (102698)	Tall dominerar. Kärrskog. Anslutande kraftledning.	Inom 100 meter

2020-10-07

2020-103485-0001

Typ	Namn (ID)	Beskrivning	Avstånd från ledningarnas mittlinje
Sumpskog	400M NV LILLAJOGERSHYTTAN (102697)	Tall dominerar. Kärrskog. Anslutande kraftledning.	Korsas
Naturvärden	SUMPSKOG NV LJUNGBO (N 8448- 1994)	Barrsumpskog.	Inom 100 meter
Sumpskog	400M V NÄSSELKÄRR (102707)	Tall dominerar. Övrig fuktskog. Området är gallrat.	Korsas
Sumpskog	400M V NÄSSELKÄRR (102708)	Tall dominerar. Övrig fuktskog. Området är dikat.	Korsas
Ängs- och betesmarksinventeringen	04D-OJZ	Skogsbete som fortfarande har mycket gammal avgränsning, staketet löper längs nedruttnad trädgårdesgård i fastighetsgräns. Opåverkat av modernt skogsbruk men plockhugget - liten mängd död ved eller riktigt gamla träd. Litet område med riklig kattfot.	Korsas
Sumpskog	400M V NÄSSELKÄRR (102709)	Klibbal dominerar. Övrig fuktskog. Området är dikat. Området är gallrat.	Inom 50 meter
Sumpskog	400M V NÄSSELKÄRR (102710)	Klibbal dominerar. Övrig fuktskog. Området är dikat. Området är gallrat.	Inom 50 meter
Nyckelbiotoper	HÅSHAGSBERGET Ö DELEN (N 8375-1994)	Hällmarkskog. Hällar ger karaktär åt objektet, spärrgreniga grova träd, stort inslag av senvuxna träd, naturskog, urskogsartat objekt.	Inom 100 meter

Oxelösunds kommun

I Oxelösunds kommun berörs sumpskogar och nyckelbiotoper. Dessa redovisas i Tabell 18.

Tabell 18. Övriga naturvärden, som inte omfattas av något skydd, som berörs i Oxelösunds kommun.

Typ	Namn (ID)	Beskrivning	Avstånd från ledningarnas mittlinje
Sumpskog	KVARNDAMMARN (102704)	Klibbal dominerar. Övrig fuktskog. Anslutande kraftledning. Området är dikat.	Inom 50 meter
Nyckelbiotop	BÄCKDRÅG VID KVARNDAMMEN (N 5284-1996)	Örtrika bäckdråg. Kulturhistoriska värden, torpläge, torpruin, vattendrag med slingrande lopp, stora botaniska värden, stora hydrologiska värden, rikligt med ombunkar.	Inom 50 meter
Sumpskog	700M SÖ STJÄRNHOLM (102718)	Glasbjörk dominerar. Övrig fuktskog. Området är dikat.	Inom 100 meter

5.5.3 Naturvärdesobjekt

En naturvärdesinventering (NVI) genomfördes längs förordat stråk av Calluna AB (nedan Calluna), för att komplettera kunskapen om värdefulla miljöer i närheten av den förordade sträckningen. Inventeringsområdet utgjorde ca 200 meter inom det valda ledningsstråket. En NVI-rapport finns i bilaga 8 och kartor över naturvärdesobjekten finns i bilaga 2.

Inventeringsområdet innefattar en lång rad miljöer men de dominerande naturtyperna är jordbruksmark och barrskogsmiljöer.

Flens kommun

I den genomförda naturvärdesinventeringen inom Flens kommun identifierades 29 naturvärdesobjekt. Av de identifierade naturvärdesobjekten klassificerades 20 objekt som naturvärdesklass 3²⁶, sju objekt som naturvärdesklass 2 och två objekt som naturvärdesklass 1, se Tabell 19.

Tabell 19. Naturvärdesobjekt identifierade vid naturvärdesinventeringen i Flens kommun inom det valda ledningsstråkstråket (200 meter).

Objekt-nr	Typ	Beskrivning	Naturvärdesklass	Påverkan
307	Lövblandad barrskog	Äldre löv och barrträd. Rikt på död ved. Naturvårdsarter.	3 - Påtagligt	Planerade ledningar berör östra kanten av området.
306	Blandskog	Sumpskog med riklig förekomst av död ved,	2 - Högt	Planerade ledningar berör

²⁶ Klassningen på objekt i NVI:n följer standardklassningen: 1 – högsta naturvärde (störst positiv betydelse för biologisk mångfald), 2 – högt naturvärde (stor positiv betydelse för biologisk mångfald), 3 – påtagligt naturvärde (positiv betydelse för biologisk mångfald) och 4 – visst naturvärde (viss positiv betydelse för biologisk mångfald).

		äldre trädskikt, salix och sälg, vattenspeglar och naturvårdsarter.		västra kanten av området.
305	Limnisk strand	Varierad strandzon med sumpigare och torrare områden. Vid hållarna förekommer torrmarksflora och i de sumpigare delarna förekommer mycket salix och vass. Mycket rikligt trollsländor och humlor. Mycket död ved pga. bäver - fårska gnag.	2 - Högt	Planerade ledningar korsar området och berör därmed objektet.
350	Större vattendrag	Naturligt större vattendrag med hög ekologisk potential. Gynnsamt för bland annat växter, fiskar, bottenfauna, insekter, fladdermöss och fåglar.	1 - Högsta	Planerade ledningar korsar området med ett luftspann och berör därmed objektet.
1	Kraftledningsgata	Hävdgynnad flora med fridlyst art, blockrik öppen gräsmark med hög blomrikedom.	3 - Påtagligt	Planerade ledningar går öster om området med ett luftspann. Objektet bedöms därmed inte påverkas.
2	Åkermark	Grävbar sand i sydlige, solbelyst yta rikt på insekter. Fynd av naturvårdsarter, blomrikedom samt ädellöv med viss brynfunktion.	3 - Påtagligt	Planerade ledningar går väster om området med ett luftspann. Objektet bedöms därmed inte påverkas.
3	Åkermark	Åkerholme med ek och hasselbuskage, solbelysta sandslänter med grävhål. Blomrikedom	3 - Påtagligt	Planerade ledningar går väster om området med ett luftspann. Objektet bedöms

		och solbelysta ytor med stenrösen.		därmed inte påverkas.
4	Småvatten	Småvatten i jordbruksmark med vegetationsklädd strandzon.	3 - Påtagligt	Planerade ledningar går öster om området med ett luftspann. Objektet bedöms därmed inte påverkas.
5	Nordlig ädellövskog	Grova ädellövträd, hålträd och död ved i solbelysta lägen. Blockig terräng med blomrikedom och signalarter. Flera mikrohabitat med skuggigare partier och bynmiljöer.	2 - Högt	Planerade ledningar korsar objektet och berör därmed objektet.
6	Äng och betesmark	Betesmark med blommande träd, visst inslag av block och död ved. Blomrikt med ett fåtal naturvårdsarter.	3 - Påtagligt	Planerade ledningar går väster om området med ett luftspann. Objektet bedöms därmed inte påverkas.
410	Alle	Brunaktig miljö sydexponerad, lövträdsrik, nektarrik luckig glest näringsfattig vegetation med hävdprägelse, stenblock och blottat jord.	3 - Påtagligt	Planerade ledningar går väster om området med ett luftspann. Objektet bedöms därmed inte påverkas.
13	Äng och betesmark	Betesmark med hävdgynnade arter och stor blomrikedom.	3 - Påtagligt	Planerade ledningar går öster om området med ett luftspann. Objektet bedöms därmed inte påverkas.
413	Lövträdsrik brynmiljö	Solbelyst sydexponerat skogsbryn med grov ek och gammal tall, hävdpräglad blomrik	2 - Högt	Planerade ledningar berör västra delarna av objektet.

2020-10-07

2020-103485-0001

		flora, sandiga jordblottor		
414	Trädklädd betesmark	Lövträdsrik betesmark med betesprägel, gamla grova ekar samt många efterträdare, solbelyst blottat håll omgiven med blomrik mark, en solexponerad ek-låga finns.	2 - Högt	Planerade ledningar går väster om området med ett luftspann. Objektet bedöms därmed inte påverkas.
320	Kraftledningsgata	Flera naturvårdsarter, bra nektarresurser. Tidigare fynd från Artportalen.	3 - Påtagligt	Planerade ledningar går väster om området med ett luftspann. Objektet bedöms därmed inte påverkas.
310	Lövsumpskog	Lövsumpskog. Vass som är bra för fåglar. Vatten.	3 - Påtagligt	Planerade ledningar går väster om området med ett luftspann. Objektet bedöms därmed inte påverkas.
311	Hällmarkstallskog	Gamla och solbelysta tallar. Öppna och solbelysta hällmarker.	3 - Påtagligt	Planerade ledningar går väster om området med ett luftspann. Objektet bedöms därmed inte påverkas.
313	Hällmarkstallskog	Äldre trädskikt och varma hällar. Naturvårdsart	3 - Påtagligt	Planerade ledningar går väster om området med ett luftspann. Objektet bedöms därmed inte påverkas.

2020-103485-0001 2020-10-07

315	Sumpblandskog	Sumpskog innehållande vattenfyllt dike.	3 - Påtagligt	Planerade ledningar går väster om området med ett luftspann. Objektet bedöms därmed inte påverkas.
318	Blandskog	Gamla tallar, en del av en nyckelbiotop men med delar som har avverkats där björksly och ung-gran kommit upp, lite naturvårdsarter.	3 - Påtagligt	Planerade ledningar berör östra kanten av området.
317	Ädellövskog	Skyddsvärd ek, naturvårdsarter, ädellövskog.	3 - Påtagligt	Planerade ledningar berör östra kanten av området.
316	Limnisk strand	Strand som innehåller hållmarker och torrmarksarter. Finns en rödlistad art, flera naturvårdsarter och sandblottor.	3 - Påtagligt	Planerade ledningar korsar området med ett luftspann. Objektet bedöms därmed inte påverkas.
351	Större vattendrag	Preliminärt höga ekologiska värden för både fiskar, insekter fåglar och växter.	1 - Högsta	Planerade ledningar korsar området med ett luftspann. Objektet bedöms därmed inte påverkas.
416	Väggkantsvegetation	Hävdgynnad flora med nattviol, enstaka jordblottor och partivis blomrikt.	3 - Påtagligt	Planerade ledningar går väster om området med ett luftspann. Objektet bedöms därmed inte påverkas.
417	Brynmiljö	Solbelyst flerskiktat bryn med hävdflora, blomrikt, äldre solbelysta tallar, solbelyst blottat håll,	2 - Högt	Planerade ledningar korsar området och

		många olika microhabitat inklusive en stenmur.		berör därmed objektet.
501	Lövsumpskog	Värdefull biotop inslag i en produktionsskog. Kan potentiellt vara ett bra grodhabitat. Träd på socklar.	3 - Påtagligt	Planerade ledningar korsar området.
502	Småvatten	Död ved som ligger över vattnet. Brett vattenfyllt dike. Mycket för fåglar att gömma sig i.	3 - Påtagligt	Planerade ledningar korsar området och berör därmed objektet.
321	Myr	Myr med karakteristiska arter, viss hydrologisk påverkan men fortfarande funktionell som myr. Vass med vattenspegel vis myren, biotop för fågel. Rödlistad art.	3 - Påtagligt	Planerade ledningar berör södra kanten av objektet.
7	Större vattendrag	Området berörs i både Flens och Katrineholms kommuner. Vattendrag med lövrik strandzon och svämplan. Död ved i strandzon och i vattendraget, förekomst av naturvårdsart både från inventering och tidigare noterade arter.	2 - Högt	Planerade ledningar korsar området. Objektet riskerar därmed att påverkas.

Katrineholms kommun

I den genomförda naturvärdesinventeringen inom Katrineholms kommun identifierades 13 naturvärdesobjekt.

Av de identifierade naturvärdesobjekten klassificerades 11 objekt som naturvärdesklass 3 och två objekt som naturvärdesklass 2, se Tabell 20.

Tabell 20. Naturvärdesobjekt identifierade vid naturvärdesinventeringen i Katrineholms kommun inom det valda ledningsstråkstråket (200 meter).

Objektnr	Typ	Beskrivning	Naturvärdesklass	Påverkan
8	Igenväxningsmark	Åkerholme i betesmark med grövre ekar och aspar. Stenupplag. Dock näringspåverkat med brännässlor och smörblommor. Blomrikedom.	3 - Påtagligt	Planerade ledningar går öster om området med ett luftspann. Objektet bedöms därmed inte påverkas.
331	Öppen kultiverad betesmark	Betesmark med pågående hävd. Ett sparsamt inslag av hävdgynnade arter.	3 - Påtagligt	Planerade ledningar korsar området med ett luftspann. Objektet bedöms därmed inte påverkas.
353	Brynmiljö	Brynmiljö i jordbruksmiljö. Lövvariation i träd och buskskikt.	3 - Påtagligt	Planerade ledningar korsar området.
335	Åkermark	Refug i odlingsmark med stenröse, död ved och sälg. riklig förekomst av liljekonvalj.	3 - Påtagligt	Planerade ledningar går väster om området med ett luftspann. Objektet bedöms därmed inte påverkas.
9	Småvatten	Vasstäcke vid våtmarksområde i jordbruksmark. I objektet hördes sång av rörsångare. Värdefull miljö för fåglar.	3 - Påtagligt	Planerade ledningar går väster om området med ett luftspann. Objektet bedöms därmed inte påverkas.

2020-103485-0001 2020-10-07

10	Igenväxningsmark	Åkerholme. Rik förekomst av död ved, hålträdd, block och stenrösen. Livsmiljöer för fåglar och fladdermöss, närhet till vatten.	2 - Högt	Planerade ledningar berör östra kanten av området.
337	Igenväxningsmark	Stenrösen och en hävdgynnad flora. Relativt gammal trädålder. Död ved förekommer.	3 - Påtagligt	Planerade ledningar korsar området.
12	Äng och betesmark	Trädskikt med äldre tall och sälg, blockrikt och solbelysta slänter med grävbar sand. Hävdgynnad flora med signalarter, stor blomrikedom.	3 - Påtagligt	Planerade ledningar går öster om området med ett luftspann. Objektet bedöms därmed inte påverkas.
11	Väggkantsvegetation	Artrikedom av signalarter, stor blomrikedom.	3 - Påtagligt	Planerade ledningar korsar området med ett luftspann. Objektet bedöms därmed inte påverkas.
340	Småvatten	Slingrande småvatten i jordbrukslandskap som är beskuggat.	3 - Påtagligt	Planerade ledningar korsar området och riskerar därmed att påverkas.
354	Äng och betesmark	Betesmark med hävdgynnade arter, sandiga slänter, artrikedom och stenrösen.	3 - Påtagligt	Planerade ledningar korsar området.
419	Träbärande kultiverad betesmark	Hävdgynnad flora, mångårig hävdhistoria med grova högvuxna	2 - Högt	Planerade ledningar berör

2020-103485-0001 2020-10-07

		enar, blottat solbelysta häll och stenar. Bitvis blomrik många nektarresurser, solbelysta grova tallar, många olika micromiljöer.		östra delen av området.
420	Sumpskog	Tidvis översvämmat rikare mark med örtrik flora, träd på socklar bildar microhabitat och skrymsle, inslag av död ved.	3 - Påtagligt	Planerade ledningar berör västra kanten av området.

Nyköpings kommun

I den genomförda naturvärdesinventeringen inom Nyköpings kommun identifierades 46 naturvärdesobjekt. Av de identifierade naturvärdesobjekten klassificerades 40 objekt som naturvärdesklass 3 och sex objekt som naturvärdesklass 2, se Tabell 21.

Tabell 21. Naturvärdesobjekt identifierade vid naturvärdesinventeringen i Nyköpings kommun inom det valda ledningsstråkstråket (200 meter).

Objektnr	Typ	Beskrivning	Naturvärdesklass	Påverkan
217	Blandskog	Blandskog med grov asp, rikligt med bohål från både spillkråka och större hackspett. Brynmiljö. Blockrikt. Värdefullt för fåglar.	3 - Påtagligt	Planerade ledningar går söder om området. Objektet bedöms därmed inte påverkas.
131	Skogbevuxen myr	Naturvärdet är främst knutet till det höga antalet stående och liggande döda granar och tallar. Viss kontinuitet av vattenstörning men påverkat av dikning.	3 - Påtagligt	Planerade ledningar korsar området.
130	Småvatten	Potential för groddjur. Mycket insekter, trollsländor och	3 - Påtagligt	Planerade ledningar går väster om

		jungfrusländor. Jaktbiotop för fladdermöss.		området med ett luftspann. Objektet bedöms därmed inte påverkas.
129	Sumpskog	Enstaka död ved av al och kontinuitet av vattenstörning. Del av större område som fortsätter utanför objekt.	3 - Påtagligt	Planerade ledningarna går norr om området med ett luftspann. Objektet bedöms påverkas marginellt.
216	Skogbevuxen myr	Varierad myrmark med både trädklädd och mer öppna ytor, variation i markfuktighet. Förekomst av äldre tall och död ved. Flera naturvårdsarter.	3 - Påtagligt	Planerade ledningarna berör västra delen av objektet.
207	Skogbevuxen myr	Naturlig myrmark, med till synes opåverkad hydrologi. Gott om äldre tall. En del död ved, flera naturvårdsarter. Rikligt med fläcknycklar.	3 - Påtagligt	Planerade ledningarna berör västra delen av objektet.
208	Skogbevuxen myr	Naturlig, opåverkad myrmark.	3 - Påtagligt	Planerade ledningarna berör västra kanten av objektet.
209	Skogbevuxen myr	Naturlig, varierad myrmark med varierande markfuktighet, rikligt med äldre tall samt viss förekomst av stående död ved.	2 - Högt	Planerade ledningarna berör västra delen av objektet.
211	Skogbevuxen myr	Större, naturlig myrmark med opåverkad hydrologi. Gott om senvuxen tall,	3 - Påtagligt	Planerade ledningarna berör västra delen av objektet.

2020-103485-0001 2020-10-07

		viss förekomst av torrakor.		
128	Sumpskog	Senvuxna lite äldre tallar och kontinuitet av vattenstörning. Enstaka förekomster med död ved.	3 - Påtagligt	Planerade ledningar korsar området.
136	Skogbevuxen myr	Senvuxna lite äldre tallar och kontinuitet av vattenstörning. Enstaka förekomster med död ved.	3 - Påtagligt	Planerade ledningar korsar området.
127	Skogbevuxen myr	Senvuxna lite äldre tallar och kontinuitet av vattenstörning. Enstaka förekomster med död ved.	3 - Påtagligt	Planerade ledningar går väster om området. Objektet bedöms därmed inte påverkas.
125	Sumpskog	Senvuxna lite äldre tallar och kontinuitet av vattenstörning. Sparsamma förekomster med död ved.	3 - Påtagligt	Planerade ledningar berör västra kanten av objektet.
124	Skogbevuxen myr	Senvuxna lite äldre tallar och kontinuitet av vattenstörning. Enstaka förekomster med död ved. Gamla tallar på hållmarken uppemot 200 år.	3 - Påtagligt	Planerade ledningar berör västra kanten av objektet.
112	Kraftledningsgata	Kontinuitet av hävd och exponerade hällar samt enstaka förekomster av naturvårdsarter. Storleken positivt och sammanhängande.	3 - Påtagligt	Planerade ledningar korsar området med ett luftspann. Objektet bedöms därmed inte påverkas.
123	Skogbevuxen myr	Senvuxna lite äldre tallar och kontinuitet av vattenstörning. Enstaka	3 - Påtagligt	Planerade ledningar berör södra kanten av objektet.

2020-103485-0001 2020-10-07

		förekomster med död ved.		
122	Skogbevuxen myr	Senvuxna lite äldre tallar och kontinuitet av vattenstörning. Sparsamt med död ved.	3 - Påtagligt	Planerade ledningar går söder om området. Objektet bedöms därmed inte påverkas.
121	Skogbevuxen myr	Senvuxna lite äldre tallar och kontinuitet av vattenstörning. Sparsamt till allmänt med död ved varav flera torrakor.	3 - Påtagligt	Planerade ledningar berör södra kanten av objektet.
120	Sumpskog	Påverkat av dikning. Sparsamt till bitvis allmänt med död ved. Enstaka äldre granar.	3 - Påtagligt	Planerade ledningar går söder om området med ett luftspann. Objektet bedöms därmed inte påverkas.
119	Granskog	Viss flerskiktning. Sparsamt till bitvis allmänt med död ved. Enstaka äldre granar.	3 - Påtagligt	Planerade ledningar går söder om området med ett luftspann. Objektet bedöms därmed inte påverkas.
118	Vattendrag	Några små sträckor meandrar lite. Block och stenpartier med lite död ved. Mycket grumligt vatten.	3 - Påtagligt	Planerade ledningar går norr om området med ett luftspann. Objektet bedöms därmed inte påverkas.
133	Skogbevuxen myr	Stora partier innehåller allmänt med död tallved. Del av stort	2 - Högt	Planerade ledningar går söder om

2020-10-07

2020-103485-0001

		myrkomplex och har höga värden knutna till en kontinuitet av fuktstörning. Gynnsamt för fåglar, insekter och vissa växter bland annat. Tallar runt 150 - 200 år.		området. Objektet bedöms därmed inte påverkas.
132	Sumpskog	Viss kontinuitet av vattenstörning och förekomst av sparsamt men spridd död ved. Variation av ålder på träd men inga gamla.	3 - Påtagligt	Planerade ledningar går söder om området. Objektet bedöms därmed inte påverkas.
206	Barrblandskog	Äldre barrblandskog med allmänt med död ved. Ett flertal naturvårdsarter.	2 - Högt	Planerade ledningar går norr om området. Objektet bedöms därmed inte påverkas.
117	Tallskog	Flera naturvårdsarter och några lite äldre tallar samt enstaka förekomst av död ved.	3 - Påtagligt	Planerade ledningar går söder om området. Objektet bedöms därmed inte påverkas.
116	Skogbevuxen myr	Del av stort myrkomplex och har värden knutna till en kontinuitet av fuktstörning. Gynnsamt för fåglar, insekter och vissa växter bland annat.	2 - Högt	Planerade ledningar går söder om området. Objektet bedöms därmed inte påverkas.
205	Skogbevuxen myr	Naturlig tallmosse på myrmark. Del av naturreservat.	3 - Påtagligt	Planerade ledningar går söder om området. Objektet bedöms

2020-10-07

2020-103485-0001

				därmed inte påverkas.
204	Väggkantsvegetation	Hävdgynnad flora, blomrikt. Solbelyst miljö, bra för insekter.	3 - Påtagligt	Planerade ledningar korsar området med luftspann. Objektet bedöms därmed inte påverkas.
202	Väggkantsvegetation	Hävdgynnad flora med flera naturvårdsarter, bra miljö för insekter.	3 - Påtagligt	Planerade ledningar korsar området med luftspann. Objektet bedöms därmed inte påverkas.
203	Kraftledningsgata	Hävdad gräsmark med viss variation i markfuktighet. Stort antal naturvårdsarter, många hävdgynnade växter. Blomrikt, bra miljö för insekter, nektarkälla.	2 - Högt	Planerade ledningar korsar området med luftspann. Objektet bedöms därmed inte påverkas.
115	Hällmarkstallskog	Lite äldre tallar och spridd död ved av tall. Potential för insekter i solbelyst läge.	3 - Påtagligt	Planerade ledningar berör norra delen av objektet.
114	Sumpskog	Viss kontinuitet av fuktighet, varierad ålder på träd men inga gamla. Varierande fuktighet. Enstaka död ved.	3 - Påtagligt	Planerade ledningar går söder om området. Objektet bedöms därmed inte påverkas.
113	Sumpskog	Viss kontinuitet av fuktighet, varierad ålder på träd men inga över 150 år. Enstaka död ved.	3 - Påtagligt	Planerade ledningar går söder om området. Objektet bedöms

2020-10-07

2020-103485-0001

				därmed inte påverkas.
110	Triviallövskog med ädellövinslag	Flera hålträd i aspar. Spridd död ved både stående och liggande främst av asp. Gynnsamt för fåglar.	3 - Påtagligt	Planerade ledningar berör södra delen av objektet.
135	Träbeklädd betesmark	Kontinuitet av bete och skog. Flera träd över 150 år.	3 - Påtagligt	Planerade ledningar går söder om området. Objektet bedöms därmed inte påverkas.
109	Kraftledningsgata	Kontinuitet av hävd och exponerade hållar samt förekomst av naturvårdsarter. Storleken positivt och sammanhängande. Stenröse.	2 - Högt	Planerade ledningar går i områdets norra delar med luftspann. Objektet bedöms därmed inte påverkas.
108	Blandskog	Grova ekar och aspar, över 80 cm i diameter. Något äldre träd även av tall. Varierad liten skog med kontinuitet och förekomst av naturvårdsarter.	3 - Påtagligt	Planerade ledningar går norr om området. Objektet bedöms därmed inte påverkas.
303	Trädklädd betesmark	Rödlistade arter och signalarter. Senvuxna tallar och ekar. Sölbelysta tallar. Sölbelyst hållmark. Brynmiljö.	3 - Påtagligt	Planerade ledningar korsar objektet och riskerar därmed att påverkas.
302	Äng och betesmark	Äldre tall och ek. Hävdgynnad flora. Blomrikiedom. Hållmarker. Block. Dock upphörd hävd under igenväxning.	3 - Påtagligt	Planerade ledningar går väster om området med luftspann. Objektet bedöms

2020-103485-0001 2020-10-07

				därmed inte påverkas.
301	Åkermark	Till viss del hävdgynnad flora, annars blomrikedom. Brynmiljöer och naturvårdsarter. Död ved förekommer vid brynet.	3 - Påtagligt	Planerade ledningar korsar området med luftspann och riskerar därmed att påverkas.
403	Hällmarkstallskog	Senvuxna grovgreniga tallar. Lite yngre död tallved på marken. Möjligen svampintressant.	3 - Påtagligt	Planerade ledningar berör östra delen av objektet.
402	Kraftledningsgata	Blomrika partier, hävdpräglad, solbelysta mindre hållar och block.	3 - Påtagligt	Planerade ledningar korsar området med luftspann. Objektet bedöms därmed inte påverkas.
401	Brynmiljö	Äldre solbelysta tallar i kombination med ek och asp i bryn skapar ett intressant miljö för insekter och värmeälskande arter. Blottat håll och stenblock bidrar också till det. Bitvis blomrika partier i skogskanten med olika blommade växter.	3 - Påtagligt	Planerade ledningar korsar området och objektet påverkas.
404	Trädklädd betesmark	Äldre solbelysta tallar, mycket blomrika partier, solbelysta block, pågående bete.	3 - Påtagligt	Planerade ledningar korsar området och riskerar därmed att påverka objektet.
304	Småvatten	Småvatten genom åker med bryn med stor lövträdsväxning.	3 - Påtagligt	Planerade ledningar korsar objektet.

2020-10-07

2020-103485-0001

201	Hällmarkstallskog	Äldre, naturlig tallskog med gott om äldre träd. Solbelyst miljö, rikt på block och lodytor.	3 - Påtagligt	Planerade ledningar korsar objektet.
-----	-------------------	--	---------------	--------------------------------------

Oxelösunds kommun

I den genomförda naturvärdesinventeringen inom Oxelösunds kommun identifierades 8 naturvärdesobjekt. Av de identifierade naturvärdesobjekten klassificerades sju objekt som naturvärdesklass 3 och ett objekt som naturvärdesklass 2, se Tabell 22.

Tabell 22. Naturvärdesobjekt identifierade vid naturvärdesinventeringen i Oxelösunds kommun inom det valda ledningsstråkstråket (200 meter).

Objektnr	Typ	Beskrivning	Naturvärdesklass	Påverkan
107	Kraftledningsgata	Lång yta av hävdad mark. Solexponerad berghäll. Gynnsamt för insekter och fåglar. Enstaka enbuskage.	3 - Påtagligt	Planerade ledningar korsar området med luftspann. Objektet bedöms därmed inte påverkas.
134	Vattendrag	Öppet rinnande vatten, är gynnsamt för flera artgrupper.	3 - Påtagligt	Planerade ledningar går öster om området med luftspann. Objektet bedöms därmed inte påverkas.
105	Sumpskog	Variierande markfuktighet, sparsamt men spridd död ved. viss flerskiktning av skog. Gynnsamt för fåglar. Bohål i asp. Några aspar över 70 cm i diameter. Kontinuitet av skugga och fuktighet. Nära klass 2.	3 - Påtagligt	Planerade ledningar går öst om objektet. Objektet bedöms därmed inte påverkas.
106	Vattendrag	Naturligt meandrande med exponerade	2 - Högt	Planerade ledningar går öster om området

2020-10-07

2020-103485-0001

		rotsocklar. Förekomst av naturvårdsarter men arter i vattenmiljön är inte undersökt. Därav preliminär klassning.		med luftspann. Objektet bedöms därmed inte påverkas.
103	Blandskog	Bohål i asp, varierande markfuktighet, sparsamt med död ved och kuperat och viss flerskiktning av skog. Gynnsamt för fåglar.	3 - Påtagligt	Planerade ledningar korsar objektet och riskerar därmed att påverkas.
104	Kraftledningsgata	Flertalet hävdgynnade arter. Solexponerad berghäll. Gynnsamt för insekter.	3 - Påtagligt	Planerade ledningar går sydväst om området med luftspann. Objektet bedöms därmed inte påverkas.
102	Brynmiljö	Flertalet hävdgynnade arter. Blichsamling. Hackhål i sälg.	3 - Påtagligt	Planerade ledningar berör objektets västra delar.
101	Brynmiljö	Variation av trädslag och ålder. Sparsam men spridd förekomst av död ved. Hackhål i sälg. Tallar över 120 år.	3 - Påtagligt	Planerade ledningar korsar objektet.

2020-10-07
2020-103485-0001

5.5.4 Skyddsvärda arter

ArtDatabanken vid Sveriges Lantbruksuniversitet i Uppsala samlar in, lagrar, utvärderar och tillhandahåller information om rödlistade och skyddsvärda växt- och djurarter. Med skyddsvärda arter menas rödlistade och/eller juridiskt skyddade arter. Naturvårdsverket fastställer som ansvarig myndighet listorna som officiella dokument. Kunskap om vilka arter som minskar i antal och utbredning är nödvändigt för att veta vilka naturvårdsinsatser som behövs. De svenska rödlistorna grupperar arterna i enlighet med internationella kriterier i ett system med fem kategorier för olika grad av sällsynthet och risk för utdöende:

- Nära hotad (NT)
- Sårbar (VU)
- Starkt hotad (EN)
- Akut hotad (CR)
- Nationellt utdöd (RE)

Arter som inte är hotade kategoriseras som livskraftig (LC).

Artdatabanken har infört begreppet naturvårdsarter som ett verktyg vid arbete med naturvård. I begreppet ingår rödlistade arter, fridlysta arter och sådana som är listade i EU:s art- och habitatdirektiv, signalarter (indikerar artrikedom), ansvarsarter (sådana som har en stor andel av sin population i Sverige), samt nyckelarter (arter som bär upp artsamhällen).²⁷ Calluna har upprättat ett verktyg med listor över naturvårdsarter vilket används i aktuellt projekt, se bilaga 9.

Skyddsvärda arter har undersökts genom utdrag från ArtDatabanken. Kriterierna för fåglar har vid utdraget varit inventeringsområdet samt en buffert om 300 meter för rödlistade och övriga skyddsklassade fåglar. För övriga skyddsvärda arter har 50 meter från ledningssträckningens centrumlinje tagits med. Utdraget för aktuell undersökning av skyddsvärda arter hämtades från ArtDatabanken i maj 2020 och de observationer som bedömts vara för gamla och därmed inaktuella har sällats bort. Nedan sammanfattas de växt- och djurarter som har observerats i enlighet med de kriterier som klargörs ovan.

Arterna redovisas för hela sträckan och är inte indelad per kommun.

Fåglar

Det föreligger ett flertal registrerade fynd av fågelarter inom utdraget från ArtDatabanken. Vissa arter återfinns som enstaka fynd, medan andra arter kan representeras av flera registrerade observationer från olika platser längs ledningssträckningen.

I tabellen nedan redovisas totalt 81 naturvårdsarter där sekretessklassade arter inte är medtagna. Av dessa är 23 listade i fågeldirektivets bilaga 1²⁸ och 46 rödlistade. Alla Sveriges vilda fågelarter är fridlysta²⁹. Samtliga fågelarter, inklusive de arter som är livskraftiga, redovisas nedan i Tabell 23

Tabell 23. Observationer av fågelarter klassade som naturvårdsarter inom inventeringsområdet samt en buffert om 300 meter. "Fdir" innebär att arten är upptagen i fågeldirektivets bilaga 1, vilket innebär att arten är av sådant unionsintresse att bevarandeområden behöver utses. I kolumnen skyddstyp listas om en art är rödlistad samt om arten är skyddad enligt artskyddsförordningen.

Art	Observationskälla	Skyddstyp
Backsvala <i>Riparia</i>	Artdatabanken	Fridlyst enligt 4 §, Sårbar (VU)
Björktrast <i>Turdus pilaris</i>	Artdatabanken	Fridlyst enligt 4 §, Nära hotad (NT)
Bläsand <i>Anas penelope</i>	Artdatabanken	Fridlyst enligt 4 §, Sårbar (VU)
Brun kärrhök <i>Circus aeruginosus</i>	Artdatabanken	Fridlyst enligt 4 §, Fdir
Brunand <i>Aythya ferina</i>	Artdatabanken	Fridlyst enligt 4 §, Starkt hotad (EN)
Brushane <i>Calidris pugnax</i>	Artdatabanken	Fridlyst enligt 4 §, Sårbar (VU), Fdir
Buskskvätta <i>Saxicola rubetra</i>	NVI	Fridlyst enligt 4 §, Nära hotad (NT)
Busksångare <i>Acrocephalus dumetorum</i>	Artdatabanken	Fridlyst enligt 4 §, Nära hotad (NT)

²⁷ <https://www.artdatabanken.se/arter-och-natur/biologisk-mangfald/naturvardsarter/> (hämtad 20-09-23)

²⁸ Arter upptagna i Fågeldirektivets bilaga 1 har ett sådant unionsintresse att särskilda skyddsområden behöver utses.

²⁹ Fridlysning innebär att det är förbjudet att avsiktligt störa utpekade fridlysta arter (bl.a. under parning/häckning, uppfödning, övervintring och flyttning) och skada/förstöra fortplantningsområden eller viloplatser för arterna. Det är även förbjudet att döda, skada och fånga arterna samt ta bort/skada ägg, rom, larver eller bon för utpekade arter.

Art	Observationskälla	Skyddstyp
Domherre <i>Pyr rhula pyrrhula</i>	Artdatabanken	Fridlyst enligt 4 §
Drillsnäppa <i>Actitis hypoleucos</i>	Artdatabanken	Fridlyst enligt 4 §, Nära hotad (NT)
Enkelbeckasin <i>Gallinago gallinago</i>	Artdatabanken	Fridlyst enligt 4 §
Entita <i>Poecile palustris</i>	Artdatabanken	Fridlyst enligt 4 §, Nära hotad (NT)
Fiskmås <i>Larus canus</i>	NVI	Fridlyst enligt 4 §, Nära hotad (NT)
Fisktärna <i>Sterna hirundo</i>	Artdatabanken	Fridlyst enligt 4 §, Fdir
Gråtrut <i>Larus argentatus</i>	Artdatabanken	Fridlyst enligt 4 §, Sårbar (VU)
Grönbena <i>Tringa glareola</i>	Artdatabanken	Fridlyst enligt 4 §, Fdir
Grönfink <i>Chloris chloris</i>	Artdatabanken	Fridlyst enligt 4 §, Starkt hotad (EN)
Gröngöling <i>Picus viridis</i>	Artdatabanken	Fridlyst enligt 4 §
Gulspurv <i>Emberiza citrinella</i>	NVI	Fridlyst enligt 4 §, Nära hotad (NT)
Gulärta <i>Motacilla flava</i>	Artdatabanken	Fridlyst enligt 4 §
Grönsångare <i>Phylloscopus sibilatrix</i>	NVI	Fridlyst enligt 4 §, Nära hotad (NT)
Gök <i>Cuculus canorus</i>	NVI	Fridlyst enligt 4 §
Hornuggla <i>Asio otus</i>	NVI	Fridlyst enligt 4 §, Nära hotad (NT)
Hussvala <i>Delichon urbicum</i>	Artdatabanken	Fridlyst enligt 4 §, Sårbar (VU)
Järpe <i>Tetrastes bonasia</i>	Artdatabanken	Fridlyst enligt 4 §, Nära hotad (NT), Fdir
Knipa <i>Bucephala clangula</i>	Artdatabanken	Fridlyst enligt 4 §
Kornknarr <i>Crex crex</i>	Artdatabanken	Fridlyst enligt 4 §, Nära hotad (NT), Fdir
Kricka <i>Anas crecca</i>	Artdatabanken	Fridlyst enligt 4 §, Sårbar (VU)
Kråka <i>Corvus corone</i>	Artdatabanken	Fridlyst enligt 4 §, Nära hotad (NT)
Kärrsångare <i>Acrocephalus palustris</i>	Artdatabanken	Fridlyst enligt 4 §
Ljungpipare <i>Pluvialis apricaria</i>	Artdatabanken	Fridlyst enligt 4 §, Fdir
Mindre flugsnappare <i>Ficedula parva</i>	Artdatabanken	Fridlyst enligt 4 §, Fdir
Mindre hackspett <i>Dendrocopos minor</i>	Artdatabanken	Fridlyst enligt 4 §, Nära hotad (NT)
Mindre strandpipare <i>Charadrius dubius</i>	Artdatabanken	Fridlyst enligt 4 §
Nattskärre <i>Caprimulgus europaeus</i>	Artdatabanken	Fridlyst enligt 4 §, Fdir
Orre <i>Lyrurus tetrix</i>	NVI	Fridlyst enligt 4 §, Fdir
Ortolansparv <i>Emberiza hortulana</i>	Artdatabanken	Fridlyst enligt 4 §, Akut hotad (CR), Fdir
Pärluggla <i>Aegolius funereus</i>	Artdatabanken	Fridlyst enligt 4 §, Fdir
Rosenfink <i>Carpodacus erythrinus</i>	Artdatabanken	Fridlyst enligt 4 §, Nära hotad (NT)
Råka <i>Corvus frugilegus</i>	Artdatabanken	Fridlyst enligt 4 §, Nära hotad (NT)
Rödbena <i>Tringa totanus</i>	Artdatabanken	Fridlyst enligt 4 §
Rödstjärt <i>Phoenicurus phoenicurus</i>	NVI	Fridlyst enligt 4 §
Rödspov <i>Limosa limosa</i>	Artdatabanken	Fridlyst enligt 4 §, Starkt hotad (EN)
Rödvingetrast <i>Turdus iliacus</i>	Artdatabanken	Fridlyst enligt 4 §, Nära hotad (NT)
Rördrom <i>Botaurus stellaris</i>	Artdatabanken	Fridlyst enligt 4 §, Nära hotad (NT), Fdir
Rörsångare <i>Acrocephalus scirpaceus</i>	NVI	Fridlyst enligt 4 §, Nära hotad (NT)
Silvertärna <i>Sterna paradisaea</i>	Artdatabanken	Fridlyst enligt 4 §, Fdir
Skedand <i>Anas clypeata</i>	Artdatabanken	Fridlyst enligt 4 §, Nära hotad (NT)
Skogsduva <i>Columba oenas</i>	Artdatabanken	Fridlyst enligt 4 §
Skrattmås <i>Chroicocephalus ridibundus</i>	NVI	Fridlyst enligt 4 §, Nära hotad (NT)

Art	Observationskälla	Skyddstyp
Skäggmes <i>Panurus biarmicus</i>	Artdatabanken	Fridlyst enligt 4 §
Smådopping <i>Tachybaptus ruficollis</i>	Artdatabanken	Fridlyst enligt 4 §, Nära hotad (NT)
Småfläckig sumphöna <i>Porzana porzana</i>	Artdatabanken	Fridlyst enligt 4 §, Sårbar (VU), Fdir
Sommargylling <i>Oriolus oriolus</i>	Artdatabanken	Fridlyst enligt 4 §, Starkt hotad (EN)
Sparvuggla <i>Glaucidium passerinum</i>	Artdatabanken	Fridlyst enligt 4 §, Fdir
Spillkråka <i>Dryocopus martius</i>	NVI	Fridlyst enligt 4 §, Nära hotad (NT), Fdir
Stare <i>Sturnus vulgaris</i>	Artdatabanken	Fridlyst enligt 4 §, Sårbar (VU)
Stenknäck <i>Coccothraustes coccothraustes</i>	Artdatabanken	Fridlyst enligt 4 §
Stenskvätta <i>Oenanthe oenanthe</i>	Artdatabanken	Fridlyst enligt 4 §
Stjärtand <i>Anas acuta</i>	Artdatabanken	Fridlyst enligt 4 §, Sårbar (VU)
Stjärtmes <i>Aegithalos caudatus</i>	Artdatabanken	Fridlyst enligt 4 §
Storlom <i>Gavia arctica</i>	Artdatabanken	Fridlyst enligt 4 §, Fdir
Storspov <i>Numenius arquata</i>	Artdatabanken	Fridlyst enligt 4 §, Starkt hotad (EN)
Strandskata <i>Haematopus ostralegus</i>	Artdatabanken	Fridlyst enligt 4 §, Nära hotad (NT)
Strömstare <i>Cinclus cinclus</i>	Artdatabanken	Fridlyst enligt 4 §
Svarthakedopping <i>Podiceps auritus</i>	NVI	Fridlyst enligt 4 §
Svart rödstjärt <i>Phoenicurus ochruros</i>	Artdatabanken	Fridlyst enligt 4 §, Nära hotad (NT)
Svartvit flugsnappare <i>Ficedula hypoleuca</i>	NVI	Fridlyst enligt 4 §, Nära hotad (NT)
Sångsvan <i>Cygnus cygnus</i>	NVI	Fridlyst enligt 4 §, Fdir
Sävspurv <i>Emberiza schoeniclus</i>	Artdatabanken	Fridlyst enligt 4 §, Nära hotad (NT)
Talltita <i>Poecile montanus</i>	NVI	Fridlyst enligt 4 §, Nära hotad (NT)
Tofsmes <i>Lophophanes cristatus</i>	NVI	Fridlyst enligt 4 §
Tofsvipa <i>Vanellus vanellus</i>	Artdatabanken	Fridlyst enligt 4 §, Sårbar (VU)
Tornseglare <i>Apus apus</i>	Artdatabanken	Fridlyst enligt 4 §, Starkt hotad (EN)
Trana <i>Grus grus</i>	NVI	Fridlyst enligt 4 §, Fdir
Vaktel <i>Coturnix coturnix</i>	Artdatabanken	Fridlyst enligt 4 §, Nära hotad (NT)
Vitkindad gås <i>Branta leucopsis</i>	Artdatabanken	Fridlyst enligt 4 §, Fdir
Trädlärka <i>Lullula arborea</i>	NVI	Fridlyst enligt 4 §, Fdir
Törnskata <i>Lanius collurio</i>	NVI	Fridlyst enligt 4 §, Fdir
Törnsångare <i>Sylvia communis</i>	NVI	Fridlyst enligt 4 §
Ärtsångare <i>Sylvia curruca</i>	NVI	Fridlyst enligt 4 §, Nära hotad (NT)

Övriga skyddsvärda arter

Med övriga skyddsvärda arter menas övriga växt-, djur-, svamp- eller insektsarter och omfattar inte fågelarter.

Det föreligger ett flertal registrerade fynd av övriga skyddsvärda arter inom utdraget från ArtDatabanken. Vissa arter återfinns som enstaka fynd, medan andra arter kan representeras av flera registrerade observationer från olika platser längs ledningssträckningen.

Inom 50 meter från ledningssträckningens centrum har arter observerats vid inventering samt vid uttag i artdatabanken. Bland de identifierade övriga skyddsvärda arterna observerades 61 naturvårdsarter varav

ingen är listad i art- och habitatdirektivets bilaga 2³⁰, en är listad i art- och habitatdirektivets bilaga 5³¹ och nio är fridlysta. Av de identifierade arterna var nio rödlistade. Observationer av övriga skyddsvärda arter klassade som naturvårdsarter framgår i Tabell 24.

Tabell 24. Observationer av naturvårdsarter (exklusive fågelarter) inom 50 meter från ledningssträckningen. Ingen av arterna är upptagna i art- och habitatdirektivets bilaga 2. Arten har enligt art- och habitatdirektivet ett sådant unionsintresse att insamling i naturen och exploatering kan bli föremål för särskilda förvaltningsåtgärder. Arten finns upptagen i bilaga 5 till art- och habitatdirektivet. I kolumnen skyddstyp listas om en art är rödlistad samt om arten är skyddad enligt artskyddsförordningen.

Art	Observationskälla	Skyddstyp
Däggdjur		
Bäver <i>Castor fiber</i>	NVI	Skyddad enligt 5 §
Fjärilar		
Barrskogsspinnare <i>Cosmotriche Lobulina</i>	Artdatabanken	Nära hotad (NT)
Bredbrämrad bastardsvärmare <i>Zygaena Ionicerae</i>	Artdatabanken	Nära hotad (NT)
Brunfläckig pärlemorfjäril <i>Boloria Selene</i>	NVI, Artdatabanken	
Makaonfjäril <i>Papilio Machaon</i>	NVI, Artdatabanken	
Mindre bastardsvärmare <i>Zygaena viciae</i>	Artdatabanken	Nära hotad (NT)
Prydlig pärlemorfjäril <i>Boloria Euphrosyne</i>	NVI, Artdatabanken	
Pärlgräsfjäril <i>Coenonympha arcania</i>	Artdatabanken	
Silverblåvinge <i>Polyommatus amandus</i>	Artdatabanken	
Silverstreckad pärlemorfjäril <i>Argynnis paphia</i>	Artdatabanken	
Skogsnätfjäril <i>Melitaea Athalia</i>	NVI, Artdatabanken	
Skogsvisslare <i>Erynnis tages</i>	Artdatabanken	
Smultronvisslare <i>Pyrgus malvae</i>	Artdatabanken	
Starrgräsfjäril <i>Coenonympha tullia</i>	Artdatabanken	
Svartfläckig glanssmygare <i>Carterocephalus silvicola</i>	Artdatabanken	
Svingelgräsfjäril <i>Lasiommata megera</i>	Artdatabanken	
Treuddsaftonfly <i>Acronicta tridens</i>	Artdatabanken	Sårbar (VU)
Violett kantad guldinge <i>Lycaena hippothoe</i>	Artdatabanken	Nära hotad (NT)
Ängsblåvinge <i>Cyaniris semiargus</i>	Artdatabanken	
Ängspärlemorfjäril <i>Argynnis aglaja</i>	Artdatabanken	
Ängssmygare <i>Ochlodes sylvanus</i>	Artdatabanken	
Grod- och kräldjur		
Mindre vattensalamander <i>Lissotriton Vulgaris</i>	NVI	Fridlyst enligt 6 §
Kärlväxter		
Backsmultron <i>Fragaria Viridis</i>	NVI	
Blodrot <i>Potentilla Erecta</i>	NVI	
Blåsippa <i>Hepatica Nobilis</i>	NVI	Fridlyst enligt 8 § och 9 §
Blåsuga <i>Ajuga Pyramidalis</i>	NVI	
Bockrot <i>Pimpinella Saxifraga</i>	NVI	
Brudborste <i>Cirsium heterophyllum</i>	NVI	
Brudbröd <i>Filipendula Vulgaris</i>	NVI	
Darrgräs <i>Briza media</i>	NVI	
Fläcknycklar <i>Dactylorhiza Maculata</i>	NVI	Fridlyst enligt 8 §
Grönpyrola <i>Pyrola chlorantha</i>	Artdatabanken	

³⁰ Arter upptagna i art- och habitatdirektivets bilaga 2 har ett sådant unionsintresse att särskilda skyddsområden behöver utses.

³¹ Arter upptagna i art- och habitatdirektivet bilaga 5 har ett sådant unionsintresse att insamling i naturen och exploatering kan bli föremål för särskilda förvaltningsåtgärder.

Art	Observationskälla	Skyddstyp
Gullpudra <i>Chrysosplenium alternifolium</i>	NVI	
Gullviva <i>Primula veris</i>	NVI	Fridlyst enligt 8 § och 9 §
Gulmåra <i>Galium Verum</i>	NVI	
Göklomster <i>Lychnis floscuculi</i>	NVI	
Gökärt <i>Lathyrus Linifolius</i>	NVI	
Jungfrulin <i>Polygala Vulgaris</i>	NVI	
Knärot <i>Goodyera repens</i>	Artdatabanken	Sårbar (VU), Fridlyst enligt 8 §
Liljekonvalj <i>Convallaria Majalis</i>	NVI	Fridlyst enligt 9 §
Liten blåklocka <i>Campanula Rotundifolia</i>	NVI	
Liten fetknopp <i>Sedum Annuum</i>	NVI	
Mattlumner <i>Lycopodium Clavatum</i>	NVI	Fridlyst enligt 9 §
Missne <i>Calla Palustris</i>	NVI	
Nattviol <i>Platanthera Bifolia</i>	NVI	Fridlyst enligt 8 §
Ormbär <i>Paris Quadrifolia</i>	NVI	
Prästkrage <i>Leucanthemum vulgare</i>	NVI	
Revlumner <i>Lycopodium Annotinum</i>	NVI	Fridlyst enligt 9 §
Ryl <i>Chimaphila umbellata</i>	Artdatabanken	Starkt hotad (EN)
Rödkämpar <i>Plantago Media</i>	NVI	
Lavar		
Lönnlav <i>Bacidia Rubella</i>	NVI	
Mossor		
Blåmossa <i>Leucobryum Glaucum</i>	NVI	
Långfliksmossa <i>Nowellia Curvifolia</i>	NVI	
Skalbaggar		
Bronshjon <i>Callidium Coriaceum</i>	NVI	
Mindre mörghorre <i>Tomicus Minor</i>	NVI	
Myskbock <i>Aromia Moschata</i>	NVI	
Reliktbock <i>Nothorhina Muricata</i>	NVI	Rödlistad (NT)
Steklar		
Blåklockshumla <i>Bombus Soroensis</i>	NVI	
Bålgeting <i>Vespa crabro</i>	NVI	
Svampar		
Blomkålssvamp <i>Sparassis crispa</i>	Artdatabanken	
Motaggsvamp <i>Sarcodon squamosus</i>	Artdatabanken	Nära hotad (NT)

5.5.5 Hänsynsåtgärder

Vid strandskyddade områden kommer stolpplacering att anpassas så att stolpar om möjligt kan placeras utanför skyddsområdena. Dispens kommer att sökas för områden som berörs och inte kan undvikas. Genom strandskyddade områden som inte kan undvikas ska stolpar placeras så långt bort från vattenförekomsten som möjligt. En skyddszon med befintlig lågväxande vegetation sparas i anslutning till vattendrag och våtmarker. Med lågväxande vegetation menas buskar och lågväxande träd. Vegetation under två meter kan lämnas. Vegetation som kan växa till över två meter måste kapas för att säkerhetsställa säkerheten för ledningen.

Vid passage av vattendrag används tillfälliga eller permanenta broar. Körning i vattendrag eller i strandzoner utförs endast om det är tekniskt eller miljömässigt motiverat eller vid akuta situationer. Vid sådan körning skyddas naturmiljön genom utläggande av t.ex. ris eller virke och stor försiktighet vidtas för att undvika påverkan på mark i anslutning till vattnet och för att minska risken för läckage av partiklar som kan grumla

vattenmiljön. Tillfälliga broar och utlagd skydd avlägsnas efter utfört arbete. Träd och buskar lämnas i möjligaste mån kvar i vattenbryn.

I alla projekt ställer Vattenfall Eldistribution AB miljökrav på sina entreprenörer enligt miljöledningssystem ISO 14001 för vad som gäller på eller invid Vattenfall Eldistribution ABs anläggningar. Vid upphandlingen av entreprenör ställer Vattenfall Eldistribution AB krav på att arbetsmaskiner ska använda miljöanpassade, biologiskt nedbrytbara smörj- och hydrauloljor samt propylenglykol. Lastbilar ska köras på miljöklass 1 diesel. Röjsågar, motorsågar etc. ska köras på alkylatbränsle om de inte är försedda med katalytisk rening. Upplagsplatser och uppställningsplatser för fordon kommer att placeras så att eventuella läckage och dylikt inte riskerar att nå grundvatten eller vattendrag. Uppställning nära vattendrag ska generellt undvikas. Entreprenören ska även ha dokumenterade rutiner för hantering av miljöolyckor.

I möjligaste mån kommer stolpar att undvikas inom sumpskogar, våtmarksområden, nyckelbiotoper och andra områden med känslig naturmiljö.

Körvägar planeras noggrant i blöta områden för att minimera körning genom känsliga områden. Om blöta områden passerar används andra skyddsåtgärder för att minimera risken för markskador. En sådan skyddsåtgärd kan exempelvis vara användning av kavelbroar/stockmattor eller andra tryckfördelande åtgärder. I områden med dålig bärighet eller om avverkning inte kan ske vid en viss tidpunkt (t.ex. för att undvika markskador eller med hänsyn till häckningstid för fåglar), så kan avverkning istället ske vid en annan tidpunkt eller motormanuellt med röjsåg/motorsåg.

Vid avverkning kan även död ved lämnas kvar efter överenskommelse med fastighetsägaren, vilket är positivt för den biologiska mångfalden.

Vid skyddsvärda trädmiljöer kommer körning att ske med försiktighet och schaktning samt upplag inom krondroppskanten kommer att i möjligaste mån undvikas. Även avverkning av skyddsvärda träd kommer att i möjligaste mån att undvikas.

Vid objekt som omfattas av generellt biotopskydd kommer det vid detaljprojekteringen att utredas om träd inom objekten kan sparas. Då arbete utförs nära alléer undviks skador på träd som kan uppstå vid fällning, beskärning, körning eller grävning. Vid arbete nära åkerholmar undviks schaktning samt täckning med grus, ris, jord och sten inom objektet. Kan inte objekten undvikas kommer dispens sökas hos berörd länsstyrelse.

Vid detaljprojekteringen kan sträckning justeras inom ramen för koncessionslinjen och stolpplacering anpassas om det behövs för att minska påverkan på naturvärdesobjekt. Åtgärder för att minska risken för skador på känsliga naturvärdesobjekt under byggtiden vidtas där så är möjligt.

Vid Stora Bötets Natura 2000-område, naturreservat och riksintresse för naturvården uppförs ledningarna på södra sidan om befintliga ledningar och det skyddade området undviks därmed. Körvägar och uppställningsplatser planeras utanför det skyddade området.

Vid Kilaån-Vretåns Natura 2000-område och riksintresse för naturvården korsas området med luftspann. Inga stolpar kommer att placeras inom Natura-2000 området eller området som är av riksintresse för naturvården.

Om dispens inom vattenskyddsområden anses krävas vid grävning/schaktning eller anläggning av fundament och stolpar kommer det att sökas.

Skyddade växtarter kommer under byggnation och framtida underhåll av ledningen att märkas ut och därmed minimeras av ev. konsekvenser. I ledningens skogsgata kan lågor och död ved lämnas kvar för att bidra till den biologiska mångfalden.

Som en hänsynsåtgärd kan avverkning och byggnation ske utanför fåglarnas mest aktiva häckningstid för att minska störning. För att minska risken för att fåglar ska kollidera med ledningen kan den förses med

fågelavvisare, t.ex. snurrande reflexer, vid ev. riskområden. Även stolptyp kan anpassas genom identifierade riskområden genom att portalstolpar med horisontella linor, som minskar risken för att större fåglar kan komma åt två faser med vingarna samtidigt, kan användas istället för någon annan stolptyp.

Inför underhåll kommer Sökanden genomföra samråd enligt 12 kap. 6 § miljöbalken med länsstyrelsen för att säkerställa att påverkan på naturvärden och naturmiljöer minskas.

5.5.6 Konsekvensbedömning

Skyddade naturområden

Ledningarnas påverkan bedöms, med vidtagna hänsynsåtgärder, medföra små konsekvenser på strandskyddet.

Inga stolpar kommer att placeras på eller i objekt som omfattas av generellt biotopskydd. Träd i åkerholmar längs ledningssträckningen kan behöva avverkas för att skogsgatan ska hållas trädfri. Ledningarna bedöms därmed, med vidtagna hänsynsåtgärder, medföra små konsekvenser för det generella biotopskyddet.

Tolmon- Åkforsån är ett riksintresse för naturvärden där ledningssträckningen korsar Åkforsån. Med hänsyn till ovanstående hänsynsåtgärder för vattendrag bedöms inte de nya ledningarna påverka syftet med riksintresset.

De nya ledningarna byggs söder om de befintliga ledningarna vars skogsgata angränsar mot Stora Bötets Natura 2000-område, naturreservat och riksintresse för naturvärden. De nya ledningarna berör inte området och bedöms därmed medföra obetydliga konsekvenser för Stora Bötet.

Kilaån riksintresse för naturvärden och Kilaån-Vretåns Natura 2000-område bedöms med vidtagna hänsynsåtgärder inte beröras av ledningssträckningen. Ledningarna bedöms medföra obetydliga konsekvenser för området.

Med vidtagna hänsynsåtgärder bedöms att de nya ledningarna medföra små konsekvenser på Björkvik vattenskyddsområde. Bedömningen baseras på att erforderliga hänsynsåtgärder tas under entreprenaden.

Sammantaget bedöms konsekvenserna för skyddade naturområden bli små.

Övriga naturvärden

Enstaka träd och buskar vid områden utpekade vid ängs- och betesmarksinventeringen riskeras att tas ned men påverkan bedöms på dessa områden som liten. Även enstaka skyddsvärda träd kan påverkas av ledningssträckningen. Samråd sker med länsstyrelsen om skyddsvärda träd påverkas.

Stolpplacering vid våtmarker sker i största möjligaste mån vid torra områden. Torra områden har identifierats med uppgifter baserade på naturvårdsverkets markfuktighetskarta. För att definitivt avgöra om delar av en våtmark är torr krävs att markundersökningar utförs. Eftersom markundersökningar först kan ske i samband med detaljprojekteringen kan det i detta läge av tillståndsprocessen enbart utföras preliminära bedömningar av våtmarkers torra områden. Utifrån markfuktighetskartan bedöms att stolpplacering kan utföras på torra områden vid berörda våtmarker och sumpskogar. Med vidtagna hänsynsåtgärder och ovanstående bedöms påverkan på våtmarker som liten.

Den största risken som de planerade ledningarna innebär för det gröna sambandet är att spridningskorridorer för arter kan påverkas. Ledningssträckningen fragmenterar det gröna sambandet då den korsar i obruten mark. Dock kan detta kompenseras genom att skogsgatan kan verka som spridningskorridor för arter som finner livsmiljö i skogsgatan och som inte gynnas av skog eller igenväxt mark.

Ledningarna berör flera naturvårdsprogram. De naturvärden inom naturvårdprogrammen som är kopplade till vatten kvarstår då de hydrologiska förhållandena ej bedöms beröras. Naturvärden kopplade till fågelvärden

inom naturvårdsprogrammen kommer att utredas ytterligare i samband med fågelinventeringen. Lokala biotoper kan påverkas av de planerade kraftledningarna.

De nya ledningarna bedöms medföra måttliga konsekvenser för nyckelbiotoper, sumpskogar, naturvårdsprogram och andra områden med känslig naturmiljö.

Naturvärdesobjekt

Av de identifierade naturvärdesobjekten bedöms 35 objekt med naturvärdesklass 3, nio objekt med naturvärdesklass 2 och ett objekt med naturvärdesklass 1 beröras av planerad kraftledning. Den konsekvensen för objekt med högsta naturvärden redovisas nedan.

NVO 305 (naturvärdesklass 2), 7 (naturvärdesklass 2) och 350 (naturvärdesklass 1) utgör vattendrag eller kantzoner till vattendrag. Vid dessa vattendrag är träd och buskar i anslutning till vattendragen viktigt eftersom de bidrar till skuggning, minskad erosion, stabilisering av strandkanten och tillförsel av organiskt material till vattenmiljön. Avverkning av kantzoner riskerar att få en viss påverkan på vattenmiljön men med hänsyn till hänsynsåtgärder där lågväxande vegetation sparas vid lågväxande vegetation bedöms påverkan bli liten på objekten. Ytan som riskerar att avverkas vid NVO 350 är dessutom liten i förhållande till vattendragets storlek vilket innebär att objektet påverkas i mindre utsträckning.

Påverkan på NVO 502 (högt naturvärde) bedöm vara litet då lågväxande vegetation sparas vid objektet.

I NVO 413, 417, 419, 10 och 5 som alla naturvärdesklassats med högt naturvärde finna värden knutna till värdefulla träd som riskerar att avverkas och därmed innebära en negativ effekt på objekten. I NVO 419 finns dessutom höga värden knutna till öppen, hävdad mark med rik flora och äldre buskar, vilket inte bedöms påverkas av de planerade kraftledningarna.

I NVO 306 (högt naturvärde) riskerar äldre träd eller stående död ved tas ner vilket innebär att livsmiljöer försvinner för vedlevande insekter, vedsvampar och fågelarter som t.ex. hackspettar.

Sammantaget bedöms de nya ledningarna medföra små till måttliga konsekvenser för naturvärdesobjekten. Denna bedömning baseras på att artmångfalden temporärt kan minska och att lokala biotoper kan påverkas av de planerade kraftledningarna.

Skyddsvärda arter

Ledningssträckningen bedöms initialt inte påverka några identifierade skyddsvärda arterna på ett sådant sätt att dess bevarandestatus i området påverkas. En fördjupad artskyddstudie kommer att utföras i samband med att naturvärdesinventeringen slutförs. Fördjupad artinventering kan även bli aktuellt om så bedöms nödvändigt. I studien kommer hänsynsåtgärder samt eventuell påverkan på fridlysta arter att beskrivas.

Skyddsvärda fåglar

Den främsta risken som en luftledning kan utgöra för fåglar är kollision och strömgenomgång.³² Enligt rapporten Elnät i fysisk planering – Behandling av ledningar och stationer i fysisk planering och tillståndsärenden från 2014 är det främst ledningar som har 20 kV eller lägre spänning som är riskabla för större fåglar gällande strömgenomgång vid kollision av linor. På större ledningar, som i detta fall, kan topplinan vara farlig genom att fåglar kolliderar med den.³³

Kollision med fas- eller topplinor leder oftast till att fågeln dör av antingen själva kollisionen med ledningen, efterföljande kollision med marken eller p.g.a. skador och benbrott på vingar och/eller ben. För att fåglar ska utsättas för strömgenomgång krävs att de kommer åt strömförande och jordade delar på

³² AEWA (2011), Review of the Conflict between Migratory Birds and Electricity Power Grids in the African-Eurasian Region

³³ Svenska kraftnät (2014), Elnät i fysisk planering – Behandling av ledningar och stationer i fysisk planering och tillståndsärenden, sid. 48

transformatorstationer eller stolpar eller att de kommer åt mer än en faslina samtidigt. För att en fågel ska komma åt flera faslinor samtidigt måste avståndet mellan linorna vara kortare än fågelns vingspann.

Avståndet mellan faslinorna på förordat alternativ varierar beroende på vilken stolptyp som används. För aktuella stolptyper är avståndet mellan faslinorna minst fyra meter. Havsörn vilket är den största av Nordeuropas vildfåglar har ett vingspann på mellan 200-245 cm.³⁴ Det innebär att inga fåglar som vistas vid planerad kraftledning kan komma åt två faslinor samtidigt. Dock kan alla fåglar kollidera med ledningen oavsett vilken stolptyp som används.

Beroende på luftledningens placering i terrängen är ledningen lättare eller svårare för fåglarna att upptäcka. Där luftledningen går genom skogsmark eller längs större befintlig infrastruktur minskar risken för att kollision sker.³⁵ Vertikalt placerade faslinor och/eller topplina kan utgöra större kollisionsrisk, eftersom fåglar flyger på linan ovanför när de väjer för faslinan som är i deras väg. Eftersom topplinor är smalare än faslinor är de svårare för fåglar att se. Där riskområden för fåglar finns kan ledningen uppföras med dubbelportalstolpar som har vertikalt placerade faslinor.

Fåglar som vistas en längre tid på samma plats har större möjlighet att lära sig undvika kraftledningar. Rastande fåglar flyger på lägre höjd än sträckande fåglar och riskerar därför att kollidera med luftledningar i större utsträckning än de sträckande fåglarna.³⁶

En fågelinventering och en artskyddstudie kommer att genomföras. Ytterligare utredningar kan bli aktuellt efter genomförd fågelinventering. I studien kommer hänsynsåtgärder samt påverkan på fridlysta arter att beskrivas.

Samlad bedömning

Underlag från Callunas bakgrundstudie har varit en del av de ingångsvärden som använts i naturmiljökapitlet. Inventeringen kommer att slutföras under år 2021. Även en fågelutredning kommer att utföras under gällande säsong för att uppfylla svensk standard. Efter det kan en slutlig bedömning av påverkan på naturvärden och artskydd genomföras.

Med nuvarande bakgrundsinformation är den samlade bedömningen att de nya ledningarna, med vidtagna hänsynsåtgärder, medför måttliga konsekvenser för naturmiljön.

5.6 Kulturmiljö

Begreppet kulturmiljö omfattar spår, lämningar och uttryck för människans påverkan och bruk av den fysiska miljön. Kulturmiljön speglar vår historia och berättar om människans verksamhet i förfluten tid. Kulturmiljövården syftar till att bevara, vårda och levandegöra vår kulturmiljö. Skydd av kulturmiljölämningar regleras i kulturmiljölagen. För att få flytta en fast fornlämning krävs särskilt tillstånd.

I följande kapitel ges en beskrivning av de intressen för kulturmiljön som berörs av de nya ledningarna och vilka hänsynsåtgärder som föreslås samt en bedömning av ledningarnas påverkan på berörda intressen.

Flens kommun

Enligt Riksantikvarieämbetets databas förekommer 20 lämningar inom 100 meter från ledningssträckningens mittlinje i Flens kommun, se Tabell 25. Av dessa korsas två lämningar av de planerade ledningarna.

Tabell 25. Kulturlämningar inom 100 meter från ledningssträckningen i Flens kommun.

³⁴ <https://www.fageln.se/art/havsoern.aspx> (hämtad 2020-10-02)

³⁵ Åhlund M., Malmqvist A. (2016), Påverkan av kraftledning på fågellivet – utlåtande, Tappan-Fridhem, Naturcentrum AB (2016-01-19), PM

³⁶ Åhlund M., Malmqvist A. (2016)

Flens kommun		
RAÄ/Lämningsnummer	Fornlämningstyp	Avstånd från ledningarnas mittlinje
Vadsbro 112:1/L1983:5226	Övrig kulturhistorisk lämning, gruvhål	Ligger inom 100 meter
Vadsbro 111:3/L1983:5225	Fornlämning, stensättning	Ligger inom 100 meter
Vadsbro 111:5/L1983:5228	Fornlämning, stensättning	Ligger inom 100 meter
Vadsbro 111:1/L1983:5227	Fornlämning, stensättning	Ligger inom 100 meter
Vadsbro 111:2/L1983:5821	Övrig kulturhistorisk lämning, stensättning	Ligger inom 100 meter
Vadsbro 111:4/L1983:5229	Fornlämning, stensättning	Ligger inom 100 meter
Vadsbro 115:1/L1983:5888	Fornlämning, gravfält	Korsas
Vadsbro 67:1/L1983:5129	Fornlämning, stensättning	Ligger inom 100 meter
Vadsbro 120:2/L1983:5832	Fornlämning, stensättning	Ligger inom 100 meter
Vadsbro 120:1/L1983:5831	Fornlämning, stensättning	Ligger inom 100 meter
Vadsbro 120:4/L1983:5280	Fornlämning, stensättning	Ligger inom 100 meter
Vadsbro 120:3/L1983:5281	Fornlämning, stensättning	Ligger inom 100 meter
Vadsbro 13:1/L1983:5777	Fornlämning, stensättning	Ligger inom 100 meter
Vadsbro 9:1/L1983:5515	Fornlämning, hög	Ligger inom 100 meter
Vadsbro 15:1/L1983:5511	Fornlämning, gravfält	Ligger inom 100 meter
Vadsbro 16:3/L1983:4926	Fornlämning, stensättning	Ligger inom 100 meter
Vadsbro 16:2/L1983:4927	Fornlämning, hög	Ligger inom 100 meter
Bettna 430/L1982:7450	Övrig kulturhistorisk lämning, kolningsanläggning	Ligger inom 100 meter
Bettna 432/ L1982:7452	Fornlämning, boplats	Korsas
Bettna 431/L1982:7451	Övrig kulturhistorisk lämning, kolningsanläggning	Ligger inom 100 meter

Två fornlämningar i Flens kommun korsas av ledningssträckningen, ett gravfält väster om Bårsta och en Boplats vid Brostugan se kartor i Figur 33 och Figur 34.



Figur 34. Fornlämning, Bettna 432.

Katrineholms kommun

Enligt Riksantikvarieämbetets databas förekommer tre lämningar inom 100 meter från ledningssträckningens mittlinje belägna i Katrineholms kommun, se Tabell 26. Av dessa ligger samtliga inom 50 meter från de planerade ledningarna.

Tabell 26. Kulturlämningar inom 100 meter från ledningssträckningens mittlinje i Katrineholms kommun .

Katrineholms kommun		
RAÄ nr/ID	Fornlämningstyp	Avstånd från ledningarnas mittlinje
Björkvik 194:1/L1985:1375	Övrig kulturhistorisk lämning, fyndplats	Ligger inom 50 meter
Björkvik 192:1/L1985:4747	Fornlämning, lägenhetsbebyggelse	Ligger inom 50 meter
Björkvik 193:1/L1985:4748	Övrig kulturhistorisk lämning, fyndplats	Ligger inom 50 meter

Nyköpings kommun

Enligt Riksantikvarieämbetets databas förekommer 30 lämningar inom 100 meter från ledningssträckningens mittlinje belägna i Nyköpings kommun, se Tabell 27.

Tabell 27. Kulturlämningar inom 100 meter från förordad sträckning i Nyköpings kommun.

Nyköpings kommun		
RAÄ nr/ID	Fornlämningstyp	Avstånd från ledningarnas mittlinje
Kila 109:1/L1985:9224	Möjlig fornlämning, lägenhetsbebyggelse	Ligger inom 50 meter
Kila 108:1/L1985:9223	Möjlig fornlämning, lägenhetsbebyggelse	Ligger inom 100 meter
L2019:7533	Övrig kulturhistorisk lämning, färdväg	Ligger inom 100 meter
L2019:3713	Fornlämning, boplatz	Ligger inom 100 meter
Kila 189/L1982:2725	Ingen antikvarisk bedömning, lägenhetsbebyggelse	Ligger inom 100 meter
Kila 119:1/L1985:9285	Ingen antikvarisk bedömning, lägenhetsbebyggelse	Ligger inom 100 meter
Lunda 297/L1982:8561	Fornlämning, boplatz	Ligger inom 100 meter
Lunda 242/L1982:1481	Övrig kulturhistorisk lämning, kolningsanläggning	Ligger inom 50 meter
Lunda 299/L1982:8563	Övrig kulturhistorisk lämning, fyndplats	Ligger inom 100 meter
L2020:460	Fornlämning, boplatz	Korsas
Tunaberg 485/L1982:2802	Övrig kulturhistorisk lämning, område med skogsbrukslämningar	Ligger inom 100 meter
Tunaberg 479/L1982:2934	Övrig kulturhistorisk lämning, område med skogsbrukslämningar	Ligger inom 50 meter
Tunaberg 590/L1982:2158	Övrig kulturhistorisk lämning, husgrund, historisk tid	Ligger inom 100 meter
Bergshammar 68:1/L1985:2162	Fornlämning, röse	Ligger inom 100 meter
Bergshammar 62:2/L1985:2082	Fornlämning, stensättning	Ligger inom 50 meter
Bergshammar 62:1/L1985:2579	Fornlämning, röse	Ligger inom 50 meter
Bergshammar 62:3/L1985:2150	Fornlämning, stensättning	Ligger inom 50 meter
Bergshammar 64:1/L1985:3236	Fornlämning, gravfält	Korsas
Bergshammar 146/L1982:2077	Fornlämning, lägenhetsbebyggelse	Ligger inom 100 meter
Bergshammar 127/L1982:2050	Övrig kulturhistorisk lämning, område med skogsbrukslämningar	Ligger inom 50 meter

2020-10-07
2020-103485-0001

Bergshammar 82:2/L1985:2905	Fornlämning, hållristning	Ligger inom 50 meter
Bergshammar 82:1/L1985:2963	Fornlämning, hållristning	Ligger inom 50 meter
Bergshammar 56:1/L1985:2134	Möjlig fornlämning, stensättning	Korsas
Bergshammar 55:1/L1985:2133	Fornlämning, hållristning	Ligger inom 100 meter
Bergshammar 96:1/L1985:2854	Fornlämning, boplatz	Ligger inom 100 meter
Nyköping 188:4/L1984:7497	Övrig kulturhistorisk lämning, fyndplats	Ligger inom 100 meter
Nyköping 188:2/L1984:7498	Fornlämning, stensättning	Ligger inom 100 meter
Nyköping 303:1/L1984:7587	Fornlämning, hållristning	Ligger inom 100 meter
Nyköping 196:1/L1984:7281	Fornlämning, stensättning	Ligger inom 50 meter
Nyköping 630/L1982:2083	Övrig kulturhistorisk lämning, gränsmärke	Ligger inom 100 meter

Inom Nyköpings kommun är det tre lämningar som korsas av ledningssträckningen, en i närheten av Svartsjömossen, vid Kottorp och en vid Sörby, se kartor i Figur 35 - Figur 37.



Figur 35. L2020:460, fornlämning Boplatz.



Figur 36. Bergshammar 64:1. Fornlämning, gravfält.

2020-10-07

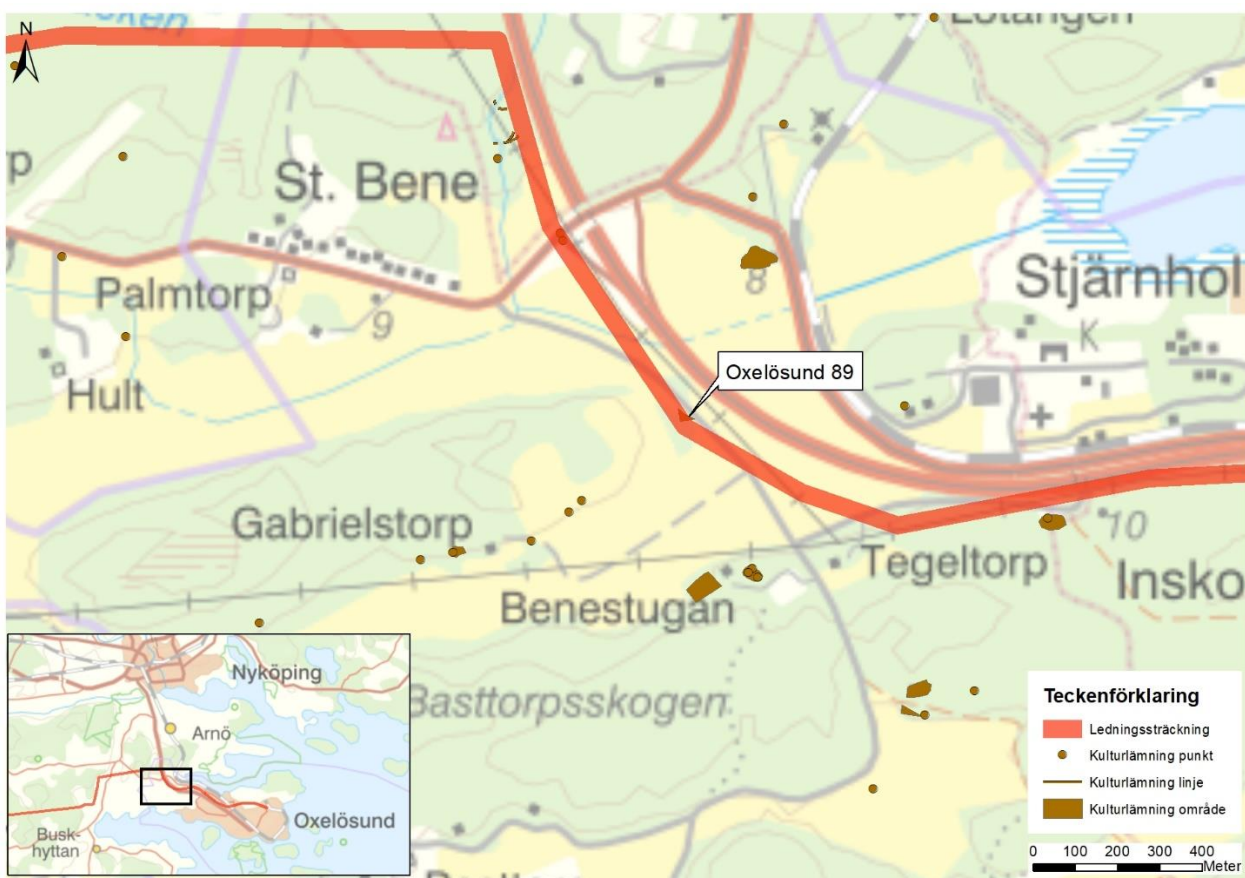
2020-103485-0001

Oxelösund 8:1/L1984:3080	Övrig kulturhistorisk lämning, husgrund, historisk tid	Ligger inom 50 meter
Oxelösund 50:1/L1984:3291	Möjlig fornlämning, bytomt/gårdstomt	Ligger inom 50 meter
Oxelösund 29:1/L1984:2994	Ingen antikvarisk bedömning, bytomt/gårdstomt	Ligger inom 50 meter
Oxelösund 47:1/L1984:3799	Övrig kulturhistorisk lämning, fornlämningsliknande bildning	Ligger inom 100 meter

2020-10-07

Inom Oxelösunds kommun är det en lämning, fossil åker (Oxelösund 89) norr om Tegeltorp, som korsas av de planerade ledningarna, se Figur 38 för karta.

2020-103485-0001



Figur 38. Oxelösund 89. Övrig kulturhistorisk lämning, fossil åker.

Riksintresse för kulturmiljövård

I omkringliggande landskap finns flertalet områden som är av riksintresse för kulturmiljövård.

Cirka 350 meter väster om de planerade ledningarna i Flens kommun finns ett riksintresse (Lagmansö). Lagmansö representerar ett herrgårdslandskap där bebyggelsen är samlad till herrgårdsmiljön. Området har

kuperat landområde och är omgivet av de tre sjöarna Långhalsen, Bergssjön och Lillsjön med omväxlande betesmarker, skog och öppen åkermark i anslutning till herrgården.³⁷

Ca 850 meter nordväst om de planerade ledningarna finns riksintresset Ericsberg som beskrivs som slottslandskap med bruk och härads- och sockencentrum präglad av storgodset Ericsberg.³⁸

Ledningssträckningen berör Kiladalen som är ett riksintresse för kulturmiljövård. Ledningarna uppförs i den västra delen av riksintresset och sträckningen har anpassats för att minimera intrånget i riksintresset. Ledningarnas sträcka genom riksintresset är ca 820 meter. Riksintresset utgör ett odlingslandskap som speglar en rik och varierad bebyggelseutveckling fr om. Bronsåldern. Området består av en dalgång i vars botten Kilaån rinner mot öster. Dalgången fortsätter mot väster även utanför riksintresset, andelen kordbruksmark avtar ju längre väster man kommer. Området är bitvis mycket fornlämningstätt.³⁹

Inom Riksintresset Kiladalen ska verksamheter som kan påverka områdets fysiska utformning anpassas till utpekande värden och det ska genomföras på ett sådant sätt att kunskapsbärande företeelser inte påverkas negativt. Höga anläggningar ska placeras i icke dominant lägen.

5.6.1 Hänsynsåtgärder

Vid framtagande av ledningssträckningen har hänsyn tagits till kända kulturmiljölämningar genom att i möjligaste mån placera ledningssträckningen så att kulturmiljölämningar inte korsas.

Vid placering av kraftledningsstolpar tas hänsyn till fornlämningar och andra kulturhistoriska lämningar. Sökandens utgångspunkt är att inga stolpar kommer att placeras så att identifierade fornlämningar och kulturhistoriska lämningar skadas.

I samband med avverkning och transporter till ledningsgatan föreligger det en risk att både synliga och under mark dolda fornlämningar/kulturhistoriska lämningar kommer till skada. Tillfälliga etableringar och körvägar utanför ledningsgatan förekommer också i samband med byggnation För att minska risken för skada på fornlämningar kommer dessa att snitslas/markeras inför avverkning och körning med maskiner i området, vilket innebär att de är väl synliga inför de markarbeten som kommer att utföras i samband med arbetet. Sökanden har för avsikt att utgå från ett skyddsområde från mittpunkt (punktobjekt) respektive avgränsning (ytobjekt) inom vilket ingen körning med maskiner eller andra markgrepp görs. Inga lämningar ska heller övertäckas med röjningsavfall.

Om det inte är möjligt att undvika att en fast fornlämning berörs ska ansökan om arkeologisk undersökning göras hos länsstyrelsen enligt 2 kap. 10 § kulturmiljölagen. Detta gäller även vid underhållsåtgärder som medför att det finns risk för att någon fast fornlämning kan komma att beröras.

Om en tidigare okänd lämning som kan antas vara en fornlämning upptäcks ska den del av arbetet som berör lämningen avbrytas och fyndet anmälas till länsstyrelsen enligt 2 kap. 10 § kulturmiljölagen.

5.6.2 Konsekvensbedömning

Ledningssträckningen korsar totalt sex stycken kulturmiljölämningar. Det finns 21 kulturmiljölämningar inom 50 meter och 36 kulturmiljölämningar inom 100 meter. Av de kulturmiljölämningar som korsas har fyra

³⁷https://www.lansstyrelsen.se/download/18.2e0f9f621636c8440272f505/1528782063471/d38_lagmanso_kunskapsunderlag.pdf

³⁸ https://www.lansstyrelsen.se/download/18.2e0f9f621636c8440272f547/1528782765542/d29_eriksberg-kunskapsunderlag.pdf

³⁹ https://www.lansstyrelsen.se/download/18.2e0f9f621636c8440272f51e/1528782142429/d55_kiladalen-kunskapsunderlag.pdf

antikvarisk bedömning Fornlämning, en bedöms som Övrig kulturhistorisk lämning och en som Möjlig fornlämning, se Tabell 29 .

Tabell 29. Kulturmiljölämningar som korsas av ledningssträckningen.

RAÄ nr/ID	Fornlämningstyp	Avstånd från ledningarnas mittlinje
Vadsbro 115:1/L1983:5888	Fornlämning, gravfält	Korsas
Betna 432/ L1982:7452	Fornlämning, boplats	Korsas
L2020:460	Fornlämning, boplats	Korsas
Bergshammar 64:1/L1985:3236	Fornlämning, gravfält	Korsas
Bergshammar 56:1/L1985:2134	Möjlig fornlämning, stensättning	Korsas
Oxelösund 89/L1982:1746	Övrig kulturhistorisk lämning, fossil åker	Korsas

En arkeologisk utredning är begärd hos Länsstyrelsen och koncessionsansökan kommer att kompletteras med resultatet av utredningen.

Bedömningen är att den största risken för konsekvenser föreligger vid byggnation och vid underhåll av ledningar och skogsgata. Vid arbete nära objekt ska dessa märkas ut så att skada kan undvikas. Det bedöms att ledningen inte innebär några konsekvenser för kulturmiljölämningar som ligger inom 50-100 meter från ledningssträckningen.

Sammantaget bedöms att, med vidtagande av hänsynsätgärder, de nya ledningarna medföra små konsekvenser för kulturmiljön.

5.7 Landskapsbild

Landskapsbilden är den visuella upplevelsen av landskapet och är effekten av samverkan mellan olika landskapselement som t.ex. terrängformer, sjöar, vattendrag, skogar, odlade fält, alléer och bebyggelsegrupperingar.

Landskapet domineras av större sjösystem med inslag av åker- och skogsmark. Terrängen är småkuperad med större skogsområden i norr och mer öppen mark i söder. De mest tätbebyggda områdena finns i Oxelösunds kommun.

Ledningssträckningen berör inga områden som omfattas av skydd för landskapsbilden.

Både själva ledningarna med dess stolpar och linor samt ledningsgatan påverkar landskapsbilden. Kringliggande vegetation, terräng, byggnader, infrastruktur etc. gör att en ledning exponeras i mindre eller större grad. Avverkning av skog eller om skogen försvinner av andra skäl, som t.ex. skogsbrand eller stormfällning, ökar även exponeringen. Om ledningen uppförs i närheten av annan infrastruktur och byggnader minskar den visuella upplevelsen av luftledningen som objekt. Vidare beror bedömningen av en luftlednings påverkan på landskapsbilden på människors subjektiva upplevelse av landskapet.

En landskapsutredning har genomförts, se Bilaga 10. Syftet med utredningen är att ge en bild av hur den nya kraftledningen visuellt kommer att påverka landskapsbilden.

I utredningen har olika platser valts ut som kan anses vara representativa för olika landskapskaraktärer och nedan ges en övergripande sammanfattning av några av de olika platserna.

Vattennära miljöer

Runt sjöar finns det ofta vidsträckta vyer och långa siktlinjer vilket gör att ledningarna framträds tydligt i landskapet. Fotot i Figur 39 visar hur platsen vid Hedenlunda ser ut idag. I fotomontage i Figur 40 illustreras hur de nya ledningarna kan komma att se ut vid korsning av Hedenlundasjön. Även sjön Långhalsen kommer att korsas med luftledning, parallellt med befintlig ledning.



Figur 39. Foto från badplats på norrsidan av Hedenlundasjön mot söder. Fotot är taget på våren 2020.



Figur 40. Fotomontage som visar hur kraftledningarna kan påverka platsen karaktär där den korsar Hedenlundasjön.

Öppen jordbruksmark

I öppen jordbruksmark blir ledningarna mer framträdande och exponeras tydligt i de öppna fälten. I fotomontage i Figur 41 illustreras hur ledningarna kan komma att se ut där de sträcker sig parallellt med en befintlig 130 kV- ledning som är byggd med portalstolpar.

2020-103485-0001 2020-10-07



Figur 41. Fotomontage på föreslagen ledningsdragning (ledning till vänster i bild) och placering av fackverksstolpar intill den befintliga ledningsgatan.

Tät blandskog i kuperad terräng

Genom tät skog bildar ledningsgatan en storskalig fåra i landskapet. Ledningarna kommer att synas över befintliga träd. I fotomontage i Figur 42 illustreras hur ledningarna kan komma att se ut i skogsmark.

2020-10-07

2020-103485-0001



Figur 42. Fotomontage visar föreslagen ledningsdragen (ledning till höger i bild) genom skogsmark.

Dalgång

Landskapet vid Kiladalen präglas av vidsträckt horisontlinje, långa siktlinjer och skogbeklädda kullar. Ledningarna kommer här att synas på håll. I fotomontage i Figur 43 illustreras hur ledningarna kan komma att se ut vid korsning av Kiladalen.

2020-10-07

2020-103485-0001



Figur 43. Fotomontage av ledningarna när de korsar vägen och dalgången där dalgången är som smalast för att minimera antalet synliga stolpar i det öppna landskapet. Kilaån är till höger i bild.

5.7.1 Hänsynsåtgärder

För att ledningarna inte ska synas över träden när ledningarna går genom skogsmark kan ledningarna byggas lägre genom att använda dubbelportalstolpar, se kapitel 4.2. Detta kräver dock en bredare ledningsgata. Valet av stolptyp avgörs slutligen vid detaljprojekteringen av ledningen.

Ledningarna byggs parallellt med befintliga ledningar där det är möjligt. På dessa platser är landskapsbilden redan påverkan av intrång.

Ledningarna planeras att korsa Kiladalen vid den smalaste delen för att minska ner synintrycket samt minska antal stolpar som exponeras för betraktaren.

5.7.2 Konsekvensbedömning

Där landskapsbilden sedan tidigare redan är påverkad av ingrepp som vägar och andra kraftledningar bedöms påverkan på landskapsbilden bli mindre jämfört med där ledningarna går i orörd mark.

Där förordad ledningsträckning kommer gå genom öppna landskap kommer synligheten bli större jämfört med där ledningarna går genom skogsmark.

Sammantaget bedöms att de nya ledningarna medföra måttliga konsekvenser för landskapsbilden.

5.8 Friluftsliv

Begreppet friluftsliv innebär vistelse utomhus i natur- och kulturlandskapet för välbefinnande och naturupplevelser utan krav på tävling. Rörligt friluftsliv innebär aktiviteter som kan utövas med stöd av allemansrätten.

Ledningssträckningen berör inga riksintressen för friluftsliv eller riksintresse för rörligt friluftsliv. Generellt framkom vid samrådet att ett aktivt friluftsliv bedrivs i arbetsområdet där bl.a. orientering svamp- och bärplockning, promenadstråk, jakt, skidåkning, cykel- och ritturer nämns som aktiviteter som utförs.

Flens kommun

Väster om Vadsbro korsar ledningssträckningen cykelleden Näckrosleden samt en ridled. Utöver cykel- och ridleden identifierades inte några andra utpekade intressen för friluftslivet som berörs inom kommunen.⁴⁰ Däremot framgår det i Flens kommuns översiktsplan att hänsyn ska tas till friluftslivet som berörs på landsbygden vid bebyggelseutveckling då Flens kommun är rikt på områden som är av stort intresse för friluftslivet. Den stora tillgången till sjöar och stränder erbjuder ett varierat landskap som inbjuder till att röra sig både på land och i vatten.

Katrineholms kommun

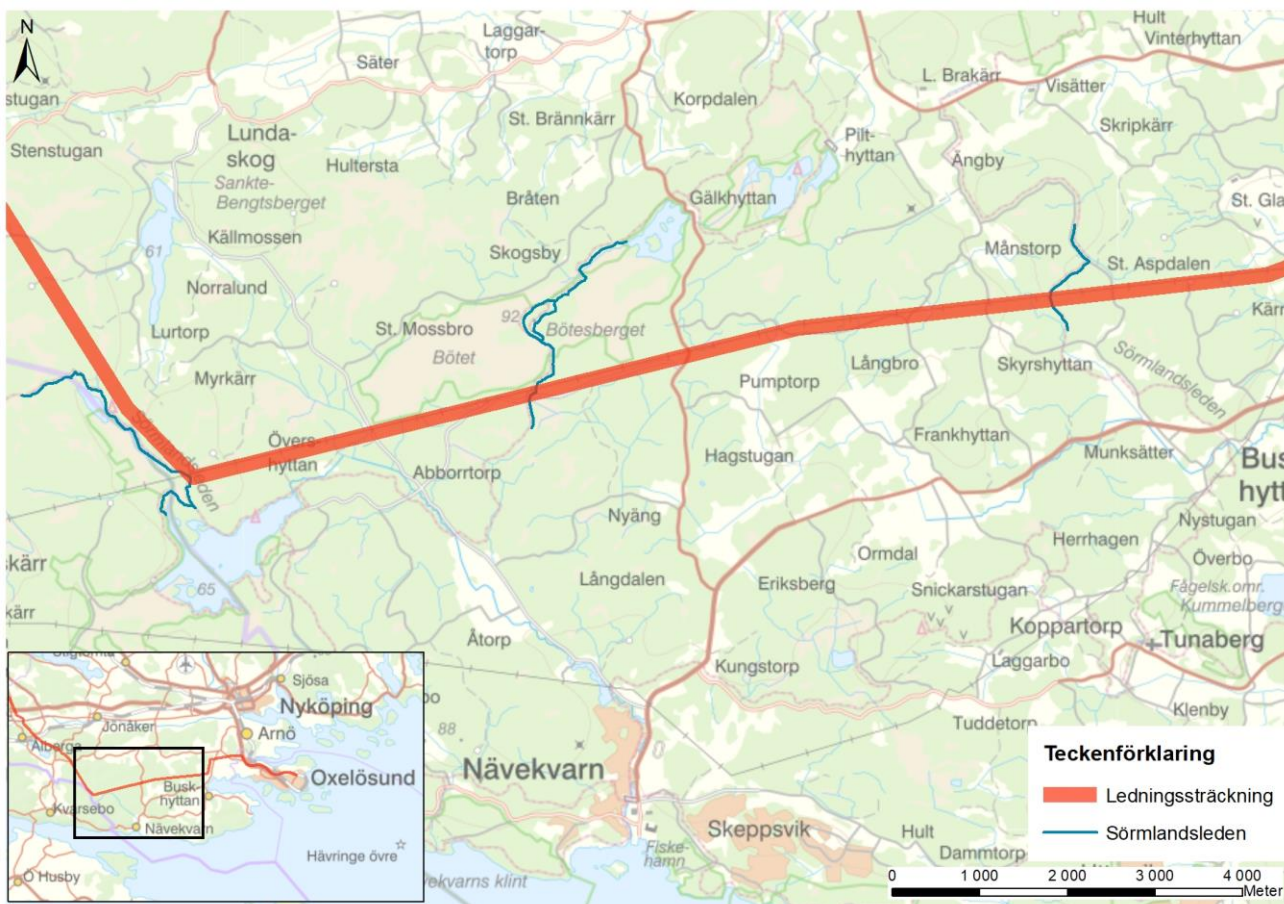
Inom Katrineholms kommun identifierades inga utpekade fritidsintressen som berörs av ledningssträckningen.

Nyköpings kommun

Sörmlandsleden är en 1000 kilometer lång vandringsled som går genom ett omväxlande natur- och kulturlandskap samt förbi historiska minnesmärken⁴¹. Leden korsas en gång nordväst om Buskhyttan och en gång nordöst om Nävsjön, se Figur 44. Berörda korsningspunkter sker vid parallellgång med befintlig kraftledning i skogsmark. Väst om Övershyttan går planerad kraftledning parallellt med leden i tidigare obruten skogsmark, detta på en sträcka av ca 1,5 km. Figur 45 visar ett fotomontage där ledningarna blir synliga från Sörmlandsleden efter att ha sträckt sig parallellt med Sörmlandsleden. Stigen som visas i förgrunden är Sörmlandsleden och vid denna punkt viker den förordade ledningssträckningen av österut och löper parallellt med befintlig 130 kV ledningsgata mot Oxelösund.

⁴⁰ Flens kommun (2018), *Översiktsplan för Flens kommun*

⁴¹ <http://www.sormlandsleden.se/information/> (hämtad 2020-08-18)



Figur 44. Kartan visar platserna där de planerade ledningarna korsar/tangerar Sörmlandsleden inom Nyköpings kommun.

2020-10-07
2020-10-07



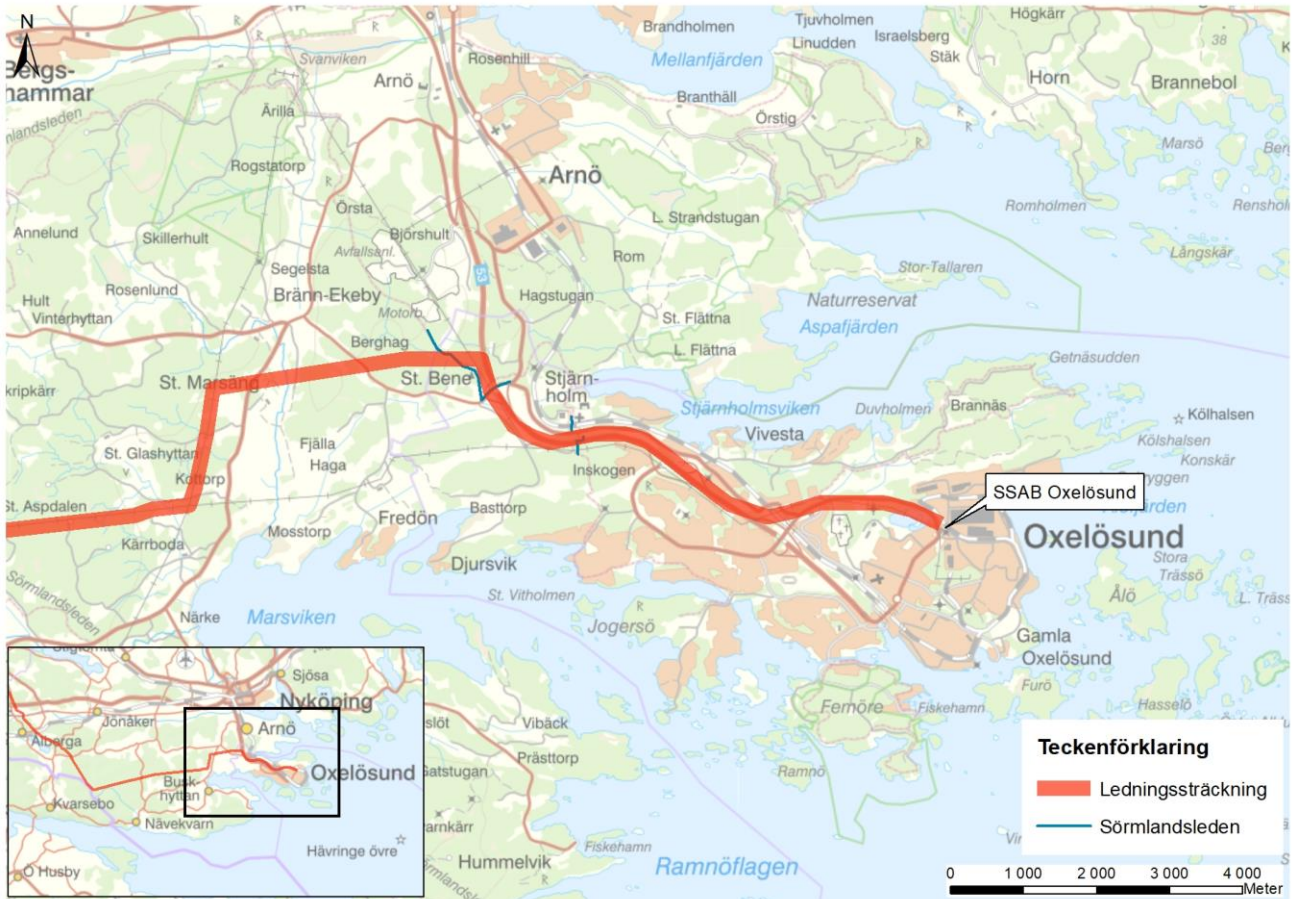
Figur 45. I bilden illustreras ett fotomontage på hur de nya ledningarna kan komma att se ut norr om Näsön. Ledningssträckningen viker här av österut och löper parallellt med befintlig ledningsgata mot Oxelösund. Stigen i förgrunden är Sörmlandsleden.

Oxelösunds kommun

Sörmlandsleden korsas vid St Bene och vid Inskogen, se Figur 46. Berörda korsningspunkter sker vid parallellgång med befintlig kraftledning, förutom vid St Bene där Sörmlandsleden korsas vid en ny korsningspunkt. En av korsningspunkterna sker i åkermark och resterande i skogsmark.

Enligt översiktsplan för Oxelösund berör förordad sträckning tre närströvsområden. Ett närströvsområde korsas vid St. Bene, ett väster om Fårholmen och norr om Inskogen berörs ett närströvsområde i ytterkanten. Enligt Oxelösunds kommuns översiktsplan främjar närströvsområden friluftslivet.⁴²

⁴² Oxelösunds kommun (2018), *Översiktsplan för Oxelösunds kommun*, s.36



Figur 46. Kartan visar där de planerade ledningarna korsar Sörmlandsleden i Oxelösunds kommun.

5.8.1 Hänsynsåtgärder

Stolpar och stag planeras och anpassas så att de inte begränsar möjligheterna till friluftaktiviteter. Under byggtiden kommer uppställningsplatser att placeras så att friluftaktiviteter kan fortsätta. Då planerad sträckning berör rid- och vandringsleder planeras och anpassas stolpplacering så påverkan i största möjliga mån minimeras för lederna.

5.8.2 Konsekvensbedömning

Under anläggningstiden kommer den främsta påverkan på friluftslivet vara att tillgängligheten till områdena blir begränsade, eftersom arbetsmaskiner och transporter av bl.a. material kortvarigt kommer ske inom området. Tillfälliga störningar i form av buller, avgaser och ökad trafik i närområdet kommer att uppkomma under byggnationsskedet. Störningarna är dock övergående.

Under driftskedet bedöms den huvudsakliga påverkan på friluftslivet bestå av visuell påverkan. Vid underhållsåtgärder kan framkomligheten tillfälligt påverkas. Under driftskedet bedöms planerad ledning inte påverka besöksantalet i området negativt. Se mer om konsekvensbedömning av landskapsbilden i avsnitt Landskapsbild 5.7.

Sammantaget bedöms de nya ledningarna medföra små konsekvenser för friluftslivet.

5.9 Boendemiljö, hälsa och säkerhet

5.9.1 Elektriska och magnetiska fält

Elektromagnetiska fält används som ett samlingsnamn för elektriska och magnetiska fält. Dessa fält uppkommer t.ex. vid generering, överföring och användning av el. Fälten finns överallt i vår miljö, både ute i samhället och i våra hem, och härstammar bl.a. från kraftledningar och elapparater.

För kraftledningar är det spänningsskillnaden mellan fasledare och mark som ger upphov till det elektriska fältet kring ledningen. Det elektriska fältet brukar mätas i enheten kilovolt per meter (kV/m). Elektriska fält av någon storlek finns praktiskt taget bara kring högspänningsanläggningar. Fältet avskärmas lätt av t.ex. växter och byggnadsmaterial. Av det skälet fås i princip inget elektriskt fält inomhus härstammande från elanläggningar utanför huset. Det elektriska fältet anses därför inte vara relevant att redovisa och diskutera i denna MKB.

Magnetiska fält mäts i enheten mikrottesla (μT). Fälten alstras av den ström som flyter i ledningen och varierar med strömmens variation. Den resulterande fältstyrkan beror förutom på strömmens storlek även på ledningarnas inbördes placering och avståndet emellan dem. Magnetfältet avtar normalt med kvadraten på avståndet till ledningen men avskärmas inte av normala byggnadsmaterial. I hus nära kraftledningar är mot den bakgrunden ofta magnetfälten högre än vad som är vanligt i övrigt.

Människan är anpassad till att leva med jordens magnetfält, vilket är ett statiskt fält dvs det varierar inte över tiden. De magnetfält som skapas kring elektriska anläggningar avsedda för växelström alstrar däremot ett fält som varierar med samma frekvens som strömmen. Så vitt man vet påverkas inte människan av statiska fält i nivå med jordens. Däremot skapar ett varierande magnetfält svaga elektriska strömmar i kroppen.

I Sverige är det Strålsäkerhetsmyndigheten, som är ansvarig myndighet för dessa frågor. På deras hemsida finns bl.a. deras allmänna råd om begränsning av allmänhetens exponering för elektromagnetiska fält, www.stralsakerhetsmyndigheten.se

Trots mångårig forskning runt om i världen finns ännu inga säkra, entydiga resultat som visar om växlande magnetfält påverkar oss människor negativt. Mot bakgrund av detta bedöms inte EMF ha betydande miljöeffekt.

Det vetenskapliga underlaget anses fortfarande inte tillräckligt gediget för att man ska kunna sätta ett gränsvärde. I stället har fem myndigheter –Arbetsmiljöverket, Boverket, Elsäkerhetsverket, Socialstyrelsen och Strålsäkerhetsmyndigheten- tagit fram en vägledning för beslutsfattare som rekommenderar följande:

- Sträva efter att utforma eller placera nya kraftledningar och andra elektriska anläggningar så att exponering för magnetfält begränsas.
- Undvika att placera nya bostäder, skolor och förskolor nära elanläggningar som ger förhöjda magnetfält.
- Sträva efter att begränsa fält som starkt avviker från vad som kan anses normalt i hem, skolor, förskolor respektive aktuella arbetsmiljöer.

Vattenfall Eldistribution skall i sitt agerande följa denna av myndigheterna formulerade försiktighetsprincip.

5.9.2 Bebyggelse och boendemiljö

Spridd bebyggelse finns längs större delen av ledningssträckningen. Inga bostadshus ligger inom 50 meter från ledningssträckningen. Ett bostadshus finns beläget ca 60 meter från ledningssträckningen, därefter finns det åtta bostadshus som ligger mellan 80-100 meter från ledningssträckningen. Utöver dessa bostadshus finns det två bostadsområden i Oxelösund där närmaste bostadshus i området ligger ca 80 meter från ledningssträckningen.

Enstaka bostäder kommer påverkas av ledningen visuellt.

Byggtrafik kan tidvis vara störande. Störningarna är dock övergående och tidsbegränsade.

Magnetfältberäkningar för planerade 130 kV ledningar har beräknats, se bilaga 11. I bilagan visas figurer över magnetfältets utbredning för olika typer av stolpar och kombinationer. I figurerna visas det beräknade magnetfältet på y-axeln och avståndet i meter från ledningens centrum på x-axeln. Beräkningarna redovisas på en höjd av 1,5 meter över marken.

Genom Oxelösunds kommun beräknas magnetfältsvärdet 0,4 μT att uppnås vid 16 meter respektive 31 meter från ledningarnas mitt.

5.9.3 Hänsynsåtgärder

Vid planeringen av de nya ledningarna har hänsyn till befintliga bostäder tagits. Ledningarna har lokaliserats så att inga bostadshus exponeras för magnetfältsvärden som överskrider de värden som Ei utgår ifrån.

Ledningarna byggs enligt gällande standard för att förhindra att de utgör fara för människors hälsa.

5.9.4 Konsekvensbedömning

Ledningssträckningens huvudsakliga konsekvenser för bebyggelse och boendemiljön uppkommer främst under byggnationen med bl.a. buller och begränsad framkomlighet. Dessa konsekvenser är lokala och övergående med tiden. Under driftskedet förekommer det ledningsunderhåll och periodiskt underhåll av ledningsgatan, vilket dock sker under en begränsad period med buller och begränsad framkomlighet.

Under drift kommer den största påverkan bli visuellt. Magnetfältsnivåer vid bostadshus kommer att vara låga. Det närmsta bostadshuset ligger ca 60 meter från ledningssträckningen. Den visuella påverkan kommer främst vara där ledningarna passerar öppna områden som vattenspeglar, åkermark eller förbi områden med bostäder där ingen vegetation kan dölja ledningarna. Genom Oxelösund kommer ledningarna att ersätta en befintlig ledning som går förbi bostäderna idag.

Under byggskedet bedöms ledningarna medföra måttliga konsekvenser för boendemiljön och små konsekvenser under driftskedet. De magnetfält som alstras av ledningen bedöms inte medföra några konsekvenser för människors hälsa. Viss störning vid bostäderna kan uppstå i samband med arbeten.

Ledningarna bedöms medföra måttliga konsekvenser för boendemiljö jämfört med idag.

Sammantaget bedöms de nya ledningarna medföra måttliga konsekvenser för boendemiljö, hälsa och säkerhet.

5.10 Infrastruktur

Begreppet infrastruktur omfattar transport av bl.a. varor, personer, tjänster, energi och information. Till detta kommer även t.ex. vägar, järnvägar, elnät, telenät, internet och VA-nät.

En avstämning mot Ledningskollen har gjorts och den ledningssträckningen berör bl.a. befintlig järnväg, befintliga vägar, befintliga VA-ledningar och elledningar.

Flens kommun

I Flens kommun innehar Vattenfall Eldistribution nätkoncession för område (731ÖFM).

Nära stationen i Hedenlunda korsar ledningssträckningen två 400 kV luftledningar som ägs av Svenska kraftnät. Korsningen kan genomföras i luftledningsutförande. Strax söder om Hedenlundasjön går sträckningen parallellt med en Vattenfall Eldistributions befintliga 130 kV ledning i ca 7,8 km. Ledningssträckningen korsar den befintliga 130 kV-ledningen flertalet gånger. Vid Hagaberg korsar

ledningssträckningen Vattenfall Eldistributions 40 kV ledning som går i nordvästlig/sydostlig riktning. På gränsen till Katrineholms kommun korsar förordad sträckning en regionnätledning och en lokalnätledning.

Väster om Granstorp fortsätter ledningssträckningen genom obruten terräng i sydvästlig riktning mot Katrineholms kommun. Den befintliga 130 kV ledningen viker av i sydostlig riktning.

Utöver vägen som redovisas i Tabell 30, redovisas i Tabell 32 flera statliga vägar och ett flertal mindre enskilda vägar som berörs av förordad sträckning.

Tabell 30. Infrastruktur som berörs i Flens kommun.

Typ	Namn (ID)	Beskrivning	Avstånd från ledningarnas mittlinje
Flygplats MSA	Skavsta	Hela sträckningen genom Flens kommun går genom intresseområdet.	Korsas
Flygplats MSA	Norrköping	Hela sträckningen genom Flens kommun går genom intresseområdet.	Korsas
Riksintresse järnväg	Sala-Eskilstuna-Oxelösund	Sträckan Oxelösund-Öen är enkelspårig och elektrifierad. Sträckan trafikerar av godstrafik. Banan är av nationell betydelse.	Korsas
Riksintresse vägnät	Nyköping - Kävesta (51)	Väg 52 har stor betydelse för näringslivets transporter och ingår i det utpekade kollektivtrafiknätet (hela sträckan Nyköping-Sköllersta) och samma sträcka ingår i det utpekade arbetspendlingsnätet. Väg 52 är en rekommenderad transportväg.	Korsas

Katrineholms kommun

I Katrineholms kommun innehar Vattenfall Eldistribution nätkoncession för område (731ÖFM).

Ledningssträckningen följer parallellt med den 40 kV ledning som ledningssträckningen korsar i Flens kommun på gränsen till Katrineholms kommun. Ledningarna går parallellt från Karlberg till Ljungsby i ca 3,2 km och vid Lyshälla i 0,5 km.

I Katrineholms kommun korsas sex lokalnätledningarna.

Tabell 31. Infrastruktur som berörs i Katrineholms kommun.

Typ	Namn (ID)	Beskrivning	Avstånd från ledningarnas mittlinje
-----	-----------	-------------	-------------------------------------

Flygplats MSA	Skavsta	Hela sträckningen genom Katrineholms kommun går genom intresseområdet.	Korsas
Flygplats MSA	Norrköping	Hela sträckningen genom Katrineholms kommun går genom intresseområdet.	Korsas

I Katrineholms kommun berör ledningssträckningen flertalet statliga vägar, se Tabell 32. Ledningssträckningen berör även flertalet mindre enskilda vägar.

Tabell 32. Statliga vägar som ledningssträckningen korsar i Katrineholms kommun.

Statliga vägar

Väg 542
Väg 539
Väg 540
Väg 538
Väg 535

Nyköpings kommun

I Nyköpings kommun innehar Vattenfall Eldistribution nätkoncession för område (731ÖFM).

Vid Nävsjön går ledningssträckningen parallellt med två av Vattenfall Eldistributions befintliga 130 kV ledningar i ca 13 km från länsgränsen till Kottorp. I Kottorp viker ledningsstråket av norrut parallellt med Vattenfall Eldistributions befintliga 40 kV ledning i ca 1,6 km till Nässelskär.

Genom Nyköpings kommun korsas tre lokalnätledning.

Utöver vägen som redovisas i Tabell 33 berör förordad sträckning flera statliga vägar som, se Tabell 34 Tabell 33, och ett flertal mindre enskilda vägar.

Tabell 33. Infrastruktur som berörs i Nyköpings kommun.

Typ	Namn (ID)	Beskrivning	Avstånd från ledningarnas mittlinje
Flygplats MSA	Skavsta	Hela sträckningen genom Nyköpings kommun går genom intresseområdet.	Korsas
Flygplats MSA	Norrköping	Hela sträckningen genom Nyköpings kommun går genom intresseområdet.	Korsas

Framtida järnväg	Götalandsbanan, Ostlänken	För Ostlänken (Linköping–Järna) finns en framtagna järnvägsutredning. Ostlänken är tänkt att ansluta till Skavsta flygplats utanför Nyköping.	Korsas
Riksintresse vägnät	E länsgräns till AB länsgräns (E4)	Väg E4 är en viktig väg för långväga transporter av såväl gods som personer. Väg E4 (Nyköping - AB-länsgräns) ingår i det utpekade kollektivtrafiknätet och hela sträckan ingår i det utpekade arbetspendlingsnätet.	Korsas
Riksintresse järnväg	(Järna)-(Åby)	Sträckan Järna-Åby är enkelspårig och elektrifierad. Sträckan trafikerades av både gods- och persontrafik.	Korsas
Riksintresse vindbruk	-	Riksintresse för vindbruk på land. I den södra delen av riksintresseområdet planerar Ramström Vind en vindkraftpark som omfattar fyra verk. ⁴³ Det specifika området ligger dock för långt bort från planerad ledning för att påverkas.	Korsas

Utöver vägen som redovisas i Tabell 33 berör ledningssträckning flertalet statliga vägar, se Tabell 34. Ledningssträckningen berör även mindre enskilda vägar.

Tabell 34. Statliga vägar som berörs av ledningssträckningen i Nyköpings kommun.

Statliga vägar

Väg 537
Väg 800
Väg 502
Väg 504
Väg 509

⁴³ <https://www.ramstrom.se/ostkinds-haradsallmanning-norrkoping/> (hämtad 2020-06-09)

Väg 508
Väg 511
Väg 515

Oxelösunds kommun

Ledningssträckningen genom Oxelösunds kommun berör två nätkoncessioner för område: 731ÖFM, som innehas av Vattenfall Eldistribution och 2947L som innehas av Oxelö Energi AB.

Väster om Stjärnholm korsar ledningssträckningen Vattenfall Eldistributions befintliga 130 kV ledning och går därefter parallellt med denna i ca 1,2 km till Stjärnholm. Mellan Stjärnholm och SSAB ersätter de nya ledningarna en befintlig 130 kV ledning. På denna sträcka går de nya ledningarna parallellt med Vattenfall Eldistributions befintliga 130 kV ledningar mellan Norrköping och SSAB.

Utöver vägen som redovisas i Tabell 35 berör förordad sträckning statliga vägar som 53, 515, 520 och ett flertal kommunala vägar.

Tabell 35. Infrastruktur som berörs i Oxelösunds kommun.

Typ	Namn (ID)	Beskrivning	Avstånd från ledningarnas mittlinje
Flygplats MSA	Skavsta	Hela sträckningen genom Oxelösunds kommun går genom intresseområdet.	Korsas
Flygplats MSA	Norrköping	Hela sträckningen genom Oxelösunds kommun går genom intresseområdet.	Korsas
Riksintresse vägnät	Oxelösund	Väg 53, Gamla Oxelösundsvägen, Styrmansgatan och Torggatan utgör anslutning till hamnen i Oxelösund, som är utpekad som riksintresse. Anslutning från E4 tpl Kungsladugården (800).	Korsas
Riksintresse järnväg	Oxelösund-(Flens övre)	Sträckan Oxelösund-Öen är enkelspårig och elektrifierad. Sträckan trafikerades av godstrafik.	Korsas

5.10.1 Hänsynsåtgärder

Sökanden för en dialog med Trafikverket angående bl.a. korsningen av Ostlänken.

Vid identifiering av det valda ledningsstråket togs hänsyn till lägsta flyghöjd för Skavsta flygplats.

Övriga eventuella hänsynsåtgärder tas fram i dialog med väghållare, ledningsägare och nätägare. Vid detaljprojekteringen av ledningarna utreds stolpplaceringen exakt och då kommer och hänsyn till andra anläggningar i utbyggnadsområdet och närmare dialog hålls då med berörda ledningsägare.

5.10.2 Konsekvensbedömning

Planerade kraftledningar bedöms inte innebära några hinder för stamnät, region- och lokalnätsledningar i området. Inför ansökan om nätkoncession för linje har en inledande utredning av korsningar av andra anläggningar gjorts för att säkerställa framkomligheten för de nya ledningarna. Under detaljprojekteringen förs dialog med andra intressenter för att fastslå en säker korsning med andra anläggningar.

Den främsta påverkan på väginfrastrukturen bedöms föreligga under anläggningskedet, då framkomligheten kan komma att påverkas. Konsekvenserna för vägar bedöms som påtagliga i anläggningsfasen och obetydliga i driftfasen, eftersom påverkan är begränsat till en viss tid och inte bestående. När ledningarna är i drift kommer vägarna att kunna användas som normalt.

De nya ledningarna bedöms inte innebära några hinder för befintliga järnvägar. Eftersom dialog kommer att hållas med Trafikverket angående Ostlänken kommer bästa möjliga passage av Ostlänkens att genomföras så att så lite hinder som möjligt uppstår för den planerade järnvägen. De planerade ledningarna bedöms medföra obetydliga konsekvenser för järnvägar.

De nya ledningarna bedöms inte innebära några hinder eller några negativa konsekvenser för MSA-ytorna, kraftledningarna kommer inte heller att påverka flyghöjd. Detta har även bekräftats av meddelande från Skavsta flygplats, se bilaga 8. Ledningarna bedöms således inte innebära några konsekvenser för MSA-ytorna.

Skulle vindkraftverk upprättas i samma område som ledningarna går genom i riksintresset för vindbruk kan ledningarna påverka eventuell placering av dessa vindkraftverk. I dagsläget finns inga planer på att bygga någon vindkraftpark i det aktuella området, varför ledningarna bedöms medföra obetydliga konsekvenser på riksintresset.

Sammantaget bedöms att de nya ledningarna, med vidtagna hänsynsåtgärder, medföra små konsekvenser för infrastrukturen.

5.11 Potentiellt förorenade områden

Ett förorenat område är mark, yt- eller grundvatten, sediment eller konstruktioner som innehåller föroreningar i en sådan mängd att de kan vara ett hot för människors hälsa eller miljön. Förorenade områden har huvudsakligen uppkommit genom utsläpp, spill och olyckor vid bl.a. tidigare industriell verksamhet, deponier och utfyllnader.

Länsstyrelsernas databas, EBH-stödet⁴⁴, är en nationell databas där förorenade och potentiellt förorenade områden i hela landet registreras. Områdena inventeras enligt MIFO⁴⁵-metoden och finns illustrerade i karta i bilaga 4. Notera att de registrerade områdena i EBH-stödet är utsatta som punktobjekt och området som identifierats som potentiellt förorenat kan därför sträcka sig över ett större område än själva punkten. I kapitlet nedan har de potentiellt förorenade områden som bedöms vara inom 100 meter från ledningssträckningens centrumlinje tagits med.

Flens kommun

1 km nordväst om Broby korsas ett område som är utpekad som ett potentiellt förorenat område vid grustäkt

⁴⁴ Efterbehandlingsstödet

⁴⁵ Metodik för Inventering av Förorenade Områden

(132497). Ledningssträckningen korsar grustäktens norra del. Objektet klassas som övrigt BKL 3⁴⁶ och har inte någon riskklassning.

Katrineholms kommun

Strax sydväst om Björkvik finns det ett potentiellt förorenat område (132841) som bedöms vara inom 100 meter från ledningssträckningens centrumlinje. De potentiella föroreningarna har pekats ut som en följd av tillverkning av plast men har inte riskklassats.

Nyköpings kommun

Norr om Ålberga gård finns ett potentiellt förorenat område vid skjutbana (132200). Det potentiellt förorenade området bedöms vara inom 100 meter från ledningssträckningens centrum linje men har inte riskklassats.

Öster om Marsäng finns ett potentiellt förorenat område (132276). Området är utpekade som avfallsdeponi och har inte riskklassats. Området är lokaliserat inom 50 meter från ledningssträckningens centrumlinje.

Oxelösunds kommun

Öster om St. Bene finns ett potentiellt förorenat område (182278). Området är utpekade som ett område där betning av säd inträffat och har inte riskklassats. Området är lokaliserat inom 50 meter ledningssträckningens centrumlinje.

Fyra potentiellt förorenade områden finns registrerade sydväst om Bara. Dessa är lokaliserade inom 100 meter från ledningssträckningens centrumlinje. Områdena är registrerade enligt följande:

- Järn- och lättmetallgjuterier, ej riskklassat. (132462)
- Läkemedelsindustri. Ej riskklassat. (132432)
- Verkstadsindustri – utan halogenerade lösningsmedel Ej riskklassad. (132430)
- Verkstadsindustri – utan halogenerade lösningsmedel Ej riskklassad. (132453)

Fem potentiellt förorenade områden finns registrerade söder om Sundsör inom 100 meter från ledningssträckningens centrumlinje. Två av dessa områden korsas av ledningssträckningen. De två korsade områdena är registrerade enligt följande:

- Bilvårdsanläggning, bilverkstad samt åkerier. Ej riskklassat. (132446)
- Verkstadsindustri - utan halogenerade lösningsmedel. Ej riskklassat. (132461)

Resterande potentiellt förorenade områden söder om Sundsör är registrerade enligt:

- Skrothantering och skrothandel. Riskklass 3. (132445)
- Bilvårdsanläggning, bilverkstad samt åkerier. Riskklass 3. (132416)
- Verkstadsindustri - utan halogenerade lösningsmedel. Ej riskklassat. (132437)

Öster om Fårholmen finns ett potentiellt förorenat område (132436) som bedöms vara lokaliserat inom 100 meter från ledningssträckningens centrumlinje. Området är registrerat som avloppsreningsverk med riskklass 4.

5.11.1 Hänsynsåtgärder

Generellt anmäls en markförorening till tillståndsmyndigheten (i detta fall Länsstyrelsen i Södermanlands län) om den anträffas vid anläggningsarbetet. Om en markförorening anträffas under anläggningstiden stoppas arbetet och en anmälan görs till tillsynsmyndigheten.

Sökanden kommer inte att placera stolpar direkt i grustäkten som finns ca 1 km nordväst om Broby.

⁴⁶ Definierad som objekt som inte passar under någon annan bransch.

Betning av säd registrerades öster om St. Bene. Markprover utförs vid eventuella stolpplatser i jordbruksmarken där det misstänks finnas föroreningar.

Resterande potentiellt förorenade områden ligger på behörigt avstånd från de nya kraftledningarna och inga hänsynsåtgärder bedöms därmed vara nödvändiga för dessa.

5.11.2 Konsekvensbedömning

Vid områden identifierade som riskfyllda kommer antingen stolpplacering anpassas för att undvika det riskfyllda området eller så utförs markprover. Detta för att undvika schaktning vid förorenade områden. Resterande kända potentiellt förorenade områden ligger på ett behörigt avstånd från planerade 130 kV ledningar.

Med vidtagna hänsynsåtgärder bedöms de nya ledningarna medföra små konsekvenser för potentiellt förorenade områden.

2020-10-07

2020-103485-0001

6 KUMULATIVA EFFEKTER

Kumulativa effekter innefattar både direkta och indirekta miljöeffekter som en planerad verksamhet kan medföra. Det innebär att även tidigare, pågående och framtida verksamheter inom en överskådlig framtid inkluderas i bedömningen. Vilka typer av verksamheter som gäller eller vem/vilka som är verksamhetsutövare är oväsentligt. Förutom olika verksamheter kan kumulativa effekter även uppstå av flera olika miljöeffekter från samma aktivitet och som tillsammans kan få en kraftfullare effekt. Nedan redovisas estimerade kumulativa effekter som kan medföras av de nya ledningarna.

De nya ledningarna mellan Hedenlunda till SSAB i Oxelösund syftar till att möta krav på en utökad elanslutning för att möjliggöra för drift av SSAB:s planerade ljusbågsugn. Om SSAB kan ställa om sin tillverkning från koks- och masugnstillverkning till tillverkning med ljusbågsugn innebär det att utsläppen av koldioxid minskar. På nationell nivå motsvarar det en utsläppsminskning om ca 2,4% av de totala utsläppen av koldioxid i Sverige.

Ledningarna planeras i ett område som främst utgörs av skog, jordbruksmark och spridd bebyggelse. Tillsammans med annan infrastruktur (kraftledningar, vägar etc.) i området kommer planerade ledningar att bidra till kumulativa effekter i området. De kumulativa effekterna bedöms dock bli lokala.

Gemensamt magnetfält från flera ledningar kan uppstå vid ledningskorsningar samt vid parallellgång, vilket kan leda till kumulativa effekter för magnetfält. Kumulativt magnetfält kan bli både större och lägre än från endast en ledning. Beräknade magnetfält redovisas i kapitel 5.9 och i bilaga 11.

Där parallellgång med andra ledningar sker blir det även visuella kumulativa effekter då de planerade ledningarna är relativt höga och sträcker sig på några ställen över öppna partier i landskapet. En förutsättning för att en kumulativ konsekvens för landskapsbilden ska uppstå är att det finns platser i terrängen som erbjuder utblickar som inkluderar flera av infrastrukturerna samt att platserna för utblickarna besöks regelbundet av människor. Detta är som mest påtagligt vid korsning av Kiladalen samt där ledningssträckningen går genom Oxelösunds kommun. Ur landskapssynpunkt kan även t.ex. vägar och järnvägar i närområdet bidra till visuella kumulativa effekter, främst i närhet till tätorter. Till största delen, ca 74%, sträcker sig de nya ledningarna genom skogsmark och betraktat som en helhet innebär etableringen av de nya ledningarna en måttlig förändring av landskapsbilden i området

De planerade ledningarna korsar järnväg vid tre tillfällen: väster om Hedenlunda, söder om Ålberga och i Oxelösunds kommun. Ledningarna kommer även att korsa Ostlänken nordost om Ålberga. Ledningarna korsar både större och mindre vägar som är kopplade till bostadsområden. Ledningarna korsar länsvägar vid ett flertal tillfällen, E4 vid ett tillfälle samt sträcker sig parallellt med och korsar väg 55. På dessa ställen medför de nya ledningarna tillsammans med befintlig infrastruktur visuella kumulativa effekter.

För arealkrävande näringar som jordbruk innebär andra ytkrävande verksamheter (t.ex. stolpplacering i jordbruksmark) ett bortfall av areal som tidigare har nyttjats för näringen. Det sammanlagda arealbortfallet kan ibland vara betydande inom ett specifikt område. I detta fall bedöms att de nya ledningarna kan planeras på ett sådant sätt att arealbortfallet för jordbruket begränsas och att jordbruksmarken till stor del kan användas som idag. Intrångsersättning utgår som kompenserar både för arealbortfallet, förtida avverkning och tillfälliga skador i samband med byggnation.

Ur ett lokalt samhällsekonomiskt kumulativt perspektiv möjliggör ledningen att arbetstillfällen kan skapas under anläggnings- och driftskedet av ledningen. Om dessa arbetstillfällen innebär en lokal samhällsekonomisk nytta eller inte beror på om det finns ledig arbetskraft med rätt kompetens i det lokala samhället.

Betraktat i sin helhet innebär etablering av planerade 130 kV ledningar främst visuella kumulativa effekter på landskapsbilden. Dessa kan upplevas som negativa där de nya 130 kV ledningarna korsar eller följer annan större infrastruktur.

7 SAMLAD BEDÖMNING

En kraftledning medför påverkan på omgivande miljö inom och i anslutning till etableringsområdet. De konsekvenser som sökt alternativ ger upphov till är i stor utsträckning beroende av de lokala förutsättningarna. I Tabell 36 redovisas en sammanfattning av genomförda konsekvensbedömningar för respektive aspekter för sökt alternativ.

Tabell 36 Sammanställning av bedömda konsekvenser och risker för människors hälsa och miljö.

Aspekt	Sammanfattning	Samlad bedömning
Markanvändning, och planer	<p>Marken som de nya ledningarna planeras att gå över är delvis redan påverkad av befintliga kraftledningar.</p> <p>Längs sträckan bedrivs främst skogs- och jordbruk.</p> <p>De nya ledningarna bedöms vara förenliga med de detaljplaners som berörs</p>	Sammantaget bedöms det att de planerade ledningarna medför små konsekvenser på markanvändning och planer.
Resurshushållning	Längs den planerade sträckningen bedrivs främst skogs- och jordbruk. Andelen skogsmark på sträckan uppgår till ca 74%.	Sammantaget bedöms det att de planerade ledningarna medför små konsekvenser på markanvändning och resurshushållningen.
Miljömål	<p>De miljömål som bedöms ha betydelse för och kan påverkas av planerad ledning är 1. Begränsad klimatpåverkan, 6. Säker strålmiljö, 8. Levande sjöar och vattendrag, 11. Myllrande våtmarker, 12. Levande skogar, 13. Ett rikt odlingslandskap, 15. En god bebyggd miljö och 16. Ett rikt djur- och växtliv.</p> <p>Ledningarna har planerats så att så liten påverkan som möjligt på miljömålen ska ske</p>	Sammantaget bedöms de nya ledningarna medföra små konsekvenser för miljömålen
Vatten	<p>Ledningarna korsar flertalet mindre vattendrag och ett parr större vattenspeglar. Även områden med översvämingsrisk och vattenskyddsområden berörs.</p> <p>Ledningarnas utformning innebära att påverkan på vattenområden är liten.</p> <p>Risken för att förordad sträckning kommer påverka möjligheten för berörda vattenförekomster att uppnå miljökraven bedöms som liten.</p>	Sammantaget bedöms de nya ledningarna med vidtagna hänsynsåtgärder medföra små konsekvenser för vattenmiljön.
Naturmiljö	Ledningssträckningen berör bl.a. riksintressen för naturmiljön och Natura 2000-område. Genom att vidta relevanta skyddsåtgärder och genom att uppföra ledningen delvis längs med befintliga ledningar minskar konsekvenserna för naturmiljön, skyddade arter och naturvärdesobjekt.	Med nuvarande bakgrundsinformation är den samlade bedömningen att de nya ledningarna, med vidtagna hänsynsåtgärder, medför måttliga konsekvenser för naturmiljön.
Kulturmiljö	Ledningssträckningen korsar totalt sex stycken kulturmiljölämningar. Det finns 21 kulturmiljölämningar inom 50 meter och 36 kulturmiljölämningar inom 100 meter.	Sammantaget bedöms att, med vidtagande av hänsynsåtgärder, de nya ledningarna medföra små konsekvenser för kulturmiljön.

Landskapsbild	<p>Där landskapsbilden sedan tidigare redan är påverkad av ingrepp som vägar och andra kraftledningar bedöms påverkan på landskapsbilden bli mindre jämfört med där ledningarna går i orörd mark.</p> <p>Där förordad ledningsträckning kommer gå genom öppna landskap kommer synligheten bli större jämfört med där ledningarna går genom skogsmark.</p> <p>Den förordade sträckningen berör ca 74 % skogsmark.</p>	Sammantaget bedöms de nya ledningarna medföra måttliga konsekvenser för landskapsbilden.
Friluftsliv	Påverkan på friluftslivet sker främst under anläggningsfasen. Under driftskedet bedöms den huvudsakliga påverkan på friluftslivet bestå av visuell påverkan. Vid underhållsåtgärder kan framkomligheten tillfälligt påverkas	Sammantaget bedöms de nya ledningarna medföra små konsekvenser för friluftslivet.
Boendemiljö, hälsa och säkerhet	<p>Ledningarna byggs enligt gällande säkerhetsföreskrifter och innebär ingen risk för människors säkerhet.</p> <p>Inga bostadshus ligger inom 50 meter från ledningssträckningen. Ett bostadshus finns beläget ca 60 meter från ledningssträckningen, därefter finns det åtta bostadshus som ligger mellan 80-100 meter från ledningssträckningen. Utöver dessa bostadshus finns det två bostadsområden i Oxelösund där närmaste bostadshus i området ligger ca 80 meter från ledningssträckningen.</p> <p>Inget bostadshus kommer att exponeras för förhöjda magnetfältsvärden till följd av ledningarna.</p> <p>Ledningarna kommer att ge ett visuellt intryck där de exponeras mot öppna landskap.</p>	Sammantaget bedöms de nya ledningarna medföra måttliga konsekvenser för boendemiljö, hälsa och säkerhet.
Infrastruktur	<p>Planerade kraftledningar bedöms inte innebära några hinder för stamnät, region- och lokalnätledning i området.</p> <p>Den främsta påverkan på väginfrastrukturen bedöms föreligga under anläggningsskedet, då framkomligheten kan komma att påverkas.</p> <p>De nya ledningarna bedöms inte innebära några hinder för befintliga järnvägar eller påverka MSA-yltor.</p>	Sammantaget bedöms att de nya ledningarna, med vidtagna hänsynsåtgärder, medföra små konsekvenser för infrastrukturen.
Potentiellt förorenade områden	Identifiering av potentiellt förorenade områden har skett. Vid områden identifierade som riskfyllda kommer antingen stolpplacering anpassas för att undvika det riskfyllda området eller så utförs markprover.	Men vidtagna hänsynsåtgärder bedöms de nya ledningarna medföra små konsekvenser för potentiellt förorenade områden.

7.1 Miljöbalkens allmänna hänsynsregler

I samband med tillståndprocessen är verksamhetsutövaren skyldig att visa att de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken iakttas. Nedan följer en beskrivning av hur Vattenfall Eldistribution i det här projektet har tagit hänsyn till dessa hänsynsregler.

Kunskapskravet

Vattenfall Eldistribution anser sig ha den erfarenhet och kunskap som krävs för att bedriva verksamheten på ett sätt som skyddar människors hälsa och miljö mot skada eller olägenhet. I arbetet med tillståndsansökan för projektet har information inhämtats från myndigheter och andra instanser och Vattenfall Eldistribution

anser sig ha kunskap om de konsekvenser på omgivningen som ledningsprojektet ger upphov till. Vattenfall Eldistribution kommer att söka de tillstånd som krävs och följa de lagkrav som gäller för att kunna bedriva verksamheten.

Försiktighetsprincipen och krav på bästa teknik

Vattenfall Eldistribution följer de normer som gäller och de krav som ställs på skyddsåtgärder, skyddsavstånd etc. Ledningarnas lokalisering bedöms vara förenlig med myndigheternas rekommendationer avseende exponering för elektromagnetiska fält.

Produktvalsprincipen

Användande och hantering av byggmaterial och kemikalier sker enligt gällande lagar. Vattenfall Eldistribution utvärderar kemikalier som ingår i anläggningar och strävar efter att minska påverkan från kemiska produkter.

Hushållnings- och kretsloppsprincipen

Vattenfall Eldistribution verkar för att kravet på hushållning med råvaror och energi iakttas.

Lokaliseringsprincipen

Lokaliseringsutredning, inklusive samråd, har genomförts för att hitta den mest lämpliga placeringen av ledningen. Vattenfall Eldistribution anser att vald sträckning innebär att ledningen placeras så att de allmänna hänsynsreglerna uppfylls.

Skälighetsprincipen

Vattenfall Eldistributions bedömer de åtgärder som presenteras i MKB:n som skäliga.

7.2 Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer (MKN) är ett styrmedel i miljölagstiftningen med avsikt att fastlägga högsta tillåtna förorenings- eller störningsnivåer som människor eller miljön tål. De miljökvalitetsnormer som eventuellt kan beröras av de nya ledningarna är luftkvalitet, vattenkvalitet och omgivningsbuller.

Påverkan på miljökvalitetsnormer för vatten beskrivs i kapitel 5.4.5. Buller uppstår främst vid anläggningsfasen och är tillfälligt och bedöms därmed inte medföra att någon miljökvalitetsnorm för buller överskrids. Utsläppen är i storleksordningen av vanlig fordonstrafik och pågår under kort tid och bedöms därmed inte medföra att någon miljökvalitetsnorm för luftkvalitet överskrids.

8 SAMMANFATTNING

Syftet med de planerade ledningarna är att tillgodose SSAB:s ökade behov av externproducerad energi för att kunna driva planerad ljusbågsugn vid anläggningen i Oxelösund. Detta medför i sin tur att SSAB kan ställa om sin tillverkning från koks- och masugnstillverkning till tillverkning med ljusbågsugn. Denna omställning innebär att utsläppen av koldioxid minskar. På nationell nivå motsvarar det en utsläppsminskning om ca 2,4% av de totala utsläppen av koldioxid i Sverige.

Länsstyrelsen i Södermanlands län har beslutat att de nya ledningarna kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Sökt ledningssträckning är planerad att uppföras som luftledning. Ca 43 % av sträcka går längs med befintliga kraftledningar och berör främst skogs- och jordbruksmark. Ca 74% av sträckan berör skogsmark.

Där de planerade ledningarna går parallellt med andra ledningar minskar andelen mark som behöver tas i anspråk jämfört med om ledningarna skulle gå i obruten terräng. Genom Oxelösunds kommun raseras en ledning för att ge plats åt de nya ledningarna som i huvudsak kommer att gå i befintlig ledningsgata genom kommunen.

Inga bostadshus ligger inom 50 meter från ledningssträckningen. Ett bostadshus finns beläget ca 60 meter från ledningssträckningen, därefter finns det åtta bostadshus som ligger mellan 80-100 meter från ledningssträckningen. Utöver dessa bostadshus finns det två bostadsområden i Oxelösund där närmaste bostadshus i området ligger ca 80 meter från ledningssträckningen dock bedöms inget av dem exponeras för förhöjda magnetfältsvärden.

Beroende på intresse kan ledningen medföra antingen obetydliga, små, måttliga eller stora konsekvenser, men sammantaget bedöms förordad sträckning medföra, med vidtagna hänsynsåtgärder, måttliga konsekvenser. För arter som kräver en hävdad livsmiljö liknande äldre tiders betesmarker kan en ny ledningsgata medföra positiva konsekvenser.

2020-10-07

2020-103485-0001

9 BEGREPPSFÖRKLARING

Begrepp	Förklaring
Anslutningsavgift	Anslutningsavgiften är en avgift som elnätsföretagen ta ut för att ansluta en elanläggning till elnätet. Anslutningsavgiften ska enligt ellagen vara skälig.
Betydande miljöpåverkan (BMP)	Länsstyrelsens beslut om ett projekt kan antas medföra betydande miljöpåverkan eller ej. Beslutet är avgörande för om en specifik miljöbedömning ska göras eller inte göras
Detaljplan (Dp)	En kommun kan använda en detaljplan för att pröva om ett område är lämpligt för bland annat bebyggelse.
Driftsäkerhet	Är ett mått på elsystemets säkerhet och förmåga att uthärda plötsliga påfrestningar.
Effekt	Effekt är ett mått på den mängd energi som omvandlas per tidsenhet. Effekt mäts vanligtvis i enheten Watt.
EHB-stödet	Efterbehandlingsstödet. Redovisas i en databas som administreras av länsstyrelsen. EHB-stödet är en databas där förorenade och potentiellt förorenade områden i hela landet registreras.
Elektromagnetiska fält (EMF)	Samlingsnamn för elektriska och magnetiska fält.
Elkvalitet	Elkvalitet är ett mått på elens förmåga att uppfylla elanvändarens behov. Kvaliteten bedöms dels utav kontinuitet, dvs att strömmen ska vara fri från avbrott, och dels utav spänningsnivån. Spänningsnivån får inte variera mer än inom tillåtna riktvärden.
Energimarknadsinspektionen (Ei)	Den tillsynsmyndighet som handlägger och beslutar om nätkoncession
Entso-e	De Europeiska stamnätsoperatörernas samarbetsorgan
Fördjupad översiktsplan (Föp)	En fördjupad översiktsplan kompletterar översiktsplanen (Se nedan). Planen går in mer i detalj än vad översiktsplanen gör och används till exempel för att skapa långsiktig utveckling av bebyggelsen. Den ska vara vägledande för dialogen mellan olika intressenter och vara ett verktyg i kommunens arbete med detaljplaner och bygglov.
Förorenat område	Mark, yt- eller grundvatten, sediment eller konstruktioner som innehåller föroreningar i en sådan mängd att de kan vara ett hot för människors hälsa eller miljön.
Grönt och blått samband	Visar på områden som skapar ekologiska sammanhang och utgör förutsättningar för att bevara landskapets biologiska mångfald och främja ekosystemtjänster
Impedans	Impedans är ett mått på elektriskt motstånd för växelström. Impedans mäts i enheten ohm
Jordfel	Jordfel är ett fel i elnätet som uppstår när det går ström mellan ledningen mot jord.
Kilovolt (kV)	Kilovolt är enheten för elektrisk spänning.
Ledningsgata	Ledningsgata är ett röjt område i en skog längst en kraftledning. Området röjs för att öka driftsäkerheten och minska risken för att t.ex. träd och grenar faller på elledningen.

Likström (DC)	Likström är elektrisk ström med en konstant strömstyrka som alltid rör sig i samma riktning i motsats till växelström.
LIS	Ledningssystem för informationssäkerhet (LIS) är ett stöd för hur informationssäkerhetsarbetet styrs i verksamheter.
Lokalnät	Lokalnätet är den del av elnätet som förbinder regionnäten med konsumenterna, alltså den del som distribuerar ut elen till förbrukarna. Normalt sett har lokalnät en spänning på 400/230 V upp till 40 kV.
Maskat elnät	Nätstruktur liknande ett spindel nät med flera möjliga matningsvägar till varje station
Microtesla (μT)	Ett mått för magnetfält
MW	Megawatt
N-1 kriteriet.	Det innebär att elsystemet ska klara att tappa en godtycklig komponent, exempelvis en ledning eller en transformator, utan att det blir avbrott i elnätet.
N-2 kriteriet.	Det innebär att varje station i regel har tre matningsvägar, det vill säga att man kan klara två markkabelfel vilket ansetts vara en rimlig riskavvägning.
Nätkoncession	Det tillstånd som ges för en ledning eller ett område
Nätägare	Ägaren av elnätet i ett område.
Omriktarstation	En omriktarstation används för att omvandla växelström (AC) till likström (DC) eller omvänt.
Oscillation	Oscillation är rörelse som varierar kring ett jämviktsläge. En <u>växelström</u> varierar med avseende på strömriktningen
Radiell	Radiell anger riktning vinkelrätt ut från centrum. I ett radiellt nät kan effekten bara gå åt ett håll och om det sker ett avbrott på ledningen kommer alla de kunder som ligger efter avbrottpunkten att bli utan ström
Reaktiv effekt	Den reaktiva effekten är den effekt som tillförs från elnätet men som inte blir till nyttigt arbete. Den reaktiva effekten uppstår i induktiva och kapacitiva laster. Motsatsen till reaktiv effekt är aktiv effekt.
Regionnät	Regionnätet är en del av elsystemet och används för att överföra elektrisk energi över medelånga avstånd. Regionnäten ansluter till stamnätet och har vanligen spänningsnivåer på mellan 130 och 40 kilovolt. I den svenska ellagen definieras en regionledning som en ledning som omfattas av en nätkoncession för linje och där spänningen understiger 220 kV.
Reinvestering	Reinvestering är investering som syftar till att ersätta förbrukat realkapital.
Resonansfenomen	Resonansfenomen uppkommer när ett oscillerande (se ovan) system börjar oscillera med högre amplitud vid en specifik frekvens.
Skogsgata	En skogsgata är ett skogsområde längs en kraftledning inom vilken ledningsägaren vid underhåll avverkar i huvudsak all högväxande vegetation och låter lågväxande vegetation kvarstå.
Spänning	Elektrisk spänning är skillnaden i elektrisk potential mellan två punkter i en elektrisk krets. Spänning har enheten volt (V).

Spänningstransient	Spänningstransient är en snabbt övergående avvikelse i elektrisk spänning.
Stamnät	Stamnätet är den del av elsystemet med högst spänning, från 130 kV upp till 400 kV. Stamnätet överför elen långa avstånd för att sedan ledas vidare till regionalnäten. Det svenska stamnätet, som ägs av staten och förvaltas och drivs av Svenska kraftnät.
Stora opåverkade områden	Större sammanhängande och bullerfria och på annat sätt opåverkade områden i landskapet värnas.
Ström	Elektrisk ström är ett flöde av elektriska laddningar. Strömmens storlek definieras som laddningsmängd per tidsenhet. Elektrisk ström mäts i Ampere (A).
Tariff	En tariff är en elnätsavgift för att ansluta till elnätet.
Transformator	En transformator är en komponent som omvandlar elektrisk energi mellan olika ström- och spänningsnivåer.
Transient	En transient är ett svängningsförlopp av kort varaktighet.
Trädsäker	En trädsäker kraftledning betecknar en kraftledning, vars ledningsgata utformats och underhålls så att växande träd under kraftledningen inte kan nå närmare fasledare än det vegetationsfria avståndet.
Underhållsröjning	Underhållsröjning är en röjning som görs regelbundet när vegetation som växer för nära ledningen tas bort. Detta för att hålla ledningsgatan fri från högt växande träd och buskar.
Växelström (AC)	Växelström, AC, är en elektrisk ström vars riktning växlar. Växelström är motsatsen till likström.
Översiktsplan (Öp)	Varje kommun ska ha en aktuell översiktsplan, som omfattar hela kommunen. Den ska spegla den politiska majoritetens uppfattning och beslutas av kommunfullmäktige. Översiktsplanen är inte bindande men ska ge vägledning för beslut om hur mark- och vattenområden ska användas och hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras.
Markupplåtelseavtal	Markupplåtelseavtalet reglerar fastighetsägarens och ledningsägarens rättigheter och skyldigheter samt ligger till grund för innehålllet i ledningsrätt.
Ledningsrätt	Nästan alla aktörer som äger ledningsnät är att de behöver dra sina ledningar över någon annans mark. Rätten att göra det kan regleras i en ledningsrätt. En ledningsrätt innebär ett intrång i fastighetsägarens äganderätt. Fastighetsägaren har därför rätt till ekonomisk kompensation. Är parterna inte överens om ersättningsbeloppets storlek värderar vi på Lantmäteriet intrånget och beslutar om ersättningens storlek. Ledningsrätt söks hos Lantmäteriet.

10 REFERENSER

AEWA (2011), *Review of the Conflict between Migratory Birds and Electricity Power Grids in the African-Eurasian Region*.

Arbetsmiljöverket et al. (2009), *Magnetfält och hälsorisker*.

ArtDatabanken, diverse sökningar om artfakta. Tillgänglig: <https://artfakta.se/artbestamning>

Boverket (2020), *Utgångspunkter för bedömning av översvämningsrisk*. Tillgänglig : https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/lansstyrelsens-tillsyn/tillsynsvagledning_naturolyckor/tillsynsvagledning-oversvamnning/stod-till-lansstyrelsen-vid-riskbedomning/utgangspunkter/

Ellag (1997:857).

Elsäkerhetsverket (2018), *Fysisk planering och nybyggnation*. Tillgänglig: <https://www.elsakerhetsverket.se/yrkespersoner/innehavare-av-elanlaggning/klimatsakra-din-anlaggning/fysisk-planering-och-nybyggnation/>

Energiföretagen, EBR, Elsäkerhetsverket, E.ON, Svenska kraftnät, Vattenfall (2018), *Säkerhet nära elektriska ledningar*.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/147/EG av den 30 november 2009 om bevarande av vilda fåglar (fågeldirektivet).

European Network of Transmission System Operators for Electricity (2018), *Nordic and Baltic Grid Disturbance Statistics 2017 – Regional Group Nordic*.

Fageln.se (2020), *Havsörn*. Tillgänglig: <https://www.fageln.se/art/havsoern.aspx> (hämtad 2020-10-02).

Flens Kommun (2019), *Natur- och vattenvårdsprogram för Flens kommun*. Kommunal författarsamling 2019:2-430, antagen av kommunfullmäktige 2019-02-28.

Flens Kommun (2018), *Översiktsplan för Flens kommun, kartbilaga*.

Hansson Per (2009), *Koncentrationer av hotade termikflyttande fåglar i Fennoskandia*. ARCUM – Arctic Research Centre at Umeå University Structor Miljöbyrå Stockholm, SSAB, mfl, 2019. MKB – Tillståndsansökan SSAB Oxelösund. SSAB EMA AB.

Katrineholms kommun (2006), *Program för Landsbygdsutveckling i Katrineholms kommun*.

Katrineholms kommun (2016), *Översiktsplan 2030 Katrineholms kommun – Del landsbygd*.

Kulturmiljölagen (1988:950).

Länsstyrelsen (2015), *Riksintresse för kulturmiljövården Ericsberg (D29)*. Tillgänglig: https://www.lansstyrelsen.se/download/18.2e0f9f621636c8440272f547/1528782765542/d29_eriksberg-kunskapsunderlag.pdf

Länsstyrelsen, *Riksintresse för kulturmiljövården Kiladalen (D55)*. Tillgänglig: https://www.lansstyrelsen.se/download/18.2e0f9f621636c8440272f51e/1528782142429/d55_kiladalen-kunskapsunderlag.pdf

Länsstyrelsen, *Riksintresse för kulturmiljövården - Lagmansö (D38)*. Tillgänglig: https://www.lansstyrelsen.se/download/18.2e0f9f621636c8440272f505/1528782063471/d38_lagmanso_kunskapsunderlag.pdf

Länsstyrelsen Stockholms län (2015), *Rekommendationer för lägsta grundläggningsnivå längs Östersjökusten i Stockholms län – med hänsyn till risken för översvämning*. Fakta 2015:14, Länsstyrelsen Stockholm.

Länsstyrelsen Södermanlands län (2019), 2019), *Bevarandeplan för Natura 2000-område Kilaån-Vretaån SE0220304, Nyköpings kommun*.

Länsstyrelsen Södermanlands län (2019), *Bevarandeplan för Natura 2000-området Stora Bötet, sid. 1*.

Länsstyrelsen Södermanlands län (2013), *Riskbild 2 - Södermanland*. Tillgänglig: <https://www.lansstyrelsen.se/download/18.2e0f9f621636c844027288d0/1528365625559/2013%2024%20Riskbild%20%20S%C3%B6dermanland-%20skyfall,%20lokala%20avrinningsf%C3%B6rh%C3%A5llanden%20och%20extrema%20havsattenst%C3%A5nd.pdf>

Länsstyrelsen Södermanlands län, *Stora Bötet*. Tillgänglig: <https://www.lansstyrelsen.se/sodermanland/besoksmal/naturreservat/stora-botet.html> (hämtad 2020-06-01)

Miljöbalk (1998:808).

MSB (2019), *Översvämningskarteringar*. Tillgänglig: <https://www.msb.se/sv/amnesomraden/skydd-mot-olyckor-och-farliga-amnen/naturolyckor-och-klimat/oversvamning/oversvamningskarteringar-och-samordning/>

Naturvårdverket (2004), *Effekter av störningar på fåglar- en kunskapssammanställning för bedömning av inverkan på Natura 2000-objekt och andra områden*. Rapport 5351. ISBN 91-620-5351-5, ISSN 0282-7298.

Nyköpings kommun (2020), *Översiktsplan Nyköping 2040*.

Nyköpings kommun (2013), *Översiktsplan för Nyköpings kommun*.

Oxelösunds kommun (2018), *Översiktsplan för Oxelösunds kommun*.

Oxelösunds kommun (2020), tillgänglig <https://www.oxelosund.se/nyhetsartikel/positiv-till-foreslagen-strackning-av-ny-kraftledning/> (hämtad 2020-08-18)

Ramström Vind (2020), *Morkullberget, Norrköping*. Tillgänglig: <https://www.ramstrom.se/ostkinds-haradsallmanning-norrkoping/> (hämtad 2020-06-09)

Rådets direktiv 92/43/EEG av den 21 maj 1992 om bevarande av livsmiljöer samt vilda djur och växter (art- och habitatdirektivet).

SGU (2013), *Bedömningsgrunder för grundvatten*. SGU-Rapport 2013:01.

SLU Artdatabanken (2020), *Vad är en naturvårdsart?*. Tillgänglig: <https://www.artdatabanken.se/arter-och-natur/biologisk-mangfald/naturvardsarter/> (hämtad 20-09-23)

Strålsäkerhetsmyndigheten, tillgänglig: www.stralsakerhetsmyndigheten.se

Svenska kraftnät (2014), *Elnät i fysisk planering – Behandling av ledningar och stationer i fysisk planering och tillståndsärenden*.

Sveriges miljömål, tillgänglig: <http://www.sverigesmiljomal.se/miljomalen/>

Sörmlandsleden (2020). *Information*. Tillgänglig: <http://www.sormlandsleden.se/information/> (hämtad 2020-08-18)

Vattenfall Eldistribution (2019), *Artrika gräsmarker i Vattenfalls regionnät*.

Digitala källor

Nationell geodata från Länsstyrelsen, Skogsstyrelsen, Jordbruksverket, Riksantikvarieämbetet, Naturvårdsverket, Försvarsmakten, Trafikverket, SGU

www.energiforetagen.se

www.lst.se

www.flen.se

www.katrineholm.se

www.nyköping.se

www.oxelösund.se

www.SSAB.se

www.Vattenfall.se

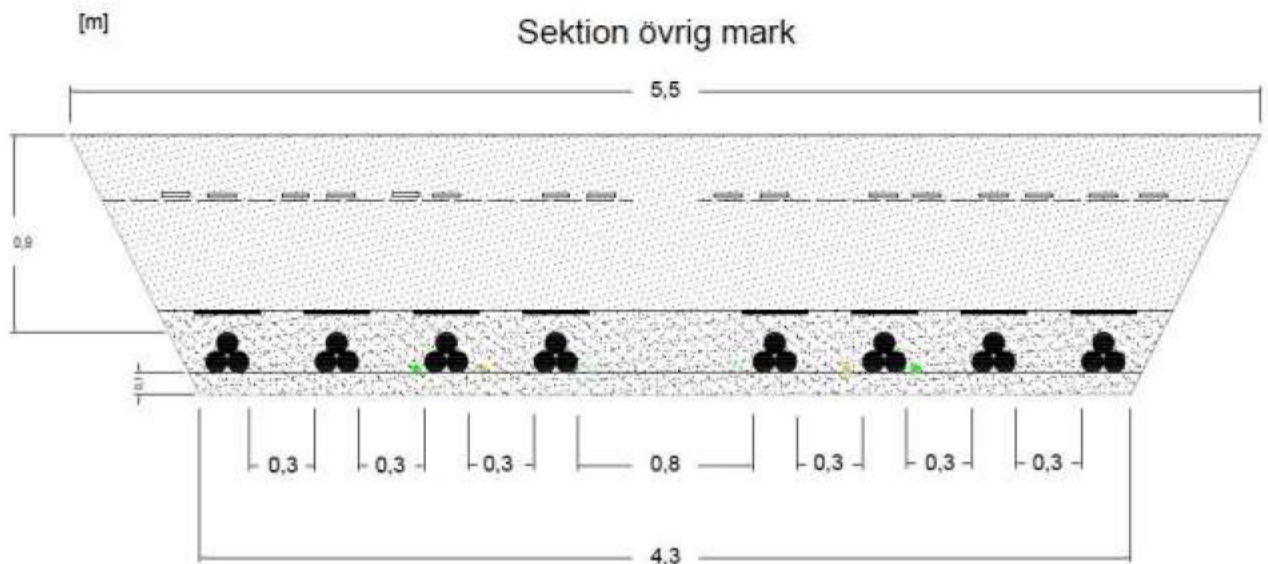
www.ei.se

2020-10-07

2020-103485-0001

BILAGA 2 - UTFORMNING AV MARKKABEL

Vid byggande med markkabel förläggs ledningarna i mark med s.k. triangelförband. Kablarna består av aluminium med ett skyddande hölje av tvärbunden polyeten (PEX), skärm av koppartrådar och ytermantel av polyeten (PE). Parallellt med kablarna förläggs en jordlina samt optoslang, se Figur 1.



Figur 1. Illustration av ett kabelschakt för de båda 130 kV-ledningarna.

Förläggning av markkabel

Vid markförläggning av ledningar grävs eller sprängs ett kabelschakt. Kabelförbanden förläggs på ett djup av ca 1 meter. Schaktets bredd vid markytan blir ca 5,5 meter och vid schaktbotten ca 4,3 meter, men den exakta bredden beror på schaktets djup och markens beskaffenhet.

Markbehov

Vid markförläggning av kablar krävs ett arbetsområde på ca 10-15 meter som består av kabelschaktet, en kör- och arbetsväg för maskiner samt uppläggningsplats för schaktmassorna. Schaktmassorna läggs i regel på motsatt sida om kabelschaktet, sett från arbetsvägen. Arbetsområdets utbredning kan variera beroende på platsens förutsättningar och schaktets utbredning. De maskiner som används är vanligtvis grävare för schaktarbeten och lastbil för transport av schaktmassor och material.

Redogörelse för synpunkter som inkommit utanför samråden

Två nya 130 kV kraftledningar mellan Hedenlunda och SSAB
i Flens, Katrineholms, Nyköpings och Oxelösunds
kommuner, Södermanlands län

Projektorganisation:



Vattenfall Eldistribution AB
www.vattenfalleldistribution.se

Telefonväxel: 08-739 50 00

Org.nr: 556417-0800

Projektledare: 

Tillstånd och rättigheter: 

Redogörelse för synpunkter som inkommit utanför samråd


Rejlers Sverige AB


Fålhagsleden 61

753 23 Uppsala

www.rejlers.se

Uppdragsledare: 

Redogörelse: 

Granskning: 

INNEHÅLL

1	INLEDNING	4
2	INKOMNA YTTRANDE EFTER SAMRÅD	4
3	INKOMNA YTTRANDE EFTER INFORMATIONSMÖTET	11

BILAGOR:

Bilaga 1: Inkomna synpunkter efter samråd maj-juni 2019

Bilaga 2: Inkomna synpunkter efter informationsmötet

2020-10-20

2020-103485-0005

1 INLEDNING

Vattenfall Eldistribution AB (Vattenfall Eldistribution) avser att ansöka om nätkoncession för linje (tillstånd) för två nya 130 kV luftledningar mellan Hedenlunda och SSAB i Oxelösund i Flen, Nyköping, Katrineholm, Oxelösund kommuner, Södermanlands län. Inom ramen för en tillståndsansökan skall ett samråd enligt 6 kap. miljöbalken genomföras.

Inom ramen för tillståndsansökan ska samråd genomföras i enlighet med 6 kap. MB vilket framgår av bestämmelsen i 2 kap. 8a § Ellagen. Samrådet är en del av tillståndsprocessen och föregår upprättandet av den miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som ska biläggas ansökningshandlingarna.

Föreliggande handling utgör en sammanfattning för de yttranden som inkommit utanför ramen för de formella samråden samt Vattenfall Eldistributions svar på dessa. Samtliga yttranden som inkommit under denna period biläggs även i sin helhet till aktuell skrivelse.



2 INKOMNA YTTRANDE EFTER SAMRÅD MAJ-JUNI 2019

Inbjudan till skriftligt samråd inklusive samrådsunderlag skickades per brev den 24 maj 2019 till samtliga lagfarna och taxerade fastighetsägare inom 200 m från de aktuella ledningssträckningarna. Sista svarsdag för samrådssynpunkter var den 26 juni 2019. Nedan redogörs för de yttranden som inkom efter undersökningssamrådet fram till informationsmötet i Nyköping som hölls den 27 november.

Tabell 1. Sammanfattning av inkomna synpunkter samt Vattenfall Eldistributions bemötande.

Skrivelse nr i Bilaga 1	Fastighet	Synpunkter	Kommentarer
1.	Hedenlunda Fastighetsbeteckning ej känd	Fastighetsägaren är ägare till en fastighet i Hedenlunda samfällighetsförening. Fastighetsägaren undrar hur den planerade kraftledningen kommer att påverka priserna i området samt hur den fysiskt kommer påverka området.	Vattenfall Eldistribution tackar för inkomna synpunkter. Vattenfall Eldistribution följer den policy som tagits fram av Energiföretagen Sverige när det gäller markåtkomst. Ytterligare beskrivning ledningens påverkan på området kommer att redovisas i den kommande MKB:n.
2.		Fastighetsägaren önskar att information kommer ut tidigare då fastighetsägaren inte hann delta på öppet hus. Fastighetsägaren påpekar att	Vattenfall Eldistribution tackar för inkomna synpunkter. Vattenfall Eldistribution kommer att vidta åtgärder så att risker för fåglar etc.

		<p>det vid sträckning 1C på tomtgränsen mellan St Tveta 1:5 och Asphem finns en våtmark med ett enormt fågelliv där b.l.a. sångsvanar häckar mars-april. Andra förekommande arter är kattuggla, smådopping och olika vadarfåglar. Fastighetsägaren anser att det gör denna dragning olämplig.</p>	<p>minimeras. Där så är nödvändigt kommer åtgärder som bl.a. fågelinventering och fågelavvisare att utföras. I kommande MKB kommer redogörelse över påverkan på fågellivet att redovisas.</p>
3.		<p>Fastighetsägaren är förvånad över att det enda presenterade förslaget från Stjärnholm till SSAB går genom bostadsområdena i Norra Peterslund, Södra Inskogen och Baraområdet. Fastighetsägaren misstänker att fokus varit på billigaste investeringskostnad. Tilltänka ledningsstolpar är betydligt större/högre än för befintliga vilket gör intrånget i området ännu mer kännbart. För de som är egnehemsägare är det inget positivt för trivsel, hälsorisker och eller prisutveckling. En lägsta installationskostnad skulle i så fall bli på bekostnad av prisras på annans egendom.</p> <p>Oxelösunds nyligen beslutade detaljplaner redogör för att kommunen vill se ett ökat permanentboende på Vivestaområdet. Fastighetsägaren anser att luftledningen begränsar befintlig stadsplan.</p> <p>Fastighetsägaren misstänker att ledningen kommer ge hälsorisker i och med</p>	<p>Vattenfall Eldistribution tackar för inkomna synpunkter.</p> <p>En LCA (livscykelanalys) kommer att redovisas i kommande MKB där markkabel respektive luftledning behandlas.</p> <p>I kommande MKB kommer en ytterligare redogörelse för hur kraftledningen eventuellt påverkar Oxelösunds detaljplaner samt befintlig stadsplan att redovisas.</p> <p>Vattenfall Eldistribution följer försiktighetsprincipen och hänsyn tas till magnetfält vid bostadshus då den slutliga ledningssträckningen planeras.</p> <p>I kommande MKB kommer Vattenfall Eldistribution att redogöra vilka magnetfältsnivåer som ledningen förväntas medföra till närliggande bostadshus</p> <p>Vid fuktigt väder eller dimma kan det uppstå sprakande ljud från en luftledning. Dessa ljud är väldigt låga, specifikt vid denna spänningsnivå, och</p>

	<p>betydande magnetiska fält från kraftledningen och att inget beräkningsunderlag är redovisat.</p> <p>Fastighetsägaren har jobbat med investeringar inom   I samrådsunderlaget beskrivs inte några alternativ som t.ex. markkabel och/eller alternativa stråk. Markkabel avfärdas p.ga. kostnader och underhåll. Fastighetsägaren skriver att det inte är några problem att markförlägga en 130 kV ledning ca 5-6 km och att vedertagen policy är att markkabel är ett rekommenderat alternativ i tätbebyggda områden. I södra Sverige jobbar man med att gräva ner ledningar för att öka driftsäkerheten så markförläggning bör inte på något sätt sänka driftsäkerheten.</p> <p>Fastighetsägaren skriver också att den nya kraftledningen enbart ska mata EAF-ugnen. D.v.s. en kommun eller annan infrastruktur släcks inte vid ett fel. En EAF-ugn har stor energifluktuation över tid, där det vid start av smältning är rena kortslutningen och reaktiva effekten, fasförskjutningen och flicker gör det nästan helt omöjligt att sammankoppla med annat. Argument som effektförluster i markkabel för ca 5 km markkabel är därför inte relevant. Däremot bör man vid</p>	<p>avtar snabbt med avstånd från luftledningen. Vattenfall Eldistribution bedömer att ljuden är tillräckligt låga för att skyddsåtgärder inte ska krävas.</p> <p>Vattenfall Eldistribution har i ett tidigare skede studerat möjligheten till sjökabel. Denna teknik bedöms få allt för stora konsekvenser för miljön. Sjøkabel är dessutom svårt att anlägga och underhålla. I kommande MKB redovisas påverkan från markkabel, sjökabel respektive luftledning.</p>
--	---	--

		<p>beräkning av magnet och spänningsfält inse att strömförbrukningen i kraftledningen inte är kontinuerlig utan mera på och av. Detta borde kunna ge impulspikar vilket ger betydligt högre fält än beräkningen anger. En markkabel bör ge en helt andra möjligheter att hantera detta.</p> <p>Ytterligare nackdel är fräsande ljud vid fuktig väderlek. Normalt har företag kravet att inte belasta bostadsområden med ljud > 40 dB nattetid.</p> <p>Fastighetsägaren anser att utredningen för området Stjärnholm till SSAB bör göras om med inriktning på bättre teknikval och verkligen studera vilka andra dragningsalternativ som finns som t.ex. kabel över Vivestaviken. Hela utredningen fokuserar på att undvika vissa naturområden men tar ingen hänsyn till kommunens invånare. Markkabelns betydligt smalare korridor samt mindre bieffekter och visuell påverkan borde öppna för fler alternativ. När valet är gjort kommer kommunen att leva med dess nackdelar i överskådlig tid. Det finns all anledning att verkligen studera alternativen och välja bästa möjliga teknik för att minimera intrånget på framförallt tätbebyggt område.</p>	
4.		Fastighetsägaren anser att Vattenfall bör utreda och redovisa möjligheterna att dra	Vattenfall Eldistribution tackar för inkomna synpunkter.

		<p>sjökabel genom Marsviken söder om Mosstorp, Fredön och Djursvik in mot Oxelösund som ett alternativ till den föreslagna dragningen av gemensamt stråk Oxelösund. Detta borde vara motiverat att utreda, bl.a. med tanke på det stora antalet rödlistade arter som identifierades vid artinventeringen vid stråket.</p> <p>Vattenfall anger att den slutliga ledningsträckningen planeras så att ingen fastighet exponeras för ett magnetfält högre än 0,4 µT och att den totala påverkan på människors hälsa därmed blir obetydligt. Samrådsunderlaget saknar emellertid en redovisning över den maximala nivån av magnetfält som de kan komma att utsättas för då endast den ena 130 kV-ledningen är i drift. Denna maximala nivå av elektromagnetiska fält bör redovisas av Vattenfall.</p> <p>Samrådsunderlaget är mycket kortfattat när det gäller alternativ med markkabel. Vattenfall bör utreda och redovisa huruvida markkabel kan användas genom att tillämpa en teknik där kabelförbanden gjuts in i kabelschaktet. På så sätt kan kabelförbanden förläggas tätare och markintranget för kabelschaktet blir således mindre.</p>	<p>Vattenfall Eldistribution har i ett tidigare skede studerat möjligheten till sjökabel. Denna teknik bedöms få allt för stora konsekvenser för miljön. Sjøkabel är dessutom svårt att anlägga och underhålla. I kommande MKB redovisas påverkan från markkabel, sjökabel respektive luftledning.</p> <p>I det fortsatta arbetet kommer en naturvärdesinventering, landskapsanalys och LCA (livscykelanalys) att genomföras. Resultaten av dessa redovisas i kommande MKB. Vattenfall Eldistribution följer försiktighetsprincipen och hänsyn tas till magnetfält vid bostadshus då den slutliga ledningssträckningen planeras.</p> <p>I kommande MKB kommer Vattenfall Eldistribution att redogöra vilka magnetfältsnivåer som ledningen förväntas medföra till närliggande bostadshus.</p> <p>Enligt praxis i branschen utförs magnetfältsberäkningar genom att beräkna värdet för årsmedelströmlasten.</p>
5.		Fastighetsägaren utgår från att kabeln kommer grävas ner. Om Vattenfall kan lägga ner	Vattenfall Eldistribution tackar för inkomna synpunkter.

		miljoner på TV-annonser som beskriver att de gör järnverket CO2-fritt så har de även råd att gräva ner kablarna. Fastighetsägaren kommer inte att acceptera luftburna ledningar när alternativ finns.	I kommande MKB redovisas påverkan från markkabel respektive luftledning.
6.		Fastighetsägarna har tagit emot det förordande beskedet att förordad dragning av 130 kV ledningen går rätt över deras mark. De har planerat att utveckla fastigheten och bygga fyra villor där dragningen är planerad. Fastighetsägaren undrar om Vattenfall kan se om det går att flytta dragningen några hundra m österut där det inte finns något annat än skog.	Vattenfall Eldistribution tackar för inkomna synpunkter. Vattenfall Eldistribution kommer att väja ett stråk att gå vidare med. Inom stråket kommer en förordad sträckning för de nya ledningarna att identifieras. Skogsgatans bredd kommer då att vara ca 40-60 meter beroende på stolptyp. Ledningarna kommer inte att byggas över några bostadshus.
7.		Nuvarande förslag kommer passera över bostadshuset på fastigheten. Fastighetsägarna har följande synpunkter: - Dragning av luftledning går stick i stäv med Länsstyrelsens Grön infrastruktur. - Fastighetsägaren anser att hänsyn måste tas till berörda fastigheter så att minimal påverkan kan säkras, d.v.s. säkra så att inga bebodda fastigheter finns i kraftledningsgatan. - Hagmarken vid fastigheten är upptagen vid en inventering av skyddsvärda hagmarker i Sörmland vilket	Vattenfall Eldistribution tackar för inkomna synpunkter. Vattenfall Eldistribution följer försiktighetsprincipen och hänsyn tas till magnetfält vid bostadshus då den slutliga ledningssträckningen planeras. I kommande MKB kommer Vattenfall Eldistribution att redogöra vilka magnetfältsnivåer som ledningen förväntas medföra till närliggande bostadshus I det fortsatta arbetet kommer en naturvärdesinventering, landskapsanalys och LCA (livscykelanalys) att genomföras. Resultaten av

fastighetsägarna har påtalat utan återkoppling.

Bästa alternativet för kraftledningen är enligt fastighetsägaren att lägga markkabel i stället för luftledning, längs nuvarande kraftledningsgator alternativt längs järnvägen (TGOJ/Green Cargo).

dessa redovisas i kommande MKB. I kommande MKB kommer påverkan på berörda intressen att redovisas.

I kommande MKB redovisas påverkan från markkabel respektive luftledning.

2020-10-20

2020-103485-0005

3 INKOMNA YTTRANDE EFTER INFORMATIONSMÖTET

Inbjudan till informationsmöte skickades per brev den 2019-11-13 till samtliga lagfarna och taxerade fastighetsägare inom stråk 1B-1-1D . Nedan redogörs för de yttranden från enskilt berörda som inkom efter informationsmötet den 27 november fram till de kompletterande samråden.

Tabell 2. Sammanfattning av inkomna synpunkter samt Vattenfall Eldistributions bemötande.

Skrivelse nr i Bilaga 2	Fastighet	Synpunkter	Kommentarer
1.	[REDACTED]	<p>Det förordade stråket går över fastighetsägarens fastighet. [REDACTED] berörs kraftigt då bostadshusen är belägna inom det röda förordade stråket.</p> <p>Stråket är även draget över Kiladalen där de öppna fälten är som bredast och det medför att landskapsbilden blir kraftigt påverkad. Fastighetsägaren har identifierat ett stråk som passerar över Kiladalen ca 1 km västerut där dalen är betydligt smalare och synintrycket på landskapsbilden blir mycket mindre påverkad.</p> <p>Därefter går stråket vidare i skogsmark och ansluter till Vattenfall förordade stråk ett par km längre upp. Med detta alternativ undviker kraftledningen flera bostadshus. Samtidigt minskar synintrycket vid Kiladalen.</p>	<p>Vattenfall Eldistribution tackar för inkomna synpunkter.</p> <p>Vattenfall Eldistribution kommer inte att bygga kraftledningarna över några bostadshus.</p> <p>I det fortsatta arbetet kommer en sträckning inom valt stråk att studeras. Där detta inte är möjligt kommer en sträckning utanför valt stråk att föreslås. Den som blir berörda av ett sådant förslag kommer att inbjudas till ett kompletterande samråd.</p> <p>I det fortsatta arbetet kommer en naturvärdesinventering, landskapsanalys och LCA (livscykelanalys) att genomföras. Resultaten av dessa redovisas i kommande MKB.</p>
2.	[REDACTED]	<p>Fastighetsägaren äger två torp längs alternativ 1B. En 130 kV går idag vid sidan av det äldre torpet, [REDACTED]. Trästolparna är ca 20 m höga vilket är att föredra. De nya stolparna i metall är 30-40 m höga vilket riskerar att bli ett</p>	<p>Vattenfall Eldistribution tackar för inkomna synpunkter.</p> <p>I det fortsatta arbetet kommer en naturvärdesinventering, landskapsanalys och LCA (livscykelanalys) att genomföras. Resultaten av dessa redovisas i kommande</p>

		<p>allvarligt ingrepp i denna kulturmiljö.</p> <p>Fastighetsägaren är både rädd för hur kraftledningen kommer påverka närmiljön (utseende och ljud/surr) och för en betydande värdeminskning på fastigheterna.</p> <p>Fastighetsägaren motsätter sig starkt aktuella planer och förordar att SSAB, försöker lösa detta på annat sätt. Risken är att de yrkar på 400 kV och då kommer torpen bli obeboeliga. Blir tilltänkta 130 kV-ledningar trots allt verklighet så förordar fastighetsägaren nedgrävning. Går luftledningsbygget inte att stoppa, så behöver de dras bortanför redan befintlig ledning, för att störa fastighetsägarens fastigheter så lite som möjligt.</p>	<p>MKB. Vid fuktigt väder eller dimma kan det uppstå sprakande ljud från en luftledning. Dessa ljud är väldigt låga, specifikt vid denna spänningsnivå, och avtar snabbt med avstånd från luftledningen. Vattenfall Eldistribution bedömer att ljuden är tillräckligt låga för att skyddsåtgärder inte ska krävas.</p> <p>Vattenfall Eldistribution betalar ersättning för den mark som behöver tas i anspråk för ledningen. Ersättningen till varje markägare bestäms enligt de principer som anges i ledningsrättslagen och expropriationslagen.</p> <p>Vattenfall Eldistribution betalar, i enlighet med dessa lagar, en engångsersättning till berörda markägare för markupplåtelsen. Ersättningen omfattar dels marknadsvärdesminskningen på fastigheten, dels övriga skador som uppstår när ledningen byggs.</p> <p>Därtill kommer ett påslag på 25 procent som beräknas på marknadsvärdesminskningen. Vattenfall Eldistribution beräknar ersättningen för intrånget enligt de rekommendationer som Lantmäteriet har tagit fram.</p> <p>Markägaren får också ersättning för de skador som förundersökning och byggnation orsakar, samt för</p>
--	--	---	--

			<p>de befintliga enskilda vägar som utnyttjas. Om skog behöver avverkas kommer Vattenfall Eldistribution överens med markägaren om hur träden ska hanteras.</p> <p>Om den berörda marken är utarrenderad kommer en separat beräkning av ersättning till fastighetsägaren och arrendator göras.</p> <p>Grundprincipen är att den som berörs ska ha samma ekonomiska förutsättningar efter att ledningen byggts som innan.</p> <p>Frågor som rör SSAB hänvisas till SSAB.</p> <p>I det fortsatta arbetet kommer en sträckning inom valt stråk att studeras. Där detta inte är möjligt kommer en sträckning utanför valt stråk att föreslås. Den som blir berörda av ett sådant förslag kommer att inbjudas till ett kompletterande samråd.</p>
3.		<p>Fastighetsägaren anser att Vattenfall inte förstod innebörden av deras tidigare yttrande genom det svar som finns med i samrådsredogörelsen.</p> <p>Fastighetsägarna anser att Vattenfall i samrådsunderlaget underlät att informera om stolparnas höjd samt hur tätt stolparna kommer stå.</p> <p>Fastighetsägarna anser att svaret i sammanställningen är allt för generellt, det tar inte</p>	<p>Vattenfall Eldistribution tackar för inkomna synpunkter.</p> <p>Information om stolpars höjd och förslag på utformning finns på projektets hemsida och kommer även att redovisas i kommande MKB.</p> <p>Det exakta avståndet mellan stolparna avgörs först vid en detaljprojektering.</p> <p>I det fortsatta arbetet kommer en naturvärdesinventering, landskapsanalys och LCA</p>

		<p>hänsyn till deras mycket stora oro.</p> <p>Fastighetsägaren tror att kraftledningen kommer att bli en katastrof för deras verksamhet med besöksnäring till ett ekologiskt lantbruk. Detta genom följande:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kraftledningen kommer att påverka känslan vid grusvägen fram till gårdsplanen, där lagård, butik och kafé ligger. • Ledningsgatan kommer lägga en död hand över i stort sett all skog, betesmark och åker. • Påverkan på aktiviteter i högspänningsfält med rensning av ogräs samt vallning av får över elstängsel som kan få oväntat liv när SSAB ska starta sin ljusbåge. • Fastighetsägarnas arbete med att få den uppväxande generationen att förstå vikten av att göra bra mat på ett vettigt sätt. 	<p>(livscykelanalys) att genomföras. Resultaten av dessa redovisas i kommande MKB.</p> <p>I kommande MKB kommer djupare utredning och analys av påverkan på landskapsbild, areella näringar och natur- och kulturmiljö att redovisas.</p> <p>Generellt går det att ha ett stängsel i en kraftlednings närhet. Kraftledningens elektriska och magnetiska fält kan ladda upp stängsel och göra det strömförande. Vattenfall Eldistribution kommer att ha en dialog med markägare som har stängsel som riskerar att:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ligga närmare än 20 meter från kraftledningen • är mer än 50 meter långt och går parallellt med ledningen inom ett avstånd på 50 meter från ledningen. <p>Detta för att bestämma lämplig åtgärd för aktuellt stängsel.</p>
4.		<p>Fastighetsägaren har inga invändningar mot att ledningen ska dras enligt alternativ 1D. Fastighetsägaren skriver att om den nya ledningen byggs på den norra sidan av befintlig 130 kV ledning kommer avståndet till bostäder bli ca 70-80 m. Fastighetsägaren menar att det enligt informationsmötet inte ska ligga någon bostad närmare än</p>	<p>Vattenfall Eldistribution tackar för inkomna synpunkter.</p> <p>Vattenfall Eldistribution strävar efter att hålla 100 m till närmsta bostad. Om det inte är möjligt att hålla 100 m till närmsta bostad genomförs en magnetfältberäkning för att säkerställa att magnetfältet vid bostäder inte strider mot rådande försiktighetsprincip.</p>

		<p>100 m från en ledning. Därför kräver fastighetsägaren att ledningen placeras söder om befintliga 130 kV ledningen.</p>	<p>I kommande MKB kommer Vattenfall Eldistribution att redogöra för vilka magnetfältsnivåer som ledningen förväntas medföra till närliggande bostadshus.</p>
<p>5.</p>	<p>Fastighetsägaren anser att det är olämpligt och omodernt att bygga en luftledning. En luftledning tvärs över Kilaån och Kiladalen skulle förfulla landskapet och inkräkta på fågellivet kring Kilaån. Odlandet på åkermarken skulle också påverkas negativt eftersom stolparna tar upp en hel del yta. GPS-tekniken kommer att störas av kraftledningen och bevattning kommer att vara tveksamt ur säkerhetssynpunkt. Fastighetsägaren tror att 2x130 kV kommer utökas till 400 kV vilket medför ännu värre konsekvenser.</p> <p>Fastighetsägaren föreslår att Länsstyrelsen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Beslutar att ledningarna medför betydande miljöpåverkan. • Att de hanterar ärendet utifrån att det med stor sannolikhet kommer utökas till 400 kV. • Förordar markkabel. <p>Fastighetsägaren vill att Vattenfall utför ett särskilt avgränsande samråd och inte</p>	<p>Vattenfall Eldistribution tackar för inkomna synpunkter.</p> <p>I det fortsatta arbetet kommer en naturvärdesinventering, landskapsanalys och LCA (livscykelanalys) att genomföras. Resultaten av dessa redovisas i kommande MKB. I kommande MKB redovisas påverkan från markkabel respektive luftledning.</p> <p>Förutom i direkt närhet till stolpe och eventuella stag utgör en kraftledning på jordbruksmark normalt sett inga hinder för att odla marken.</p> <p>Enligt rapporten <i>Mätningar för undersökning av kraftledningars påverkan på GPS inom lantbruket</i>¹ framkommer att: "Radiostörningsmätningarna visade att det inte fanns några störningar från kraftledningarna som når upp till de frekvenser som används av positioneringsutrustningen."</p> <p>I rapporten står även att "Det skulle kunna finnas tillfällen när sådan påverkan av</p>	

¹ *Mätningar för undersökning av kraftledningars påverkan på GPS inom lantbruket (Elforsk rapport 14:19, 2014)*

får använda sig av det ursprungliga samrådet.

stolparna får märkbara effekter i form av försämrad positionering närmast stolparna. Men för de flesta normala fall är sannolikt sådan påverkan av kraftledningsstolpar, för 50-130 kV ledningar, av marginell eller ingen betydelse för den praktiska tillämpningen”. Vattenfall Eldistribution bedömer därmed att kraftledningarna inte kommer ha en negativ påverkan på GPS-användning inom lantbruket².

Bevattning med bevattningsmaskin mot en luftledning kan vara förenat med fara.

Bevattningsanläggningen ska vara utförd så att bevattning alltid sker med spridd stråle inom försiktighetszonen. Fast stråle i samband med elektricitet är alltid förenat med fara.

Vid större bevattningsanläggningar, med metallrör på marken som är placerade nära eller under en luftledning, kan elektriska strömmar uppträda i rören. Är anläggningen rätt utförd är strömmarna ofarliga. För rörledningar kan man använda samma regler som används för stängsel.

Vid uppställning, flyttning och demontering av bevattningssystemen inom försiktighetszonen ska man

			<p>också iakta försiktighet så att utrustningen inte kommer nära faslinor.</p> <p>Vattenfall Eldistribution har fått in en förfrågan om anslutning från SSAB. Vattenfall Eldistribution har anslutningsplikt enligt Ellag (1997:857) vilket innebär att Vattenfall Eldistribution ansluter de kunder som så begär. Frågor som rör SSAB hänvisas till SSAB.</p>
6.		<p>Fastighetsägaren har inga invändningar mot att ledningen ska dras enligt alternativ 1D. Fastighetsägaren skriver att på deras fastighet finns en torpstuga som används som fritidshus belägen knappt 100 m från den närmaste fasledningen. Byggs den nya ledningen på norra sidan av befintlig ledning kommer det avståndet att bli ca 70-80 m. Enligt vad som sas på infomötet ska ingen ledning ligga närmare någon bostad än 100 m. Därför kräver fastighetsägaren att ledningen placeras söder om befintliga 130 kV.</p>	<p>Vattenfall Eldistribution tackar för inkomna synpunkter.</p> <p>Vattenfall Eldistribution strävar efter att hålla 100 m till närmsta bostad. Om det inte är möjligt att hålla 100 m till närmsta bostad genomförs en magnetfältberäkning för att säkerställa att magnetfältet vid bostäder inte strider mot rådande försiktighetsprincip. I kommande MKB kommer Vattenfall Eldistribution att redogöra för vilka magnetfältsnivåer som ledningen förväntas medföra till närliggande bostadshus.</p>
7.	Ändebolsvägen samfällighetsförening	<p>Ändebolsvägen Samfällighetsförening har enligt fastighetsägaren inte fått någon information om samrådet vilket de enligt samrådsredogörelsen var berättigade till. De anser att det är oacceptabelt att Vattenfall inte kallat dem som sakägare och berörda i ärendet. De kräver omtag av</p>	<p>Vattenfall Eldistribution tackar för inkomna synpunkter.</p> <p>I samrådet har berörda fastighetsägare och fastigheter som ingår i en samfällighet och är direkt berörda fått en avisering.</p> <p>Övriga har fått information via annons i tidningar och via</p>

hela proceduren och att denna skrivelse ska biläggas i sin helhet till den bilaga med övriga yttranden som Vattenfall ska skicka till Länsstyrelsen.

Sammanlagt vägsträcka i deras samfällighet är ca 3 km där Vattenfalls utförande med luftledning belastar över halva denna sträcka. Längs vägen finns minst ett 20-tal permanentboende samt minst lika många fritidsboende, näringsidkare, fält med havre/raps, torp, gårdar, naturbetesmarker med djur och slåtterängar. Vägen används som cykel- och ridled, promenadstråk och motionsspår av turister, besökare, fritidsboende och bofasta. Med planerad luftledning är fastighetsägarna oroliga över följande:

- Stolparnas placering med stag och fundament kommer försvåra underhållsarbeten på vägbanan.
- Anläggningsarbetet kommer utgöra mycket stora störningar och hinder för framkomligheten på vägen.
- Skador på vägbanan, diken och fiberkabel.
- Markerna kommer inte räcka till.
- Besättningsägarna riskerar att få upphöra med sin verksamhet.

Vattenfall Eldistributions hemsida.

I det fortsatta arbetet kommer en naturvärdesinventering, landskapsanalys och LCA (livscykelanalys) att genomföras. Resultaten av dessa redovisas i kommande MKB. I kommande MKB redovisas påverkan från markkabel respektive luftledning.

Kraftledningarna planeras så att de inte riskerar att skada väg, andra anläggningar eller försvåra underhåll av vägen.

Generellt går det att ha ett stängsel i en kraftlednings närhet. Kraftledningens elektriska och magnetiska fält kan ladda upp stängsel och göra det strömförande. Vattenfall Eldistribution kommer att ha en dialog med markägare som har stängsel som riskerar att:

- ligga närmare än 20 meter från kraftledningen
- är mer än 50 meter långt och går parallellt med ledningen inom ett avstånd på 50 meter från ledningen.

Detta för att bestämma lämplig åtgärd för aktuellt stängsel.

Vattenfall Eldistribution betalar ersättning för den mark som behöver tas i anspråk för ledningen. Ersättningen till varje markägare bestäms enligt de

- Stängsel riskerar att bli strömförande och bin är känsliga för elektromagnetiska fält.
- Om flera av ovanstående verksamheter tvingas lägga ner eller flytta kommer vägen snart bli öde.
- Vem vill gå på vägen om det finns en kraftledning bredvid.
- Kraftledningens inverkan på landskap och kulturmiljö.

De motsätter sig en luftledning och förordar en markkabel som gör att man kan fortsätta sin näring utan lika stor påverkan då markkabel minskar markintrång, klimatpåverkan, elektromagnetisk strålning och kulturmiljö, friluftsliv, eller framtida utveckling av fastighet och bygd påverkas inte i lika stor utsträckning.

De anser att Vattenfall bör använda befintliga ledningsgator och annan infrastruktur för detta projekt. De anser att det är fel att deras fastigheter sjunker i värde samt att deras verksamheter får minskade inkomster på bekostnad av att SSAB först nu vill minska sina koldioxidutsläpp. De behöver rekreationen på deras fastigheter. Natur- och miljövärde av dess omgivningar gör oerhört

principer som anges i ledningsrättslagen och expropriationslagen.

Vattenfall Eldistribution betalar, i enlighet med dessa lagar, en engångsersättning till berörda markägare för markupplåtelsen.

Ersättningen omfattar dels marknadsvärdesminskningen på fastigheten, dels övriga skador som uppstår när ledningen byggs.

Därtill kommer ett påslag på 25 procent som beräknas på marknadsvärdesminskningen. Vattenfall Eldistribution beräknar ersättningen för intrånget enligt de rekommendationer som Lantmäteriet har tagit fram.

Markägaren får också ersättning för de skador som förundersökning och byggnation orsakar, samt för de befintliga enskilda vägar som utnyttjas. Om skog behöver avverkas kommer Vattenfall Eldistribution överens med markägaren om hur träden ska hanteras.

Om den berörda marken är utarrenderad kommer en separat beräkning av ersättning till fastighetsägaren och arrendator göras.

Grundprincipen är att den som berörs ska ha samma ekonomiska förutsättningar efter att ledningen byggts som innan.

mycket för deras fysiska och mentala hälsa.

Det finns forskning som indikerar att lågfrekventa elektromagnetiska fält kan försämra honungsbins kognitiva och motoriska förmågor. Det har b.l.a. Shepherd m.fl redovisat i artikeln *Extremely Low Frequency Electromagnetic Fields impair the Cognitive and Motor Abilities of Honey Bees* från 2018³. Men i artikeln är de magnetfältsvärdena som redovisas betydligt högre än vad aktuella 130 kV ledningar kommer alstra.

Kraftledningarna konstrueras enligt gällande elsäkerhetsföreskrifter.

Vattenfall Eldistribution följer försiktighetsprincipen och hänsyn tas till magnetfält vid bostadshus då den slutliga ledningssträckningen planeras.

I kommande MKB kommer Vattenfall Eldistribution att redogöra vilka magnetfältsnivåer som ledningen förväntas medföra till närliggande bostadshus.

Kraftledningarna anläggs så långt det är möjligt längs befintlig infrastruktur och i anslutning till befintliga ledningsgator. Frågor som rör SSAB hänvisas till SSAB

³ Shepherd S. m.fl. (2018), *Extremely Low Frequency Electromagnetic Fields impair the Cognitive and Motor Abilities of Honey Bees*

8.

Fastighetsägaren motsätter sig Vattenfalls dragning på fastigheterna.

Den föreslagna sträckningen kommer att medföra ett stort ingrepp på miljön, ledningen kommer även att påverka bland annat näringsverksamhet, friluftsliv, områdets karaktär samt natur och kulturmiljö.

Enligt miljöbalken ska den bästa möjliga teknik användas som orsakar minst skada och påverkan på produktion, landskap, människors hälsa och miljö. Den lösning som ger minst påverkan på omgivning och lägsta samhällskostnad bör väljas vilket fastighetsägaren inte anser vara luftledning.

Fastigheten och verksamheten inom gröna näringar försämras avsevärt eller försvinner helt om planerad byggnation verkställs. Den planerade dragningen kommer enligt fastighetsägaren att påverka:

- Odlingslandskap och produktion av djur samt djurhållning.
- Fastigheten minskar i värde till det närmaste obefintligt vilket medför stora konsekvenser för verksamheten och planerade satsningar.
- Produktionsbortfall för betande dräktiga djur Vilket medför att hagmark växer igen

Vattenfall Eldistribution tackar för inkomna synpunkter.

I kommande MKB kommer djupare utredning och analys av påverkan på landskapsbild, areella näringar och natur- och kulturmiljö att redovisas.

En LCA (livscykelanalys) kommer att redovisas i kommande MKB där markkabel respektive luftledning behandlas.

Vattenfall Eldistribution betalar ersättning för den mark som behöver tas i anspråk för ledningen. Ersättningen till varje markägare bestäms enligt de principer som anges i ledningsrättslagen och expropriationslagen.

Vattenfall Eldistribution betalar, i enlighet med dessa lagar, en engångsersättning till berörda markägare för markupplåtelsen. Ersättningen omfattar dels marknadsvärdesminskningen på fastigheten, dels övriga skador som uppstår när ledningen byggs.

Därtill kommer ett påslag på 25 procent som beräknas på marknadsvärdesminskningen. Vattenfall Eldistribution beräknar ersättningen för intrånget enligt de rekommendationer som Lantmäteriet har tagit fram.

och EU stöd ej kan uppbringas.

- Hälsorisker både för människa och djur med direkt närhet till högspänningsledning.
- Miljöpåverkan som påverkar landskapsbilden

Fastighetsägarna anser att tiden för att lämna in synpunkter inför samrådet var alltför kort och berörda bör få mer tid till att bedöma konsekvenser av byggnationen. Dessutom har samrådet inte genomförts på ett juridiskt korrekt sätt då berörda inte har fått information. Fastighetsägarna undrar vem som tar ansvar för risken av strömransonering då ett enskilt bolag får ett större strömuttag samtidigt som andra delar av elproduktionen läggs ner.

Markägaren får också ersättning för de skador som förundersökning och byggnation orsakar, samt för de befintliga enskilda vägar som utnyttjas. Om skog behöver avverkas kommer Vattenfall Eldistribution överens med markägaren om hur träden ska hanteras.

Om den berörda marken är utarrenderad kommer en separat beräkning av ersättning till fastighetsägaren och arrendator göras.

Vattenfall Eldistribution följer försiktighetsprincipen och hänsyn tas till magnetfält vid bostadshus då den slutliga ledningssträckningen planeras.

I kommande MKB kommer Vattenfall Eldistribution att redogöra vilka magnetfältsnivåer som ledningen förväntas medföra till närliggande bostadshus. Detta samråd varade i ca en månad och Vattenfall Eldistribution bedömer att samrådstiden därför är tillräckligt lång för att alla som vill delta i samrådet ska hinna lämna ett yttrande.

Vattenfall Eldistribution har fått in en förfrågan om anslutning från SSAB. Vattenfall Eldistribution har anslutningsplikt enligt Ellag (1997:857) vilket innebär att Vattenfall Eldistribution

			ansluter de kunder som så begär.
9.		Fastighetsägarna önskar att få inkomma med ett förslag på dragnig. Detta för att få så liten påverkan som möjligt på den miljö som dragningen ändå kommer förorsaka. Fastighetsägaren skriver att det vore bra om kraftledningsgatan kan dras något mer västerut vid fastigheten. Dels gäller det permanentboende, dels påverkas hela upplevelsen av denna plats, som är hänförande vacker, men som kommer få ett innehåll som uttalat påverkar intrycket till det negativa.	Vattenfall Eldistribution tackar för inkomna synpunkter.
10.		Fastighetsägaren undrar hur många miljoner m ³ skog som skövlats och skog som aldrig kommer att växa där elnät går fram genom Sverige. Träd som skulle stått och sugit i sig koldioxid medan de växer. Fastighetsägaren skriver att nedgrävd ledning är det självklara för miljön.	Vattenfall Eldistribution tackar för inkomna synpunkter. I kommande MKB redovisas påverkan från markkabel respektive luftledning.
11.		Fastighetsägaren skriver att samhället tar stora risker genom att investera i teknik där det ännu inte finns tillräcklig forskning på området. [redacted] är en gård med 6 fastigheter och 10 olika hushåll med gårdsmedlemmar som har ett aktivt engagemang i miljö och viktiga samhällsfrågor. På gården bedrivs egen verksamhet samt	Vattenfall Eldistribution tackar för inkomna synpunkter. Vattenfall Eldistribution följer försiktighetsprincipen och den slutliga ledningssträckningen planeras med hänsyn till befintliga bostadshus. En LCA (livscykelanalys) kommer att redovisas i kommande MKB där markkabel respektive luftledning behandlas. I



De skriver att de känner oro då det finns tydlig forskning som bevisar försämrad hälsa för människor och djur i samband med exponering av elektromagnetisk strålning. Det gäller b.la. bins egen överlevnad och förmåga att orientera sig samt fåglarnas förmåga att orientera med hjälp av jordens naturliga magnetfält. Det pågår forskning som bekräftar farhågor om hur det påverkar djur, natur och växtriket negativt.


Vattenfall har valt att gå vidare med alternativ 1B/1D vilket innebär att gården blir drabbad. Bästa möjliga teknik med hänsyn till bland annat produktionsmark, naturmiljö, hälsa och byggnation är enligt fastighetsägarna markkabel. De kräver därför att markförlagd kabel används.

En stor kraftledningsgata med enorma stolpar kommer att riva upp och etablera sår för oöverskådlig tid. En markkabel är komplicerad men inte tekniskt omöjligt. Det är markägarna och boende längs med sträckningen som personligen blir drabbade med en stor kostnad ekonomiskt där värdet på deras fastigheter kommer att sjunka samt

kommande MKB redovisas påverkan från markkabel respektive luftledning.

Det finns forskning som indikerar att lågfrekventa elektromagnetiska fält kan försämra honungsbins kognitiva och motoriska förmågor. Det har b.la. Shepherd m.fl redovisat i artikeln *Extremely Low Frequency Electromagnetic Fields impair the Cognitive and Motor Abilities of Honey Bees* från 2018⁴. Men i artikeln är de magnetfältsvärdena som redovisas betydligt högre än vad aktuella 130 kV ledningar kommer alstra. I kommande MKB redovisas även påverkan från markkabel respektive luftledning.

⁴ Shepherd S. m.fl. (2018), *Extremely Low Frequency Electromagnetic Fields impair the Cognitive and Motor Abilities of Honey Bees*

		<p>försämrade livskvalitet. Fastighetsägarna anser att Vattenfall och SSAB ska stå för den utökade kostnaden med markkabel.</p> <p>De kräver att Länsstyrelsen ser till att det blir en omfattande utredning av miljökonsekvenserna.</p>	
<p>12.</p>		<p>Fastighetsägarna skriver att Vattenfall bör använda bästa möjliga teknik och gräva ner ledningarna. Då minskas den elektromagnetiska strålningen, samt intrånget på tomtmark, skog, beteshagar och produktiv jordbruksmark. Den vackra omgivningen kommer då heller inte förfulas i lika stor utsträckning.</p> <p>Fastighetsägarna är kritiska mot samrådet där underlaget var bristfälligt och mötena kaotiska samt att tiden var för kort. De skriver också att det var felaktigheter i samrådsredogörelsen där deras yttrande fallit bort och att deras vägsamfällighet, Ändebolsvägens Samfällighetsförening inte har fått kallelse till samråds- eller informationsmöten.</p> <p>Vidare är de kritiska till att samrådsutskicket endast har skickats ut till de fastigheter som befinner sig inom 200 m från den aktuella ledningssträckningen trots att ledningen påverkar hela närområdet.</p>	<p>Vattenfall Eldistribution tackar för inkomna synpunkter.</p> <p>I kommande MKB kommer djupare utredning och analys av påverkan på landskapsbild, areella näringar och natur- och kulturmiljö att redovisas.</p> <p>I kommande MKB redovisas påverkan från markkabel respektive luftledning.</p> <p>Samrådsredogörelsen är kompletterad med fastighetsägarens yttrande.</p> <p>I samrådet har berörda fastighetsägare och fastigheter som ingår i en samfällighet och är direkt berörda fått en avisering.</p> <p>Övriga har fått information via annons i tidningar och via Vattenfall Eldistributions hemsida.</p> <p>I det fortsatta arbetet kommer en sträckning inom valt stråk att studeras. Där detta inte är möjligt kommer en sträckning utanför valt stråk att föreslås. Den som blir berörda av ett sådant förslag kommer att inbjudas till ett</p>

En eventuell luftledning kommer att innebära flera negativa konsekvenser för fastigheter vid fastighetsägarens vägsamfällighet. Vid denna väg finns näringsidkare, fritidsboende, besökare och kunder som promenerar längs vägen eller rör sig i skog och mark. Risken finns att flera av de ovanstående verksamheterna försvinner med planerad kraftledning.

Fastighetsägarna skriver att detta intrång kommer ruinera dem både ekonomiskt, känslomässigt, kulturellt och miljömässigt. De kräver en utökad miljökonsekvensbeskrivning.

De förstår inte varför Vattenfall inte väljer att använda befintlig infrastruktur och exempelvis nyttjar befintliga ledningsgator. Det är viktigt att bevara den mark som finns och ha ett levande lantbruk. Alla deras investeringar kommer nu att försvinna. Naturupplevelser och kulturmiljön ska ersättas mot 65 m breda elektromagnetiska kalhyggen.

Hela fastighetens värde kommer minska dramatiskt, med följderna som bl.a. försvårande att få lån för framtida investeringar och renoveringar. En eventuell försäljning skulle innebära en stor förlust. Ersättningen för markintrånget väger inte på långt upp mot fastighetens

kompletterande samråd. Kraftledningarna anläggs så långt det är möjligt längs befintlig infrastruktur och i anslutning till befintliga ledningsgator. Vattenfall Eldistribution betalar ersättning för den mark som behöver tas i anspråk för ledningen. Ersättningen till varje markägare bestäms enligt de principer som anges i ledningsrättslagen och expropriationslagen.

Vattenfall Eldistribution betalar, i enlighet med dessa lagar, en engångsersättning till berörda markägare för markupplåtelsen.

Ersättningen omfattar dels marknadsvärdesminskningen på fastigheten, dels övriga skador som uppstår när ledningen byggs.

Därtill kommer ett påslag på 25 procent som beräknas på marknadsvärdesminskningen. Vattenfall Eldistribution beräknar ersättningen för intrånget enligt de rekommendationer som Lantmäteriet har tagit fram.

Markägaren får också ersättning för de skador som förundersökning och byggnation orsakar, samt för de befintliga enskilda vägar som utnyttjas. Om skog behöver avverkas kommer Vattenfall Eldistribution överens med markägaren om hur träden ska hanteras.

värdeinsknung, eller den mark som går förlorad och som för all framtid kommer bli obrukbar.

Planerad luftledning kommer ligga rakt över och parallellt med fastighetsägarens 1,5 km sammanhängande permanenta nätstängsel. Det kan göra stängslet strömförande. Träd kommer att skövlas och en byggnad som utgör ett skydd åt får raseras.

Fastighetsägarna bedriver bevarandeavel och förmedlar livdjur till andra genbanksbesättningar runt om i Sverige. De betande fåren håller markerna öppna vilket gynnar den biologiska mångfalden. Detta möjliggör flera fridlysta och sällsynta växter. Oron är stor över hur fastighetsägaren och dennes djur kommer påverkas av den elektromagnetiska strålningen. Fastighetsägaren anser att för lite forskning har gjorts, de vetenskapliga underlagen är inte tillräckliga, informationen knapphändig och luddig. Det säkerhetsavstånd som gäller till bostadshus på 100 m, har inget värde om man som här drar en kraftledning över en jordbruksfastighet där både djur och människor arbetar och vistas utomhus i markerna och trädgården året om.

Fastighetsägaren oroar sig även över att kraftledningen kommer uppgraderas till 400 kV vilket ökar magnetfältets

Om den berörda marken är utarrenderad kommer en separat beräkning av ersättning till fastighetsägaren och arrendator göras.

Vattenfall Eldistribution kommer att skicka en begäran till länsstyrelsen om att de ska fatta beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Om så är fallet kommer en stor MKB att upprättas (specifik miljöbedömning).

Generellt går det att ha ett stängsel i en kraftlednings närhet. Kraftledningens elektriska och magnetiska fält kan ladda upp stängsel och göra det strömförande. Vattenfall Eldistribution kommer att ha en dialog med markägare som har stängsel som riskerar att:

- ligga närmare än 20 meter från kraftledningen
- är mer än 50 meter långt och går parallellt med ledningen inom ett avstånd på 50 meter från ledningen.

Detta för att bestämma lämplig åtgärd för aktuellt stängsel.

Vattenfall Eldistribution följer försiktighetsprincipen och hänsyn tas till magnetfält vid bostadshus då den slutliga ledningssträckningen planeras.

I kommande MKB kommer Vattenfall Eldistribution att

		<p>strålning gånger tre med ökat säkerhetsavstånd till byggnader, bostad och stängsel.</p>	<p>redogöra vilka magnetfältsnivåer som ledningen förväntas medföra till närliggande bostadshus. Vattenfall Eldistribution har fått in en förfrågan om anslutning från SSAB. Vattenfall Eldistribution har anslutningsplikt enligt Ellag (1997:857) vilket innebär att Vattenfall Eldistribution ansluter de kunder som så begär.</p> <p>Frågor som rör SSAB hänvisas till SSAB.</p>
<p>13.</p>		<p>Fastighetsägarna yrkar på att länsstyrelsen kräver en specifik miljöbedömning inkluderande en miljökonsekvensbeskrivning av Vattenfall eftersom de anser att ledningen medför en betydande miljöpåverkan. Idag har de ett vackert landskap kallat "Sveriges Lustgård" vilket planerad kraftledning förstör.</p> <p><i>Påverkan på människor</i> Arbeta under dessa kraftledningar för endast göra det i 2 timmar i taget. Bostäder ska inte ligga närmare än 200 m för att människor inte ska påverkas av strålningen. Fastighetsägarna undrar hur detta ska fungera. Från väg 52 (Dämbol) mot Björkvik väg 216 finns det 15 fasta hushåll och en hästgård på en sträcka av en km. Där är det tänkt att kraftledningen ska dras 15-50 m från bostadshusen. Där ska de vistas i strålningen 24</p>	<p>Vattenfall Eldistribution tackar för inkomna synpunkter.</p> <p>Kraftledningarna konstrueras enligt gällande elsäkerhetsföreskrifter.</p> <p>Vattenfall Eldistribution följer försiktighetsprincipen och hänsyn tas till magnetfält vid bostadshus då den slutliga ledningssträckningen planeras.</p> <p>I kommande MKB kommer Vattenfall Eldistribution att redogöra vilka magnetfältsnivåer som ledningen förväntas medföra till närliggande bostadshus. I det fortsatta arbetet kommer en naturvärdesinventering, landskapsanalys och LCA (livscykelanalys) att genomföras. Resultaten av dessa redovisas i kommande MKB.</p>

		<p>timmar/dygn. Detta medför risker för deras hälsa.</p> <p><i>Landskapsbilden</i> Fastighetsägaren undrar hur näringar kring turism, natur och fritidsaktiviteter ska kunna leva vidare och nya komma igång. Besöksnäringen är stark och Stockholm med omnejd är bara några mil bort. De behöver få njuta av deras vackra omgivning - inte förfula den. Var de än vänder sig kommer de se dessa enorma stålkonstruktioner. De behöver deras jordbruksmark och odling för deras betesdjur. Skogen som tas ner för en kraftledning kommer inte att ersättas, vid normal avverkning planteras ny skog.</p> <p>Med en ny luftburen kraftledning ökar vi CO2 halten, Vattenfall kan lösa energiförsörjningen till SSAB genom jordkabel. En levande landsbygd har varit ett motto för kommuner och regeringar. Vattenfall motverkar detta arbete genom att vilja bygga en kraftledning genom Sörmland. Att driva företag, besöksnäringar och en levande turism kommer att minska. Fastighetsägarna anser att det bara finns ett alternativ: Dra ledningen som jordkabel.</p>	<p>I kommande MKB redovisas påverkan från markkabel respektive luftledning.</p>
<p>14.</p>		<p>Fastighetsägaren motsätter sig inte att SSAB ska göra en miljövänlig satsning men det måste ske utan att sörmländsk natur, kultur och unika natur får</p>	<p>Vattenfall Eldistribution tackar för inkomna synpunkter.</p> <p>Vattenfall Eldistribution har fått in en förfrågan om anslutning från SSAB.</p>

betala ett för högt pris. Mark som tas i anspråk för all framtid värderas högt avseende rekreation vilket möjliggör att besöksnäringen ökar och är en framtid för många företagare.

Fastighetsägaren vill se en ansvarsfull samordning av den regionala utbyggnaden av elnätet även för de kraftledningar som byggs i framtiden. Vidare undrar fastighetsägaren om länsstyrelsen har någon person som arbetar med framtida elnätsbehov.

Enligt fastighetsägaren behöver SSAB 400 kV och Vattenfall kommer nu dra en 2x130 kV för att senare enkelt kunna uppgradera till 400 kV. Fastighetsägaren skriver att det är fullt möjligt att gräva ner en 400 kV ledning eller lägga ner den i vatten. Det finns de som hävdar att markkablar är att föredra även för reparationer och underhåll. Det är dyrare att gräva ner kabel men då har man inte räknat med att det är den sörmländska naturen som får betala priset. Fastighetsägaren anser att SSAB bör finansiera merkostnaden av en nedgrävning. Danmark har tagit beslut om att gräva ner alla kablar över 130 kV och likande beslut är på väg till Tyskland för att hushålla med mark, miljö och natur. Fastighetsägaren skriver att även om de inte har ett naturreservat på deras mark

Vattenfall Eldistribution har anslutningsplikt enligt Ellag (1997:857) vilket innebär att Vattenfall Eldistribution ansluter de kunder som så begär.

Frågor som rör SSAB hänvisas till SSAB.

I det fortsatta arbetet kommer en naturvärdesinventering, landskapsanalys och LCA (livscykelanalys) att genomföras. Resultaten av dessa redovisas i kommande MKB. I kommande MKB redovisas påverkan från markkabel respektive luftledning.

		<p>så har de en unik natur- rik viltstam, berguv, flera kungs- och havsörnar, lodjur, orre, tjäder mfl. De har sparat urskog i deras skogsbruksplan, de har stora modersträd och betesmark som finns markerade på kartor sedan 1600-talet. De har unika stensatta dammbyggnader från 1800-talet. Allt detta inom Vattenfalls korridor. Likadant ser det ut hos deras grannar där naturen fått stå orörd och är väl förvaltd. De har en nästa generation brukare som ser framtiden i just att deras natur är värdefull och besöksnäringen ökar. Utan denna natur och miljö kommer inte dessa företagare att finnas. Fastighetsägaren vill därför att kabeln grävs ner.</p>	
<p>15.</p>	<p>[Redacted]</p>	<p>Fastighetsägaren dök inte dök upp på informationsmötet i November förra året då han inte kunde se att det förordade stråket berörde hans fastighet.</p> <p>[Redacted]</p> <p>inte med i det utsända materialet ifrån Vattenfall och fastighetsägaren anser därför att han aldrig fått möjligheten att bemöta förslaget om sträckan, 1B-1-1D.</p> <p>Yttranden och etc. har sedan medfört att den längsta och dyraste sträckan (1B-1-1D), som också går rätt över fastighetsägarens fastighet, förordats.</p>	<p>Vattenfall Eldistribution tackar för inkomna synpunkter.</p> <p>Vid framtagning av samrådsunderlag utförs detta på en övergripande nivå vilket innebär att vissa detaljer i kartor inte kommer med. Tydligare kartor kommer att presenteras i kommande MKB.</p>

		Fastighetsägaren anser inte att det förordade stråket (1B-1-1D) är ett bra förslag och ber Vattenfall att hitta ett annat alternativ som inte berör fastigheten.	
16.		<p>Fastighetsägarna bor ca 200 m från där ledningen är tänkt gå [redacted] är finns naturbetesmark som blir till då hästar gått ute och som kraftledningen kommer skära rakt igenom. I anslutning finns blandskog med gamla praktfulla träd. Eftersom betesängar numera är ovanliga i Sverige måste det vara angeläget att bevara miljötypen. Detta är bara ett av många exempel på värdefull sörmländsk kulturmark som går förlorad om luftledningen blir [redacted] [redacted] fastighetsägaren anser, att det enligt dem och många andra är kortsiktigt och nonchalant att bygga luftledning i en tid då miljöfrågor annars är högt prioriterade i samhället. Sådana ingrepp i den sörmländska naturen utarmar i onödan värden som kommunen och regionen borde anstränga sig för att ta tillvara.</p>	<p>Vattenfall Eldistribution tackar för inkomna synpunkter.</p> <p>I det fortsatta arbetet kommer en naturvärdesinventering, landskapsanalys och LCA (livscykelanalys) att genomföras. Resultaten av dessa redovisas i kommande MKB.</p>
17.		Fastighetsägaren har ett hus i närheten av den planerade ledningen. Fastighetsägaren känner oro för hur den kommer att påverka miljön i området för människor, djur och växter.	<p>Vattenfall Eldistribution tackar för inkomna synpunkter.</p> <p>I det fortsatta arbetet kommer en naturvärdesinventering, landskapsanalys och LCA</p>

		<p>Om utbyggnad av luftledningar får fortsätta kommer det ligga som ett spindelnät över Sverige. Fastighetsägaren anser att det vore bättre med en nergrävd kabel, det skulle minska miljöpåverkan väsentligt och de fula ledningsstolparna skulle inte bli synliga. Fastighetsägaren anser att det bara finns fördelar med en nergrävd kabel.</p> <p>Fastighetsägaren anser därför att länsstyrelsen bör kräva en specifik miljöbedömning innehållande en miljökonsekvensbeskrivning av Vattenfall.</p>	<p>(livscykelanalys) att genomföras. Resultaten av dessa redovisas i kommande MKB. I kommande MKB redovisas påverkan från markkabel respektive luftledning.</p> <p>Vattenfall Eldistribution kommer att skicka en begäran till länsstyrelsen om att de ska fatta beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Om så är fallet kommer en stor MKB att upprättas (specifik miljöbedömning).</p>
<p>18.</p>	<p>Lantbrukarnas Riksförbund</p>	<p>Vattenfall har inlämnat en samrådsredogörelse till länsstyrelsen som ska besluta om verksamheten kan antas medföra betydande miljöpåverkan (BMP) eller ej.</p> <p>LRF Södermanland och Mellanskog anser att den planerade verksamheten kan antas medföra BMP och att samrådsretsen därmed ska utökas.</p> <p>Vad som beaktas i bedömningen av om en verksamhet eller åtgärd innebär BMP beskrivs i 10 § miljöbedömningsförordningen. Det handlar om vad det för verksamhet, var den planeras och vilka miljöeffekter som förväntas, vilka förklaras och motiveras nedan.</p>	<p>Vattenfall Eldistribution tackar för inkomna synpunkter.</p> <p>Vattenfall Eldistribution kommer att skicka en begäran till länsstyrelsen om att de ska fatta beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Om så är fallet kommer en stor MKB att upprättas (specifik miljöbedömning). Vattenfall Eldistribution har genomfört samråd med en bred samrådsrets</p> <p>I det fortsatta arbetet kommer en naturvärdesinventering, landskapsanalys och LCA (livscykelanalys) att genomföras. Resultaten av dessa redovisas i kommande MKB. Ledningarna utformas så att det inte ska innebära något hinder att passera</p>

Verksamheten eller åtgärdens utmärkande egenskaper

Vattenfall planerar en 130 kV luftledning mellan Hedenlunda och Oxelösund, mer än 50 km genom fyra kommuner. Med anledning av den långa sträckningen och den stora arealen som tas i anspråk hävdar LRF Södermanland och Mellanskog att BMP sker. En luftburen kraftledning ianspråktar en skogsgata om ca 50 meter, sidoområden och ytterligare påverkan i form av storm och torkskador gör att det faktiska intrånget och produktionsbortfallet blir betydligt större. Härmed är verksamhetens användning av mark betydande.

Den pågående markanvändningen av jord- och skogsbruk kommer att påverkas negativt när möjligheten att bedriva rationellt jord- respektive skogsbruk minskas alternativt försvåras. Enligt 3. Kap 4 § miljöbalken ska hushållning med brukningsvärd jordbruksmark ske vilket en luftledning inte kan anses uppfylla. Vidare blir följden en minskad naturupplevelse och förfullning av naturmiljön.

Verksamhetens eller åtgärdens lokalisering

För att kunna avgöra om en verksamhet medför BMP måste hänsyn tas till det aktuella landskapet. Pågående skogsbruk kan inte fortsätta i skogsgatan. Den planerade

under faslinorna med jordbruksmaskiner.

Stolparna placeras om möjligt så att de inte utgör ett hinder i jordbruksmark.

		<p>luftledningen medför en påverkan på naturmiljön. LRF och Mellanskog hävdar att en luftledning innebär betydande ingrepp i landskapet, natur- och kulturmiljön samt påverkar friluftslivet negativt. Vattenfall kan ej anses ha redogjort att utpekade områden icke är känsliga eller tillräckligt tåliga för ett ingrepp av denna styrka.</p> <p><u>Möjliga miljöeffekters typ och utmärkande egenskaper</u></p> <p>Enligt 13 § miljöbedömningsförordningen ska särskilt hänsyn tas till effekternas storlek, utbredning, karaktär, intensitet och komplexitet. Sannolikhet för att effekterna uppkommer ska bedömas och hur de uppkommer, vilken varaktighet eller frekvens de har samt hur reversibla de är.</p> <p>Här ska således hänsyn tas till verksamhetens varaktighet och om effekterna ger ett permanent avtryck. Om Vattenfalls luftledning blir av kommer jord- och skogsbruk tas ur produktion permanent. Landskapsbilden blir ständigt förändrad, likväl detsamma med natur och kulturmiljön.</p>	
19.	Flens kommun	<p>Det framgick på mötet att det kommer bli två olika typer av ledningsstolpar och att de enskilda fastighetsägarna har fått påverka typ av stolpe. Vi kom då överens att kommunen skulle titta om det finns utsiktspunkter där man kommer att se ledningen.</p>	<p>Vattenfall Eldistribution tackar för inkomna synpunkter.</p> <p>I det fortsatta arbetet kommer en landskapsanalys att genomföras. Resultatet redovisas i kommande MKB. I kommande MKB kommer</p>

		Därför bifogas en karta som innehåller höjdparter som är belägna nära ledningen. Var man har utsikt mot nuvarande och planerad ledningsgata är inte undersökt. Kommunen ser gärna att det görs en landskapsanalys i syfte att få fram vilken påverkan ledningen kan ha på landskapsbilden. Det är särskilt angeläget på den sträcka där det inte finns någon ledning tidigare. På denna sträcka behöver även utredas vilken påverkan ledningen kan ha på det gröna samband som berörs.	påverkan på berörda intressen att redovisas.
20.	Stockholm Skavsta Flygplats AB	Stockholm Skavsta Flygplats AB har inget att erinra mot etableringen av kraftledningen. Stockholm Skavsta Flygplats bedömer att verksamheten inte påverkas då den föreslagna sträckningen är för långt från flygplatsen för att kunna påverka lägsta flyghöjder i våra hinderytor samt också för långt ifrån för elektromagnetisk påverkan på flygplatsens markbaserade radio navigationsutrustning.	

Kompletterande samrådsyttrande från Katrineholms kommun.

Tidigare har Katrineholms kommun inkommit med samrådsyttrande 2019-11-06 angående anläggning av ny 130 kV kraftledning mellan Hedenlunda i Flens kommun och SSAB i Oxelösunds kommun utgår ifrån samrådsunderlag från Vattenfall Eldistribution AB och Rejlers Sverige AB från 2019-05-27. 2020-04-14 skickade Vattenfall Eldistribution ur kompletterande samrådsunderlag, vilket denna samrådsyttrande berör.

Distribution

Katrineholms kommun är generellt ej emot att kraftledningsnätet i Södermanlands län byggs ut för att säkerhetsställa framtida leveranser inom hela länet.

Utbyggnaden av kraftledningsnätet för att stärka enskilda bedömda viktiga näringsverksamheter i länet, i detta fall SSAB, får ej medföra att möjligheten till el distribution i erforderlig utsträckning till övriga delar av länet äventyras. Om så ej är fallet, så ser Katrineholm kommun positivt på utbyggnaden av kraftledningsnätet, för att säkerställa framtida leveranser till SSAB liksom framtida arbets-tillfällen.

Justerad sträckning

I det kompletterande samrådunderlaget är 7 nya delsträckor redovisade. Sträckningen på de nya delsträckorna ligger utanför tidigare sträckningar. Katrineholms kommun ser positivt på de nya delsträckorna, då de ligger längre från bebyggelse, vilket också bedöms positivt för landskapsbilden.

Utförande

Katrineholms kommun förordar fortsattvis att framtida nydragningar av 130 kV kraftledningar sker genom markförläggning där det är möjligt. I kompletterande samrådsunderlag framför Vattenfall Eldistribution AB följande skäl till varför en markförläggning medför större risker än trädsäkrad luftledning:

Datum:2020-05-05

Handläggare:

Samråd 130 kV kraftledning SSAB.

KS 2019:220

- "Riskerna är till stor del kopplade till det faktum att markförlagda kablar är dolda under mark, exempelvis kan mekaniska skador uppstå vid schaktning i närområdet av tredje part".
 - o Katrineholms kommun bedömer risken för skador på grund av tredje man som små, då ledningen går genom landsbyggd. Skador på en luftledning av tredje man borde teoretisk vara ungefär lika stor, med nuvarande sträckning.
- " Det finns även risk för mindre mekaniska skador vilka på sikt kan orsaka accelererad åldring av isolationssystemet som i sin tur leder till ökad risk för framtida driftavbrott"
 - o Det ser kommunen inte som något skäl, då det även finns på luftledningar som är utsatta för väder och vind under lång tid.
- " Moderna kablar har idag enligt tillverkarna en hög tillförlitlighet om man ser till själva kabeln. Det är oftast skarvarna som utgör ett problem.
 - o Här borde det kunna finnas lösningar för att kunna kontrollera skarvarna, då de kommer ligga med ca 800 meters mellanrum (skarvbrunnar?).
- " Det som kännetecknar kabelfel är att reparationstiden kan uppgå till flera dagar i värsta fall veckor"... Felavhjälpning till följd av kabelfel tar däremot betydligt längre tid, än ett fel på en luftledning, med längre driftavbrott som följd. Det beror på att felsökning av markförlagda kablar i regionnätet enbart kan utföras av ett fåtal experter med kunskap, erfarenhet om kablar samt att speciell felundersökningsutrustning måste användas"
 - o Kommunen ser inte det som något skäl att ej välja markförlagd kabel då det är en kunskapsfråga som kan hanteras genom utbildning och att markförlagdakablar blir vanligare framöver.
- ". Ett eventuellt fel på en luftledning kan åtgärdas relativt snabbt då felet oftast är lätt att lokalisera, felsökning av en luftledning är något som kan utföras av de flesta större entreprenörer och material (skarvsatser, linor o.s.v.) finns tillgängligt i lager"

2020-10-20

2020-103485-0005

Datum:2020-05-05

Handläggare:

Samråd 130 kV kraftledning SSAB.

KS 2019:220

- Lagerhållning beror på vilken efterfrågan som finns på enskilda komponenter. Markförlagda kablar medför att motsvarande lagerhållning också behöver ses över för att motsvara kravbilden på reparationstider.

- ”. När felet har lokaliserats tar det dessutom längre tid att reparera eftersom kabeln först måste grävas fram och reservdelar som är anpassade till aktuell kabeldesign måste införskaffas. Återställningstiden för luftledningar är betydligt kortare, i regel mindre än 24 timmar. Typiska tider för att återställa en 130 kV kabel till normal drift efter ett kabelfel är 2-7 dagar”
 - Med ökad kunskap och teknik om markförlagda kablers samt längre intervaller mellan driftstörningar, borde återställningstid kunna minskas betydligt mot 2-7 dagar.

Det medför att Katrineholms kommun medger luftledning med breda ledningsgator endast i undantagsfall. I de fall som luftledning skall kunna bli aktuellt bör ledningshöjden hållas så låg som möjlig för att sammanfalla med landskapsbilden. Ledningsstolpar med höjder över 25 meter endast i enstaka fall. Förläggningen bör även ske ut efter befintliga ledningstråk, liksom övrig infrastruktur i området t.ex. längs med befintliga vägstråk etc. Detta för att minska driftstörningar, underhållskostnader och intrångseffekter i naturmiljön.

Naturmiljö

Katrineholms kommun förordar sträckningar där de utpekade naturområdena i underlaget berörs i så liten utsträckning som möjligt.



2020-10-20

2020-103485-0005

KS Del/2019 § 124

Yttrande över samråd avseende nybyggnation av två sambyggda 130 kV-ledningar mellan Hedenlunda och Oxelösund i Flen, Katrineholm, Nyköping och Oxelösunds kommuner, Södermanlands län

Beslut

Kommunstyrelsens ordförande beslutar på kommunstyrelsens vägnar att ställa sig bakom samhällsbyggandsförvaltningens förslag till yttrande över samråd avseende nybyggnation av två sambyggda 130 kV-ledningar mellan Hedenlunda och Oxelösund i Flen, Katrineholm, Nyköping och Oxelösunds kommuner, Södermanlands län, och överlämna det som kommunens yttrande.

Ärendebeskrivning

Rejlers Sverige AB har översänt samrådshandlingar för ett samordnat undersöknings- och avgränsningssamråd avseende nybyggnation av två sambyggda 130 kV-ledningar mellan Hedenlunda och Oxelösund i Flen, Katrineholm, Nyköping och Oxelösunds kommuner, Södermanlands län, till vilket samhällsbyggandsförvaltningen har upprättat ett förslag till yttrande.



*Beslutet skickas till:
Rejlers Sverige AB
Akt*

Samrådsyttrande från Katrineholms kommun.

Katrineholms kommuns yttrande angående anläggning av ny 130 kV kraftledning mellan Hedenlunda i Flens kommun och SSAB i Oxelösunds kommun utgår ifrån erhållet underlag från Vattenfall Eldistribution AB och Rejlers Sverige AB från 2019-05-27.

Distribution

Katrineholms kommun är generellt ej emot att kraftledningsnätet i Södermanlands län byggs ut för att säkerhetsställa framtida leveranser inom hela länet.

Utbyggnaden av kraftledningsnätet för att stärka enskilda bedömda viktiga näringsverksamheter i länet, i detta fall SSAB, får ej medföra att möjligheten till el distribution i erforderlig utsträckning till övriga delar av länet äventyras. Om så ej är fallet, så ser Katrineholm kommun positivt på utbyggnaden av kraftledningsnätet, för att säkerställa framtida leveranser till SSAB liksom framtida arbets-tillfällen.

Den framtida ledningens kapacitet förväntas ej användas fullt ut. Eventuell överkapacitet bör distribueras ut till Vattenfalls "allmänna kraftledningsnät" i området, för att förstärka och säkerställa distributionen till det befintliga kraftledningsnätet efter utbyggnaden.

Förläggning

Katrineholms kommun förordar att framtida nydragningar av 130 kV kraftledningar sker genom markförläggning där det är möjligt. Luftledning med breda ledningsgator endast i undantagsfall. Förläggningen bör även ske ut efter befintliga ledningstråk, liksom övrig infrastruktur i området t.ex. längs med befintliga vägstråk etc. Detta för att minska driftstörningar, underhållskostnader och intrångseffekter i naturmiljön.

Naturmiljö

Katrineholms kommun förordar sträckningar där de utpekade naturområdena i underlaget berörs i så liten utsträckning som möjligt.

Datum:2019-11-06

Handläggare: [REDACTED]

Samråd 130 kV kraftledning SSAB.

KS 2019:220

Sträckning

Katrineholms kommun förordar en sträckning som tar hänsyn till ovanstående synpunkter. Därav är sträckningarna via Båven ej något som Katrineholms kommun ser som alternativ. Sjön Båven med omnejd är utpekat som ett av Södermanlands mest värdefulla och skyddsvärda områden. Återstår stäckningar västerut där anläggningen till största delen bör utföras intill befintlig infrastruktur i området.

Vi förordar därav alternativet sträckningen 1C,1, 1D och 2.

Utifrån befintlig infrastruktur i området ställer sig Katrineholms kommun frågande till varför sträckan Bettna- Stigtomta ej är ett alternativ, då det längs med Rv.52 finns förlagd befintlig infrastuktur?

[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]

Rejlers Sverige AB

Att: [REDACTED]

Fålhagsleden 61

753 23 UPPSALA

Yttrande avseende samråd för två nya 130 KV kraftledningar mellan Hedenlunda och SSAB i Oxelösund

Vattenfall Eldistribution avser att bygga två nya 130 kV-ledningar i gemensamma stolpar från stamnätsstationen CT35 Hedenlunda till en ny transformatorstation i närheten av Oxelösund, till vilken SSAB önskar ansluta sig för elförsörjning av dess planerade ljusbågsugn. Nyköpings kommun har fått samrådsmaterialet för undersökningssamråd och avgränsningssamråd för yttrande.

Sammanfattning av kommunens synpunkter och överväganden

Kommunen är positiv till SSAB:s planerade omställning till Ljusbågsugn då det innebär väsentliga utsläppsminskningar och då verksamheten är en viktig arbetsgivare för kommunens medborgare. Kommunen anser att den planerade ledningsgatan riskerar att innebära betydande miljöpåverkan framförallt vad gäller påverkan på landskapsbild, areella näringar, naturmiljö och kulturmiljö och behöver därför utredas och motiveras väl. Kommunen är villig att vara behjälplig och anser att en dialog mellan sökanden och kommunen skulle gynna arbetet med att hitta en så miljömässigt och ur allmänna intressen bra lösning för ledningsdragningen som möjligt.

Kommunen anser att underlaget för samrådet har sådana brister att det är svårt att ta ställning både till avgränsning av miljökonsekvensbeskrivningen och prioritering av föreslagna stråk och delstråk. Kommunen har tagit del av Länsstyrelsens yttrande och ställer sig bakom detta. Kommunen anser underlaget behöver kompletteras framförallt vad gäller:

- Redovisning och motivering av avförda alternativ
- Samförläggande av ledning
- Landskapsbild och kulturmiljöanalys

- Påverkan på stora opåverkade områden
- Påverkan på de areella näringarna även vad gäller skillnaden mellan olika tekniska alternativ
- Tydligare motivering av bedömning av påverkan på landskapsbild

Kommunen begärde utökad svarstid till 31 augusti för att tillräckligt kunna analysera och inkomma med kompletterande underlag. Utökad svarstid beviljades enbart till 10 juli och kommunen anser sig därför inte i tillräcklig omfattning ha kunnat analysera föreslagna stråk och ta ställning i val av alternativ. Kommunen anser dock att det är olämpligt med luftledning i delsträcka 2D med tanke på kommunens framtida bebyggelseutveckling och möjlig sammanväxning av orterna Bergshammar och Svalsta.

Allmänna synpunkter

Samförläggande med annan infrastruktur

Kommunen anser att samförläggande med annan infrastruktur är att föredra då det normalt innebär mindre påverkan på natur- och kulturmiljövärden. Det framgår dock inte av underlaget i vilka sträckor som detta kommer att ske och vilken påverkan detta kommer ha i form av markbehov och höjder på anläggning i förhållande till befintliga ledningsgator. Det behöver kompletteras för att kunna ta ställning. Vid en översiktlig analys verkar bara två kortare sträckor vara aktuella att samförlägga i Nyköpings kommun. En kortare sträcka om ca 1,5 km öster om Stigtomta på sträcka 2D och en sträcka om ca 13 km mellan Nävsjön och Bränn-Ekeby på sträcka 1D. Övrig ledning kommer därmed att innebära att nya ledningsgator blir nödvändiga.

Kommunen anser att det behöver redovisas var samförläggande med befintliga ledningar är möjlig och vilken påverkan detta kommer ha i form av markbehov och höjder på anläggning i förhållande till befintliga ledningsgator.

Behov av landskapsanalys och kulturmiljöanalys

Vattenfalls rapport beskriver att det i samband med att den slutliga sträckan bestäms ska tas hänsyn till intressen för kulturmiljön, men att den planerade ledningen bedöms medföra måttliga konsekvenser på kulturmiljön. Kommunen saknar motivering av varför konsekvenserna på kulturmiljön bedöms som måttlig. Kommunen ser även behovet av en översiktlig landskapsanalys där områden med överlagrande upplevelsevärden (natur, friluftsliv, kulturmiljö, landskapsbild) pekas ut, beskrivs och bedöms ur känslighets-/tålighetssynpunkt.

Utan landskapsanalys är det svårt att helt kunna bedöma vilket av alternativen 1D, 1E och 2D som utgör minst negativ påverkan. Kommunen kan dock redan nu se att 2D är mest negativ med tanke på framtida bebyggelseutveckling och

sammanväxt av orterna Bergshammar-Svalsta-Enstaberga, om den utförs som luftledning.

Kommunen anser att övergripande landskapsanalyser behöver tas fram som underlag. Särskilt viktig är en sådan landskapsanalys för bedömningen av påverkan av luftledning i Kiladalen med tanke på de höga landskapsbilds- och kulturmiljövärdena där. Landskapsanalyser bör också göras inom riksintresse för kulturmiljövård samt för sträckning söder om Yngaren.

Val av teknisk lösning och alternativ

I samrådsunderlaget beskrivs både markförlagd kabel och luftledning. Kommunen saknar ett resonemang om systemen går att kombineras och var bolaget i så fall anser det vara tillämpligt med respektive system. Det saknas resonemang om påverkan på de areella näringarna mellan de olika alternativen. Det saknas också ett resonemang kring vilken typ av luftledning som avses, om befintliga stolpar kan utnyttjas samt vilka fördelar respektive nackdelar de olika alternativen har för t.ex. fågellivet.

På de platser man avser att dra den nya kraftledningen i befintlig kraftledningsgata, saknas en tydlig beskrivning av förändring av den ursprungliga kraftledningsgatan, bredd på gatan, höjd på stolpar m.m. Vidare saknas en förklaring till varför man inte i större utsträckning valt att utnyttja befintlig infrastruktur. Kommunen saknar också en beskrivning och tydligare motivering av bolagets bortvalda alternativ som omnämns i underlaget. Här bör även alternativ till att ansluta till Hedenlunda beskrivas och motiveras.

I vissa fall har kraftledningsgator positiv effekt på biologisk mångfald, exempelvis i sandmiljöer, och kommunen saknar ett resonemang kring dessa frågor och hur de kan påverka valet av kraftledningsalternativ.

Kommunen anser att underlaget behöver kompletteras med en tydligare motivering av val av teknisk lösning, markförlagd eller luftledning samt typ av luftledning och deras för- och nackdelar även för enskilda delsträckor och passager, där påverkan på landskapsbild, natur, kulturmiljö och areella näringar framgår. Det behövs även en tydligare redovisning av bortvalda alternativ och motivering för detta. Här bör även alternativ till att ansluta till Hedenlunda beskrivas och motiveras.

Flexibilitet hos föreslagna stråk

Det framgår inte av materialet hur fasta stråken är. Det är avgörande för dragningarnas påverkan hur flexibel föreslagna stråkalternativ är. Ska stråken ses som schematiska eller ska dragningen ske inom de 200 m breda korridorerna eller finns större möjlighet att anpassa sträckningen efter platsens förutsättningar?

Översiktsplan och detaljplaner för Nyköpings kommun

I översiktsplan för Nyköpings kommun redovisas stora opåverkade områden där översiktsplanen anger att inom dessa områden bör ingen ny bebyggelse, nya vägar eller anläggningar lokaliseras. Översiktsplanen redovisar även områden lämpliga för utbyggnad av vindkraft. Dessa områden och påverkan på dessa ska framgå i underlaget och tas hänsyn till.

Föreslagna sträckningar påverkar två detaljplaner vid Bergshammar. Bedömningen är att stråket inte strider mot detaljplanernas syften.

Kommunen kan dock redan nu se att 2D är mest negativ med tanke på framtida bebyggelseutveckling och möjlig sammanväxning av orterna Bergshammar-Svalsta-Enstaberga, om den utförs som luftledning. Utförs den som markledning kan dock påverkan begränsas.

Övrigt

Kommunen vill påpeka att det krävs en nära samverkan med Trafikverket om passage av Ostlänken. För alternativet som går kring Skavsta krävs analys av inflygningszoner och utredning av ev. påverkan på inflygning och inflygningssystem. Kommunen vill också göra sökanden uppmärksam på att en översyn av riksintresseprecisering för Stockholm Skavsta flygplats pågår där en utökning kan påverka möjligheterna till sträckning och val av mark eller luftledning.

Det saknas redovisning av att Högåsens vattenverk är riksintresse för anläggningar för vattenförsörjningen.

Kommunen ser fram emot en fortsatt dialog med sökanden för att hitta en så miljömässigt och ur allmänna intressen bra lösning för ledningsdragningen som möjligt.

Analys av stråk och delstråk

Kommunen anser att underlaget för samrådet har sådana brister att det är svårt att ta ställning till, både avseende till prioritering och av föreslagna stråk och delstråk. Kommunen gör ändå följande preliminära sammanställning och prioritering för delsträckorna inom kommunen.

Delsträcka 1D

Naturvård

Påverkar ett stort antal områden med skog vilket ger ett större ingrepp i naturvärden än påverkan på öppna våtmarker och ängs/hagmarker.

Kultur och landskapsbild

Berör riksintresse för kulturmiljö Kiladalen. Luftledning bör placeras så att den inte dominerar i det öppna landskapet och att inte ledningsgator genom skogsklädda höjder syns på långt avstånd. En översiktlig landskapsanalys behövs för vidare bedömning av påverkan.

Delsträcka 1E

Natur

Påverkan på naturområden utgörs till större del av öppna marker såsom ängs/hagmarker vilket ger en mindre påverkan än när skogsmiljöer påverkas. Särskilt bör påtalas det olämpliga i att våtmarken Erkan påverkas som är en viktig fågelokal.

Kulturmiljö, landskapsbild och bebyggelseutveckling

Berör riksintresse för kulturmiljö Kiladalen. Berör även kulturmiljöer som regionalt pekats ut som värdefulla (Sörmlandsbygden 1988): Valingegård (jorbruksbygd, arrendegårdar och torp) samt Kila, Lunda, Tuna och Bergshammar.

Ledningen passerar även inom avrinningsområde för Yngaren som är kommunens vattentäkt. Vattentäkten får inte påverkas.

Delsträcka 2A

Natur

Relativt få naturvärdeskonflikter dock med helt ny sträckning genom kommunen.

Kulturmiljö, landskapsbild och bebyggelseutveckling

Berör riksintresse för kulturmiljö Husby-Oppunda. Markförläggning bör utredas. Luftledning bör placeras så att den inte dominerar i det öppna landskapet och att inte ledningsgator genom skogsklädda höjder syns på långt avstånd. Förutsättningarna för att använda kulturhistoriska byggnader för bostad eller andra verksamheter får inte påverkas. Se mer info i kunskapsunderlag från Länsstyrelsen.

Sträckningen berörs av utredningsområde för reservvattentäkt för Nyköping och Oxelösunds kommuner vid Husbymalmen.

Delsträcka 2B

Natur

Relativt få naturvärdeskonflikter dock med helt ny sträckning genom kommunen.

Kulturmiljö, landskapsbild och bebyggelseutveckling

Ledningen verkar ligga på tillräckligt avstånd för att inte beröra bebyggelseutveckling i Råby. Berör dock riksintresse för kulturmiljö Nyköpingsåns dalgång. Markförläggning bör utredas. Luftledning bör placeras så att den inte dominerar i det öppna landskapet och att inte ledningsgator genom skogsklädda höjder syns på långt avstånd. Förutsättningarna för att använda Herrgårdsbyggnaderna i Näs för bostad eller andra verksamheter får inte påverkas. Se mer info i kunskapsunderlag från Länsstyrelsen.

Delsträcka 2C

Natur

Kort sträcka med få påverkanspunkter. I kombination med delsträcka 2A eller 2B får alternativet en mycket lång sträcka i kommunen eftersom den sammanfaller med stora delar av alternativ 1E. Då får man den olämpliga kombinationen av lång sträckning i kommunen och många konflikter med naturvårdsintressen.

Kulturmiljö, landskapsbild och bebyggelseutveckling

Ledningen verkar ligga på tillräckligt avstånd för att inte beröra bebyggelseutveckling och eventuell framtida stationsutveckling i Stigtomta

Delsträcka 2D

Natur

Delsträcka 2D i kombination med delsträcka 2A eller 2B ger relativt få konflikter med naturvärden och naturvårdsfördelar för sandödlor som gynnas av kraftledningsgator. Om kraftledningen utformas som markförlagd ledning förbi Bergshammar och genom Kiladalen så blir påverkan ännu mindre.

Kulturmiljö, landskapsbild och bebyggelseutveckling

Ledningen riskerar att kraftigt försämra möjligheten till bebyggelseutveckling i Bergshammar och/eller Svalsta. Dessa orter har idag stor befolkningstillväxt och goda förutsättningar för att utvecklas även i framtiden. Kommunen anger i Fördjupad översiktsplan för Nyköpings tätort och Skavsta att vid fortsatt bebyggelsetryck bör möjligheten prövas att låta orterna växa samman genom förtätning med bland annat flerbostadshus och service. Luftledning med tillhörande skyddsavstånd försämrar möjligheten till ihopbyggnad. Markledning har mindre men en viss negativ påverkan då ledningsgatan inverkar på placering av bebyggelse och försvårar markarbeten vid exploatering.

Området berörs också av riksintresse för kulturmiljö Kiladalen. Markförläggning bör utredas. Luftledning bör placeras så att den inte dominerar i det öppna landskapet och att inte ledningsgator genom skogsklädda höjder syns på långt avstånd. Bebyggelse i Övre Broby och Åby får inte påverkas. Se mer info i kunskapsunderlag från Länsstyrelsen.

Ledningen passerar även genom riksintresse för vattenförsörjningen och dess vattenskyddsområde. Vattentäkten får inte påverkas och inga markarbeten ska ske i närheten av gamla plantskolan.

Sammanfattning delsträckor

Natur

Ur naturvärdessynpunkt är alternativet 2B kombinerat med 2D just nu bästa alternativet med få konfliktpunkter och fördelar med ökad naturvårdsnytta för sandödlor. Som andra alternativ förordar kommunen alternativ 1D som har en kort sträcka genom kommunen och begränsad påverkan på Kilaåns dalgång och landskapsbild. Det blir däremot extra viktigt att ta hänsyn till skogliga värden och Kilaådalens känsliga natur vid detaljplaneringen av delsträcka 1D.

Kulturmiljö, landskapsbild och bebyggelseutveckling

Utan landskapsanalys är det svårt att helt kunna bedöma vilket av alternativen 1D, 1E och 2D som utgör minst negativ påverkan. Kommunen kan dock redan nu se att 2D är mest negativ med tanke på framtida bebyggelseutveckling och möjlig sammanväxning av orterna Bergshammar-Svalsta-Enstaberga, om den utförs som luftledning.

Sammanvägd analys

Kommunen anser att det är för många osäkerhetsfaktorer och har inte heller haft tid att analysera allt underlag för att kunna göra en slutgiltig bedömning av vilket alternativ som kommunen förordar. Kommunen ser därför fram emot en fortsatt dialog med sökanden för att hitta en så miljömässigt och ur allmänna intressen bra lösning för ledningsdragningen som möjligt.



Kopia till:

Flens kommun
Katrineholms kommun
Oxelösunds kommun
Norrköpings kommun
Länsstyrelsen i Södermanlands län
Samhällsbyggnad

Rejlers Sverige AB

att:

Fålhagsleden 61

753 23 UPPSALA

Yttrande avseende kompletterande samråd för nya kraftledningar, delen Kottorp och SSAB i Nyköping och Oxelösunds kommuner

Nyköpings kommun har fått kompletterande samrådsmaterial för undersökningssamråd och avgränsningssamråd för sträckan Kottorp till SSAB yttrande. Nyköping kommun har tidigare, 2019-07-05 yttrat sig över förslag till övergripande sträckningar mellan Hedenlunda och SSAB. Nyköping kommun väljer att enbart yttra sig över förslag till sträckningar inom den egna kommunen.

Synpunkter

Kommunen är positiv till SSAB:s planerade omställning till Ljusbågsugn då det innebär väsentliga utsläppsminskningar och då verksamheten är en viktig arbetsgivare för kommunens medborgare. Kommunen anser att den planerade ledningsgatan vid val av luftledning riskerar att innebära betydande miljöpåverkan framförallt vad gäller påverkan på landskapsbild, areella näringar och naturmiljö och behöver därför ingå i MKB:n för hela sträckningen.

Kommunen förordar i första hand en markförlagd kabel genom åkermark enligt stråk 4 eller motsvarande. Vattenfall bör i så fall utreda ytterligare ett stråk för optimering av markförlagd ledning.

Om inte markförlagd ledning är aktuell förordar kommunen en dragning enligt stråk 1. Hur anpassning till/av kommunens förslag till verksamhetsområde ska ske behöver utredas.

Kommunens motivering och överväganden

Kommunen baserar sina synpunkter på överväganden i enlighet med samrådsförslag till ny översiktsplan för Nyköping 2040 vilket förklaras ytterligare nedan.

I samrådsförslag till ny översiktsplan anges att "Vid förändringar i kraftledningsnätet bör ledningarna där så är möjligt förläggas som markkabel. Det är särskilt angeläget i områden med känslig landskapsbild och där väsentliga natur- eller kulturvärden kan påverkas negativt av luftledning."

Kommunens bedömning är att detta är ett område med känslig landskapsbild och känsliga naturvärden, bl.a. med tanke på närhet till Natura 2000-området Marsäng och sträckfågellokalen Marsviken, där markförlagd kabel är möjlig och bör utredas. Lämpligast är då att utnyttja befintlig åkermark.

I samrådsförslag till ny översiktsplan går även att läsa att "Ledningar för teknisk försörjning ska så långt som möjligt samordnas med redan ianspråktaga korridorer (kraftledningar, vägar, järnvägar) i landskapet, stora opåverkade områden samt värdefulla områden för naturvård och kulturmiljövård ska så långt möjligt undvikas."

Kommunen anser att stråk 1 bäst uppfyller detta ställningstagande i samverkan med att stråk 2, 3 och 4 går relativt nära befintligt fågelrikt område och Natura-2000 i söder. Dalgången är känd för sträckande fåglar, en av regionens bästa rovfågelssträcklokaler. Dessutom anser kommunen att den nyckelbiotop som berörs av stråk 2 och 3 kommer skadas mer av den trädflora zonen som ett ledningsstråk kräver än de naturbetesmarker som berörs av stråk 1.

Övriga upplysningar

Kommunen har i dagsläget inga detaljplaner eller bygglov som berörs av föreslagna stråk.

Stråk 1 2 och 3 berör ytterkanten av föreslaget verksamhetsområde i samrådsförslag till översiktsplan Nyköping 2040. Hur anpassning till/av kommunens förslag till verksamhetsområde ska ske behöver utredas.



KS § 117

Dnr KK19/456

Yttrande avseende kompletterande samråd för nya kraftledningar, delen Kottorp och SSAB i Nyköping och Oxelösunds kommuner

Vattenfall Eldistribution avser att bygga två nya 130 kV-ledningar i gemensamma stolpar från stamnätsstationen CT35 Hedenlunda till en ny transformatorstation i närheten av Oxelösund, till vilken SSAB önskar ansluta sig för elförsörjning av dess planerade ljusbågsugn. Nyköpings kommun har fått kompletterande samrådsmaterial för undersökningssamråd och avgränsningssamråd för sträckan Kottorp till SSAB. Nyköping kommun har tidigare, 2019-07-05 yttrat sig över förslag till övergripande sträckningar mellan Hedenlunda och SSAB. Nyköping kommun väljer att enbart yttra sig över förslag till sträckningar inom den egna kommunen.

Förslag

Ett förslag till yttrande i detta ärende har tagits fram av Samhällsbyggnad. Yttrandet föreslås antas av kommunstyrelsen.

[redacted] anmäler jäv och lämnar lokalen under såväl behandling som beslut i detta ärende. [redacted]

[redacted] Samhällsbyggnad, föredrar ärendet inför kommunstyrelsen samt besvarar frågor.

Inlägg i ärendet görs av [redacted]

[redacted] yrkar avslag till framskrivet förslag och lämnar in ett särskilt yttrande.

[redacted] lämnar ett särskilt yttrande.

Efter kommunstyrelsens godkännande ställer ordförande proposition på framskrivet förslag mot [redacted] avslagsyrkande och finner att kommunstyrelsen beslutar enligt framskrivet förslag.

Kommunstyrelsen beslutar

att anta yttrande över kompletterande samråd för nya kraftledningar, delen Kottorp och SSAB i Nyköping och Oxelösunds kommuner samt

att förklara paragrafen omedelbart justerad.

[redacted] reserverar sig mot beslutet.

Bilagor KS § 117 Särskilda yttranden

2020-103485-0005 2020-10-20

Justerandes signatur

[redacted]

Utdragsbestyrkande

[redacted]

KS § 117

Dnr KK19/456

Beslut till (inkl yttrande):
Vattenfall Eldistribution AB genom Rejlers Sverige AB
Samhällsbyggnad

2020-10-20

2020-103485-0005

Justerandes signatur



Utdragsbestyrkande



Rejlers Sverige AB

att:

Fålhagsleden 61

753 23 UPPSALA

Yttrande avseende samrådsunderlag för förslag till sträckningar utanför valt stråk i Nyköping kommun inom kompletterande samråd för planerade nya 130 KV kraftledningar

Nyköpings kommun har fått kompletterande samrådsmaterial för undersökningssamråd och avgränsningssamråd för justerade sträckningar utanför valt stråk mellan Hedenlunda och Kottorp för yttrande. Nyköping kommun har tidigare, 2019-07-05 yttrat sig över förslag till övergripande sträckningar mellan Hedenlunda och SSAB och 2020-04-27 över kompletterande samråd för sträckan Kottorp - SSAB. Nyköping kommun väljer att enbart yttra sig över de tre förslag till nya sträckningar inom den egna kommunen.

Nyköping kommuns yttrande

Kommunen är positiv till SSAB:s planerade omställning till Ljusbågsugn då det innebär väsentliga utsläppsminskningar och då verksamheten är en viktig arbetsgivare för kommunens medborgare. Kommunen anser att den de planerade förändringar av ledningsgatan vid val av luftledning riskerar att innebära betydande miljöpåverkan framförallt vad gäller påverkan på landskapsbild, areella näringar, kulturmiljö och naturmiljö och behöver därför ingå i MKB:n för hela sträckningen.

- Kommunen har i tidigare yttrande erbjudit sig att delta i fortsatt arbete med att planera dragning av kraftledningen. Vattenfall har i samrådsredogörelse angett att så ska ske. Nyköpings kommun har tyvärr inte fått delta i arbetet vilket vi beklagar. Kommunen anser att vid kommande infrastrukturutbyggnad måste kommunen informeras och involveras i ett tidigt skede för att kunna uppnå bättre samarbete, bättre förståelse och därmed bättre och smidigare utbyggnadsprocess.
- Det är av yttersta vikt för kommunen att hänsyn till dess invånares och berörda markägares intressen tas tillvara så att de åsamkas så liten skada och påverkan som möjligt.
- Kommunen anser att de förslag till sträckningar utanför valt stråk inom Nyköpings kommun i princip innebär förbättring jämfört med tidigare förslag till stråk i dessa delar.

- Kommunen har i tidigare yttranden angett att passagen över Kiladalen är särskilt känslig och därför bör markförläggning utredas samt att det är särskilt viktigt att en landskapsanalys görs för bedömning av påverkan av luftledning i Kiladalen. Kommunen saknar detta i underlaget.
- Det behövs även en allmän redovisning av möjligheten att markförlägga delar av sträckan.
- En redovisning av hur upplevelsen blir för boende i Kila samhälle saknas. Detta behövs för att kunna ta ställning till föreslagen sträckning öster om samhället.
- Påverkan av en alternativ sträckning mellan Spatorpstugan och Bergalund bör redovisas. Den skulle undvika den splittring som förslaget gör i ett sammanhang av gårdar som ligger mot Bålsjön (Änglund, Fridhem, Apaltorp, Bergtorpsgården, Sörbytorp) som dock behöver vägas mot ökad närhet till Bergalund och påverkan på befintliga nyckelbiotoper.
- Det är önskvärt att våtmarkerna som i flera fall har låg trädhöjd lämnas så intakta som möjligt och därmed inte avverkas eller att hydrologin påverkas negativt. Särskilt gäller det Slätmosse och Rödmosse.
- Kolmårdenområdet är känt för sin förekomst av tjäder. Under fältbesöket 2020-04-24 påträffades 6 tjäderhonor och en tupp i samma område i närheten av Krokmosse vid Björntorp. Det är av stor vikt att identifiera kända tjäderspelplatser och vidta lämpliga försiktighetsåtgärder i närheten av dessa.
- Vid Björntorp, Myrkärr nära Nävsjömossens naturreservat anser kommunen att ytterligare en sträckning mellan ursprungligt stråk och nu föreslaget stråk bör utredas som minskar påverkan på Sörmlandsleden och närheten till Nävsjömossens naturreservat.
- Det ska av samrådsunderlaget framgå att Nyköpings kommun i förslag till ny översiktsplan även gör ställningstaganden enligt motivering till beslut nedan.

Kommunens motivering och överväganden

Kommunen baserar sitt yttrande på följande grundprincip och överväganden enligt samrådsförslag till ny översiktsplan:

- Det är av yttersta vikt för kommunen att hänsyn till dess invånares och berörda markägares intressen tas tillvara så att de åsamkas så liten skada och påverkan som möjligt.
- "Vid förändringar i kraftledningsnätet bör ledningarna där så är möjligt förläggas som markkabel. Det är särskilt angeläget i områden med känslig landskapsbild och där väsentliga natur- eller kulturvärden kan påverkas negativt av luftledning."

Kommunens bedömning är att passagen genom Kiladalen är ett område med känslig landskapsbild där väsentliga natur- eller kulturvärden kan påverkas negativt av luftledning där markförlagd kabel är möjlig och bör utredas.

- "Ledningar för teknisk försörjning ska så långt som möjligt samordnas med redan ianspråktaga korridorer (kraftledningar, vägar, järnvägar) i landskapet, stora opåverkade områden samt värdefulla områden för naturvård och kulturmiljövård ska så långt möjligt undvikas."

I princip finns inga befintliga kraftledningsgator vid föreslagna stråk. Norr om Nävsjön finns dock en befintlig kraftledning som kommer att utnyttjas bättre än tidigare det medför dock att ledningen kommer närmare Sörmlandsleden och Nävsjömossens naturreservat vilket kan påverka upplevelsen av orördhet för dess besökare. Därav kommunens önskan om ytterligare en utredd sträcka i detta område.

Övriga upplysningar

Kommunen har i dagsläget inga detaljplaner eller bygglov som berörs av föreslagna stråk.



KS § 143

Dnr KK19/456

Yttrande över kompletterande samråd för nya 130 kV kraftledningar mellan Hedenlunda och Kottorp

Nyköpings kommun har fått kompletterande samrådsmaterial för undersökningssamråd och avgränsningssamråd för justerade sträckningar utanför valt stråk mellan Hedenlunda och Kottorp för yttrande. Nyköpings kommun har tidigare, 2019-07-05 yttrat sig över förslag till övergripande sträckningar mellan Hedenlunda och SSAB och 2020-04-27 över kompletterande samråd för sträckan Kottorp - SSAB. Nyköpings kommun väljer att enbart yttra sig över de tre förslag till nya sträckningar inom den egna kommunen.

I handläggningen har

När samrådet är avslutat kommer Vattenfall att söka koncession för vald sträcka hos Energimarknadsinspektionen. Kommunen kommer då höras av Energimarknadsinspektionen innan beslut.

Vattenfall har inkommit med förslag till justeringar av valt stråk mellan Hedenlunda och Kottorp, se karta på sida 2 i tjänsteskrivelse.

Tre av dessa berör Nyköpings kommun. (Se bilaga 1 till tjänsteskrivelse för föreslagna sträckningar)

- Kila - Ålberga
Där anledningen är att undvika närhet till bostäder samt att uppnå en kortare passage över Kiladalen.
- Mogetorp
Där anledningen är att inte hamna för nära befintliga bostäder.
- Björntorp - Myrkärr
Där anledningen är att inte passera över bostäder.
-

Samhällsbyggnads analys

- Deltagande
Kommunen har i tidigare yttrande erbjudit sig att delta i fortsatt arbete med att planera dragning av kraftledningen. Vattenfall har i samrådsredogörelse angett att så ska ske. Vattenfall har inte kontaktat kommunen varken i detta arbete eller tidigare arbeten. Detta gör att vi får mindre sträckor att yttra oss över och inte kan påverka helheten.

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

KS § 143

Dnr KK19/456

- Kila - Ålberga
En kortare sträcka över Kiladalen är positivt, dock saknas redovisning av möjlighet till att markförlägga detta parti som kommunen begärt, ledningsgatan kommer närmare Kila samhälle men bedöms inte påverka ev. möjlighet till framtida utbyggnad, Söder om järnvägen kan ledningen splittra ett sammanhang av gårdar som ligger mot sjön (Änglund, Fridhem, Apaltorp, Bergtorpsgården, Sörbytorp).
- Mogetorp
Positivt med ökat avstånd till bostäder. Inga synpunkter.
- Björntorp - Myrkärr
Positivt att bostäder undviks men ledningsdragningen kan påverka upplevelsen av orördhet längs Sörmlandsleden och i Nävsjömossens naturreservat.
- Allmänt om dragningsarna
Ledningsdragningen berör i huvudsak skog utan högre naturvärden men passerar flera våtmarker och sumpskogar som innehåller vissa naturvärden bl.a. Slätmosse och Rödmosse. Det är önskvärt att våtmarkerna som i flera fall har låg trädhöjd lämnas så intakta som möjligt och därmed inte avverkas eller att hydrologin påverkas negativt.

[redacted] och lämnat lokalen under såväl behandling som beslut i detta ärende.

Kommunstyrelsen beslutar

att anta yttrandet avseende samrådsunderlag för förslag till sträckningar utanför valt stråk i Nyköping kommun inom kompletterande samråd för planerade nya 130 KV kraftledningar,

att förklara paragrafen omedelbart justerad.

Beslut till (inkl yttrande)
Rejlers Sverige AB
Samhällsbyggnad

Justerandes signatur

[redacted]

Utdragsbestyrkande

|

Särskilt yttrande

KS 2020-04-27

Kommunstyrelseärende 2.

Yttrande avseende kompletterande samråd för nya kraftledningar, delen Kottorp och SSAB i Nyköping och Oxelösunds kommuner.

Kommunen är positiv till SSAB's planerade omställning till Ljusbågsugn då det innebär väsentliga utsläppsminskningar och då verksamheten är en viktig arbetsgivare för kommunens medborgare.

Den initiala kostnaden vid val mellan luftledning eller markförlagd kabel får inte vara avgörande, utan här ska ett livstidsperspektiv på kraftledningen vara avgörande.

Används luftledningar till kraftledningen innebär det betydande miljöpåverkan framförallt vad gäller påverkan på landskapsbild, areella näringar och naturmiljö.

Kommunen förordar därmed en markförlagd kabel enligt stråk 4 eller motsvarande.

Markkabel är särskilt angeläget i områden med känslig landskapsbild och där väsentliga natur- eller kulturvärden påverkas negativt av luftledning. Med markförlagd kabel bevaras känslig landskapsbild och känsliga naturvärden, bl.a med tanke på närhet till Natura 2000-området Marsäng och sträckfågellokalen Marsviken.

Dalgången är känd för sträckande fåglar, en av regionens bästa rovsträcklokaler.

Skulle man mot kommunens vilja använda luftledning förordar kommunen en dragning enligt stråk 1. Hur anpassning till/av kommunens förslag till verksamhetsområde ska ske behöver utredas. Villkor för samordning med redan ianspråktaga korridorer med luftledning ska vara att samma stolpar används, då det annars blir en mycket bred ledningsgata.

Dessutom anser kommunen att den nyckelbiotop som berörs av stråk 2 och 3 kommer skadas mer av den trädfria zon som ett ledningsstråk kräver än de naturbetesmarker som berörs av stråk 1.

KS 200427
Särskilt yttrande

Yttrande avseende kompletterande samråd för nya kraftledningar, delen Kottorp KK 19/456 och SSAB i Nyköpings och Oxelösunds kommuner

Vi ser mycket positivt på den omställning SSAB ska göra på sin anläggning i Oxelösund. Det är en del av en omfattande klimatsatsning som kommer ha stor påverkan såväl nationellt som globalt. Det är också en viktig satsning som en av våra lokala arbetsgivare vill göra och sett ur det perspektivet viktig för arbetstillfällena och vårt lokala näringsliv.

Men som med alla stora infrastruktursatsningar finns det alltid flera perspektiv att beakta. Exempelvis markägarperspektivet som saknas här vilket är allvarigt. Det är viktigt att politiken tar ett helhetsgrepp på frågan. Klokast i ett sådan här läge är därför att politiskt samverka i frågan. Något vi också över tid tagit initiativ till och efterfrågat. Genom att samverka över partigränserna kan vi bli en starkare röst för Nyköping och värna de mindre företagare och den lokala miljöhänsyn som drabbas av kabeln samtidigt som vi verkar för en så snabb process som möjligt för att få fram kraften till SSAB. Att S, C och MP väljer att agera själva i frågan tycker vi därför är olyckligt.



2020-10-20

2020-103485-0005



Vattenfall Eldistribution AB

Yttrande från Kommunstyrelsen i Oxelösunds kommun maa föreslagen kraftledning med tillhörande ledningsgata genom Oxelösund

Oxelösunds kommun är mycket positiv till den omställning som nu inleds på SSAB. Kommunen möjliggör denna utveckling genom bl.a. det detaljplanarbete som skett och den detaljplan som beslutats för en ny LNG-terminal i Oxelösunds hamn. Till ytan är dock Oxelösund en av Sveriges mindre kommuner och den utveckling som kommer att ske på SSAB behöver ta hänsyn också till den övriga samhällsutveckling som planeras ske i Oxelösund.

Mot den bakgrunden emotsätter sig Oxelösunds kommun med bestämdhet föreslagen dragning genom Oxelösunds Kommun och tätort. Från kommunens sida ser vi att Vattenfall behöver göra om hela sitt förslag, från kommungränsen till Nyköping hela vägen till SSAB.

Oxelösunds kommun är en geografiskt liten kommun där såväl industrier och boende ska rymmas. Den föreslagna sträckningen omöjliggör bostadsutveckling inom hela Inskogens detaljplaneområde vilket för Oxelösund är ett av få expansionsområden för bostadsändamål i Oxelösund. För området Inskogen finns en detaljplan som innehåller såväl skola, förskola, radhus som villor. Inskogen utgör ett av få utvecklingsbara markområden i Oxelösund. Den föreslagna sträckningen gör dessutom att hela bostadsområdet blir omringat av högspänningsledningar då den befintliga ledningen finns på norra sidan av Inskogen.

Detta är oacceptabelt för Oxelösunds kommun.

Ser vi vidare på sträckningen när den passerar motorvägen, österut, och bort mot SSAB, så blockerar den hela utvecklingen av Vivesta området med den tänkta bostadsutveckling som finns där. Kommunen har nyligen öppnat en ny väg för den utvecklingen. Vidare dras ledningen över den enda befintliga större detaljplan Oxelösunds kommun har för industriändamål. Därmed påverkas också Oxelösunds möjligheter att förse mark till nya verksamheter i kommunen på ett oacceptabelt sätt. Den föreslagna dragningen utgör ett stort hinder för kommunens fortsatta utveckling.

Förslaget tar heller inte hänsyn till de gröna kilar, naturområden och naturvärden som finns i anslutning till den föreslagna ledningsgatan. Miljö och samhällsbyggnadsnämnden i Oxelösunds kommun kommer i sitt yttrande särskilt att lyfta dessa aspekter. Detta yttrande rymmer Oxelösunds kommuns synpunkter med anledning av långsiktig markanvändning och utveckling.

Till ytan är Oxelösund en av Sveriges mindre kommuner. Redan den befintliga ledningsgatan tar en stor del av den ytan till förfogande. Att på det komplettera med ytterligare en ledningsgata med den bredd som är angiven är oacceptabelt från kommunen sida.

Från kommunens sida ser vi att det från kommungränsen till Nyköping fram till SSAB dras en mark och/eller sjökabel. I samband med att den nya kabeln läggs bör möjligheten att samförlägga befintlig ledning med ny ledning undersökas. Det är problematiskt att ha en högspänningsledning genom en tätort.

Vi ser att Vattenfall har ett återkomma med ett kraftigt korrigerat ledningsförslag i enlighet med det förslag som bifogas. När detta förslag har inkommit ser vi gärna ett möte för att konkretisera detta utifrån de perspektiv som då finnes. Vi anser också att det är förvånande att den föreslagna dragningen inte föregåtts av någon kontakt med kommunen innan den presenteras. Hade Vattenfall valt att kontakta kommunen kunde kommunen varit behjälplig i vilka områden som kan vara lämpliga att anlägga den nya elkraftsledningen på. Som det nu är kommer detta att ingå i det samrådsförfarande som Vattenfall bedriver med anledning av sitt förslag.

Detta yttrande är avstämt med Kommunstyrelsen i Oxelösunds kommun men inget beslut har fattats kring detta av Kommunstyrelsen. Krävs beslut är det första tillfälle då detta kan ske i september 2019, i det fall rätt underlag finns framme i tid.


Kommunstyrelsen emotser att svar inkommer på mail: mex@oxelosund.se, för formell registrering och att möte sker med representanter för Oxelösunds kommun i enlighet med överenskommelse vid samrådet i Bergshammar 2019-06-11

Med vänliga hälsningar



Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen



Rejlers Sverige AB
Att: 
Lindhagensgatan 126
753 23 Uppsala

Yttrande från Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden i Oxelösunds kommun avseende två nya 130 kV kraftledningar mellan Hedenlunda och SSAB i Oxelösund Oxelösunds kommun, Södermanlands län.

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden har tagit del av det samrådsunderlag som tillsänts kommunen av Vattenfall Eldistribution genom ombud. Ansökan avser nätkoncession mellan Hedenlunda och SSAB med primärt syfte att möjliggöra SSABs omställning från fossilbaserad till fossilfri stålproduktion.

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden redogör för sina synpunkter här nedan. Nämnden ställer sig dessutom bakom Kommunstyrelsen i Oxelösunds kommuns yttrande beträffande intrången på detaljplanerad mark för bostäder och annan inverkan på Oxelösunds kommuns utvecklingsmöjligheter som er föreslagna sträckning innebär.

Synpunkter

Underlaget brister i sin tydlighet och är allt för generaliserat. Bilder på tänkbara stolpar presenteras utan måttangivelser. I Oxelösunds kommun har inga alternativ redovisats. Under 3.4 i samrådsunderlaget framgår att ett annat alternativ studerats (befintlig ledningsgata). Det alternativet har dock avfärdats då det enligt underlaget skulle krävas omfattande ombyggnation av befintliga ledningar. Detta behöver ställas mot det omfattande ingrepp som ytterligare en ledningsgata genom Sveriges till ytan femte minsta kommun innebär.

Nämnden har efterfrågat material digitalt i exempelvis .shp (shape-format), vilket inte levererats. Framöver utgår nämnden från att material kommer tillgängliggöras även digitalt för överlagring med kommunens egna GIS.

Upplysningsvis vill MSN påminna om att stolpar över 40 meter kräver bygglov. Inför fortsatt arbete behöver även lokalisering av eventuella transformatorstationer presenteras. Dessa kräver också bygglov.

Avsnitt 5 - Berörda intressen och bedömd påverkan

Föreslagen dragning genom Oxelösunds kommun berör följande detaljplaner:

0481-P80/1 Inskogen (Bostäder)

0481-P90/1 Del av Stjärnholm 5:1 och 5:37 (Handel)

0481-P79/2 Sundsörsområdet (Natur och Industrimark)

0481-P84/2 kv Disponenten (Industri)

Mindre ingrepp görs i detaljplan 0481-P78/1 Peterslund (Park), 0481-P77/6 Fiskarstuguområdet (Park/Gata), 0481-P2019/2 Baraområdet (Trafik/Park, dessutom nära befintliga bostäder)

Vattenfall gör bedömningen i punkt 5.1.1 att alternativa dragningar är förenliga med gällande planer och pågående markanvändning. För Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden är det en orimlig slutsats.

Avsnitt 5.2.2 Naturvärden

Dragningen genom Oxelösunds kommun innebär omfattande fragmentering av sammanhängande grönområden i hela norra Oxelösund. För Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden är detta inte acceptabelt.

Dels innebär dragningen ett ingrepp i kopplingen mellan Inskogen och Danvik / Bastorp i nordväst, dels kapas den gröna kilen, från Vivesta / Aspa och vidare ut mot Brannäs. Detta strider mot kommunens Översiktsplan.

Dessa områden ingår också i kommunens Naturvårdsplan under namnen Västra Inskogen, Inskogens Östra del, Ekområdet vid Bastorp samt Skog mellan Granliden och Aspaviken. Områden som ingår i kommunens Naturvårdsplan har samtliga höga naturvärden.

Föreslagen dragning berör 3 nyckelbiotoper i Oxelösunds kommun. Kvarndammen som nämns men till synes helt ignoreras i dragningen utgör dessutom en fornlämning, en rastplats på Sörmlandsleden och har en befintlig kraftledningsgata i direkt anslutning. Ytterligare en kraftledningsgata i dess direkta närhet riskerar att allvarligt påverka biotopen och upplevelsevärdet kopplat till platsen.

I ekområdet vid Brasstorp växer många gamla ekar, troligen 100-200 år gamla som är mycket viktiga för den biologiska mångfalden.

Strandområdet vid Bara innehar ett ovanligt rikt fågelliv. Det är viktigt med hänsyn till fågellivet att vassarna lämnas orörda och att strandområdet undantas från exploatering.

I samrådsunderlaget saknas analys av barriäreffekter för fåglar som nya luftledningar innebär. I de fall nyttillkommande luftledningar korsar befintliga blir barriäreffekten avsevärt större. Området mellan Sundsör och SSAB är dessutom av regional betydelse som ett av länets främsta flyttfågelstråk. Ytterligare luftledningar innebär ett uppenbart hinder och ökad kollisionsrisk.

Kommunens ambition är att öka exploateringen för bostäder i Vivesta i enlighet med kommunens översiktsplan. Det innebär att skogsområdet söder om Vivestavägen kommer att öka i betydelse som närströvsområde.

Avsnitt 5.3 Kulturmiljö

I underlaget saknas redovisning av kulturmiljöer i Oxelösunds kommun och påverkan på dessa. Herrgårdsskapskapet kring Stjärnholms slott korsas av föreslaget stråk men nämns inte.

Avsnitt 5.5 Landskapsbild

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden delar inte uppfattningen att föreslagen ledningsdragning endast skulle ha måttliga konsekvenser för landskapsbild. I Oxelösunds kommun föreslås befintliga och tillkommande kraftledningar korsa varandra vid upprepade tillfällen vilket innebär ett betydande ingrepp i landskapsbild. Eftersom Oxelösunds kommun har få långa utblickar i landskapet ökar betydelsen av att undvika ytterligare ingrepp i dessa.

Herrgårdsskapskapet kring Stjärnholms slott har bitvis långa siktlinjer. Ytterligare kraftledningsgator inom området riskerar att allvarligt skada upplevelsen av området.

Från Inskogen föreslås kraftledningen gå direkt söder om befintlig bebyggelse, men eftersom inga höjder redovisas är det svårt att ta ställning till hur utblickar från Inskogen påverkas. Eftersomområdet ligger 10-12 meter högre än föreslagen ledningsdragning blir påverkan sannolikt markant.

Odlingslandskapet i Aspa med dess åkerholmar är en viktig utblick i Oxelösunds kommun vilken påverkas mycket negativt av föreslagen dragning.

Förorenad mark

Ingenstans i samrådsunderlaget redovisas förorenade eller potentiellt förorenade områden. Inom Oxelösunds kommun finns ett antal objekt som finns att tillgå i EBH-stödet i digitalt format. Oxelösunds kommun bedömer att förorenade områden bör redovisas i samrådsunderlaget samt hur förorenad mark i eventuella ledningsgator ska hanteras vid ett genomförande.

Slutsats

Sammantaget är Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden mycket kritisk till föreslagen sträckning och kräver ytterligare utredning av utbyggnad i befintlig ledningsgata, antingen som markkabel eller luftkabel eller en kombination. I en Miljökonsekvensbeskrivning behöver utbyggnad i befintlig ledningsgata finnas med som ett alternativ. Konsekvenser av detta behöver vägas mot det omfattande ingrepp i den fysiska miljön som föreslås i samrådsunderlaget.

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden bedömer inte att nollalternativet, att SSAB fortsätter producera fossilbaserat stål, är ett seriöst alternativ att väga konsekvenser av föreslagen dragning mot. Att ledningarna ska fram är ställt bortom allt rimligt tvivel. Föreslaget alternativ behöver därför ställas mot alternativa dragningar, även inom Oxelösunds kommun.

Vattenfall Eldistribution

Delsträcka Kottorp - SSAB

Bifogat kommer Oxelösunds kommuns yttrande gällande dragningen Kottorp - SSAB, eller mer precist delsträckan från Stjärnholm ut till gränsen mot Nyköpings Kommun.

Oxelösunds kommun förordar en fortsatt dragning i och kring redan befintlig ledning, rakt västerut, så att den följer befintlig kraftledning mot Kottorp från Tegeltorp över fältet och förbi Gabrielstorp till kommungränsen till Nyköping (se bilagd karta). Denna ansluter sedan till Vattenfalls alternativ 4.

Vad avser plats för etablering av ställverk finns det förslag som Oxelösund förordar i bifogad bild. Det alternativet leder till en förlorad hyres- och försäljningsintäkt av berörda fastigheter och byggnader (Benestugan och Gabrielstorp). Den kostnadsersättningen ska se i relation till kostnader för förtidslösen av arrende och förlorad intäkt från jordbruksarrendator. Det innebär att den sammanlagda ekonomiska reglering för markanvändning som behöver ske mellan parterna är av mindre omfattning.

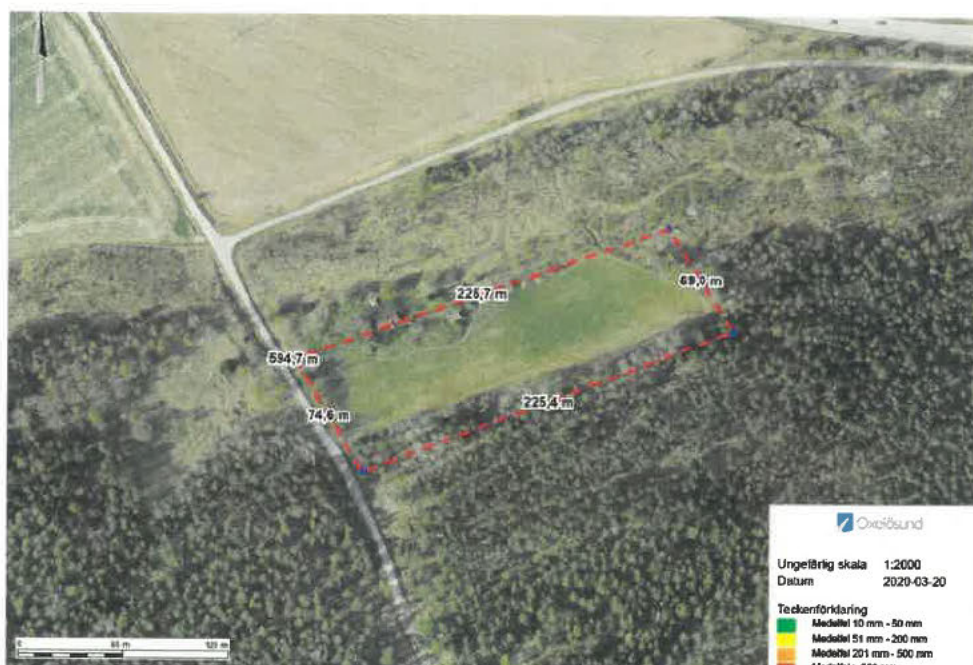
Oxelösund har en liten andel jordbruksmark och det är av vikt att den bevaras. Vi ska undvika att ianspråkta bra odlingsbar mark nu och i framtiden.

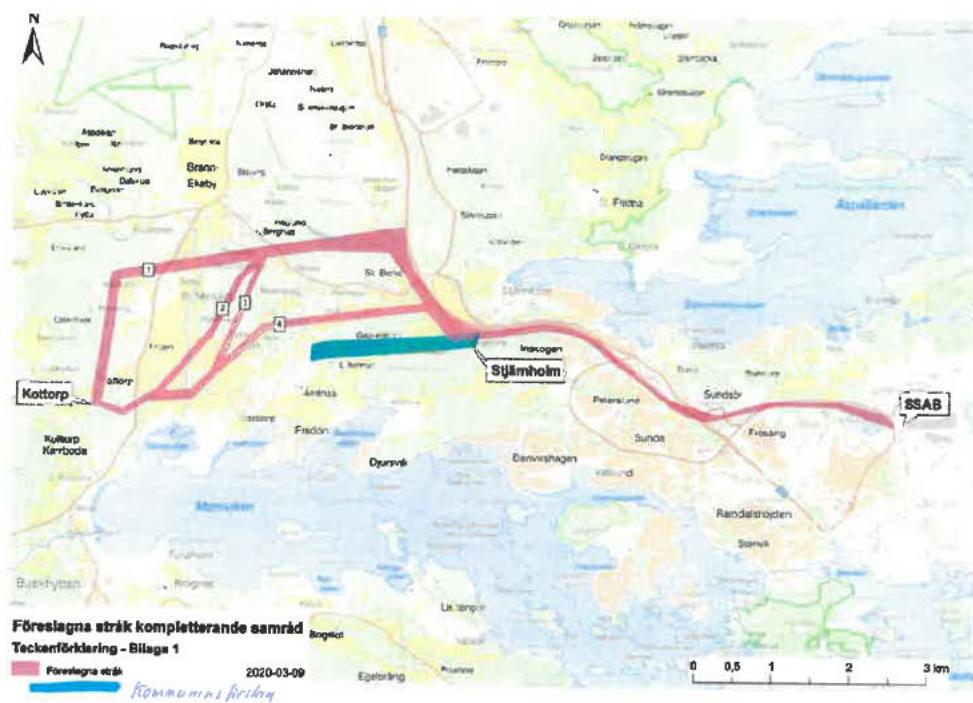
Åkermarken är utarrenderad. Det innebär höga kostnader för förtida inlösen av arrende enligt de regler som finns för detta. Ianspråktagande av jordbruksmark innebär också en förlorad intäkt för Oxelösunds kommun i form av årlig arrendeavgift.

Av de alternativ som Vattenfall föreslagit kan Oxelösunds kommun möjligen se en dragning av ledning enligt Alternativ 1 under förutsättning att den kommande dragningen görs i befintlig ledningsgata, där nya gemensamma stolpar görs på samma plats där befintliga stolpar finns. För att möjliggöra detta förutsätts en ekonomisk reglering av markanvändning mellan parterna.

Oxelösunds kommun vill minska ianspråktagande av jordbruksmark och industrimark enligt översiktsplanen för kommunen. Den mark som påverkas behöver oavsett slutlig vald lösning omfattas av ekonomisk reglering mellan parterna.

Med vänlig hälsning





2020-103485-0005 2020-10-20

DATUM 2019-06-11

Samhällsbyggnadsförvaltningen

REJLERS SVERIGE ABAtt: [REDACTED]
Lindhagensgatan 126
112 51 StockholmTJÄNSTESTÄLLE
HANDLÄGGAREMiljöavdelningen
[REDACTED]

DIARIENR

SBN/2019:352

ER REF

Yttrande på två nya 130 kV-kraftledningar mellan Hedenlunda och Oxelösund, planerade delvis i Flens Kommun

Miljöavdelningen yttrar sig på samrådsunderlaget på delegation för samhällsbyggnadsnämnden i Flens Kommun. Vattenfall Eldistribution AB avser att ansöka om nätkoncession för linje (tillstånd) för två nya 130 kV-ledningar, huvudsakligen i gemensamma stolpar.

Samhällsbyggnadsnämnden har i sak inget att invända mot att utöka elanslutningskapaciteten för att industrierna i Oxelösund på sikt ska kunna minska sina koldioxidutsläpp.

- I första hand bör ledningstråk vara placerade så långt det är möjligt i befintliga ledningsgator om detta inte är uppenbart oskäligt.
- Ledningsstråken bör vara lokaliserade på platser, så långt det är möjligt, där de ej stör kulturlandskapet och i möjligaste mån placeras med god säkerhetsmarginal till närboende.
- Flens Kommuns översiktsplan för Flen, laga kraft, 18 oktober 2018 ska följas och beaktas.

Detta yttrande är fattat med stöd av nr M.7.1 i samhällsbyggnadsnämndens delegationsordning.

För samhällsbyggnadsnämnden

[REDACTED]
samhallsbyggnad@flen.se

2020-10-20

2020-103485-0005

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Bankgiro	E-post
642 81 Flen	Sveavägen 1 Flen	0157-430000	0157-431800	5854-6045	flens.kommun@flen.se

KS § Investering i bokbuss

Diarienummer: KK22/55

Nyköpings stadsbibliotek består av huvudbiblioteket på Culturum, biblioteksfilialen i Stigtomta och en bokbuss. För att kunna erbjuda biblioteksverksamhet även på landsbygden, till personer som inte har möjlighet att komma till huvudbiblioteket eller Stigtomta bibliotek, är bokbussen en förutsättning. Bokbussen möjliggör samtidigt viktigt läsfrämjande arbete mot förskolor, skolor och fritidshem. Bussen besöker cirka 100 hållplatser under sina olika turer i stadsdelar och på landsbygden.

Investering i ny bokbuss finns sedan tidigare med i investeringsplan. Det är ett unikt fordon som ska beställas och erfarenheter i egen och andras bokbussverksamhet ska tas tillvara. Experter på fordonsteknik inklusive el och annan styrning behöver konsulteras.

Förslag

På uppdrag av Kommunstyrelsen (KK21/79) har Stadsbiblioteket under 2021 tillsammans med upphandlingsenheten slutfört upphandling av en bokbuss (KK21/624). Nu finns ett anbud som möter de uppsatta kraven lämnat av anbudsgivaren. Leveranstiden är 1 år från kontraktsskrivande. Inköp av bokbussen kostar 5850 tkr och därutöver tillkommer 100 tkr för yttre dekor, totalt 5950 tkr.

Prövning av barnets bästa

ja

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

- 1) att** uppdra till division Näringsliv, kultur och fritid att slutföra inköpet av bokbussen och driftsätta den efter leveransen,
- 2) att** anvisa 5950 tkr från kommunstyrelsens ofördelade investeringsmedel till division Näringsliv Kultur och fritid för inköp av bokbuss samt
- 3) att** kapitaltjänstkostnader belastar division Näringsliv Kultur Fritid.

Beslutet skickas till:

Division Näringsliv Kultur Fritid
Ekonomiavdelningen
Upphandling

Kommunstyrelsen

Investering i bokbuss

Sammanfattning

Nyköpings stadsbibliotek består av huvudbiblioteket på Culturum, biblioteksfilialen i Stigtomta och en bokbuss. För att kunna erbjuda biblioteksverksamhet även på landsbygden, till personer som inte har möjlighet att komma till huvudbiblioteket eller Stigtomta bibliotek, är bokbussen en förutsättning. Bokbussen möjliggör samtidigt viktigt läsfrämjande arbete mot förskolor, skolor och fritidshem. Bussen besöker cirka 100 hållplatser under sina olika turer i stadsdelar och på landsbygden.

Investering i ny bokbuss finns sedan tidigare med i investeringsplan. Det är ett unikt fordon som ska beställas och erfarenheter i egen och andras bokbussverksamhet ska tas tillvara. Experter på fordonsteknik inklusive el och annan styrning behöver konsulteras.

På uppdrag av Kommunstyrelsen (KK21/79) har Stadsbiblioteket under 2021 tillsammans med upphandlingsenheten slutfört upphandling av en bokbuss (KK21/624). Nu finns ett anbud som möter de uppsatta kraven lämnat av anbudsgivaren. Leveranstiden är 1 år från kontraktsskrivande. Inköp av bokbussen kostar 5850 tkr och därutöver tillkommer 100 tkr för yttre dekor, totalt 5950 tkr.

Prövning av barnets bästa enligt barnkonventionen

Berör eller påverkar ärendet barn direkt eller indirekt så att det i enlighet med barnkonventionen funnits skäl att genomföra en prövning av barnets bästa?

Ja

Har en prövning av barnets bästa genomförts?

Ja

Om en barnrättsprövning har genomförts, beaktas vad som bedömdes vara barnets bästa i förslag till beslut?

Ja

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

- 1) **att** uppdra till division Näringsliv, kultur och fritid att slutföra inköpet av bokbussen och driftsätta den efter leveransen samt,
- 2) **att** anvisa 5950 tkr från kommunstyrelsens ofördelade investeringsmedel till division Näringsliv Kultur och fritid för inköp av bokbuss samt
- 3) **att** kapitaltjänstkostnader belastar division Näringsliv Kultur Fritid.

Mats Pettersson
Kommundirektör
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes
2022-03-03

Maria Karlsson
Divisionschef
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes

Beslut till:

Upphandlingsenheten

Division Näringsliv, kultur och fritid

Ekonomiavdelningen



Ärende: Ny bokbuss till Nyköpings Stadsbibliotek upphandlas.

Utöver turerna till allmänheten, där såväl barn som vuxna är välkomna, kör bokbussen varje vecka till skolor, förskolor och fritidshem. Barn utgör således en stor del av bokbussens besökare. En stor del av beståndet på bokbussen, särskilt under turerna till skolor, förskolor och fritidshem, utgörs också av barn- och ungdomslitteratur. Tre barn- och ungdomsbibliotekarier och tre bibliotekspedagoger alternerar på de riktade bokbussturerna.

Underlag, utöver artiklar i Barnkonventionen:

Vi arbetar enligt Bibliotekslagen, där barn och unga är en prioriterad målgrupp.

8 §: Folkbiblioteken ska ägna särskild uppmärksamhet åt barn och ungdomar för att främja deras språkutveckling och stimulera till läsning, bland annat genom att erbjuda litteratur utifrån deras behov och förutsättningar.

Att barn och unga prioriteras genom bokbussverksamheten formuleras också i vårt styrdokument Biblioteksplan för Nyköpings kommun 2018 - 2022:

Verksamheten för barn och unga prioriteras i enlighet med statligt och lokalt uppdrag. Förutom att erbjuda aktiviteter och anpassa medieutbudet och lokalerna för barn i olika åldrar, ges föräldrar stöd i att stimulera barnen med berättelser och läsning. Tack vare samverkan med många skolenheter för årskurs F-6 och förskoleenheter har stadsbibliotekets personal möjlighet att nå en stor del av kommunens barn i sitt läsfrämjande arbete. Det sker regelbundet via bokbussen och vid bokade aktiviteter på skolor/förskolor eller på stadsbiblioteket.

[...] Stadsbiblioteket ska fortsatt ha en viktig roll för barn i åldrarna 6 - 12, även efter att skolbiblioteken på skolenheter för årskurs f-6 bemannats. Inte minst bokbussens regelbundna besök verkar för detta. Bokbussens verksamhet på skolor och förskolor är en effektiv metod för folkbiblioteket att nå många barn. Förskolor och skolor som tar emot bokbussen kan använda besöken i undervisningen men ska också beakta barnens egna intressen och folkbibliotekets syfte med besöket.

Konsekvenser för barn och unga:

Med ny bokbuss kan vi fortsätta vår uppsökande verksamhet för denna målgrupp. Att bli läst för som barn och att läsa själv är mycket positivt för

språkutvecklingen och för förmågorna att ta till sig information och förstå andras perspektiv. Eftersom många barn och unga inte har tillgång till läsning i hemmet, är folkbibliotekets kompensatoriska uppdrag viktigt.

Slutsats:

Vi bedömer att barnets bästa är att bokbussverksamheten kan fortsätta. I formulering av kravspecifikation för ny bokbuss har plats för barnböcker, sittplatser för barn och utrymme för programverksamhet för barn (till exempel teater, sagostund) tagits med i kraven.

Övriga intressen:

Vi ser inte att det finns övriga intressen som strider mot eller behöver vägas mot barnets bästa i detta fall.

KS § Investering: Nya grundvattenbrunnar vid Fruängskällan

Diarienummer: KK22/181

Råvattenbrunnen vid gamla nedlagda vattenverket Fruängskällan behöver bytas ut. Vid en besiktning via filmning som genomfördes år 2020 så upptäcktes det att infodringen i brunnen är väldigt dålig och att brunnen riskerar att kollapsa. Från brunnen pumpas idag ca 28 m³ vatten per timme ut i hamnbassängen för att inte grundvattennivån i området ska stiga och medföra översvämningar för fastigheterna i området.

Förslag

Förslaget är att anlägga två nya grundvattenbrunnar för att säkra bortforslandet av grundvattnet med redundans. Driftkostnaden beräknas bli densamma då samma mängd vatten kommer pumpas bort. Den gamla brunnen kommer pluggas. Inga tillstånd bedöms behövas sökas då vare sig allmänna eller enskilda intressen skadas genom vattenverksamhetens inverkan på vattenförhållanden.

Kostnaden för åtgärden är kalkylerad till 0,85 mnkr utifrån uppgifter från leverantör och med risktillägg. Kostnaden bör belasta skattekollektivet eftersom samtliga som använder området kring Fruängskällan gynnas av åtgärden att pumpa bort grundvattnet. Vid beslut om finansiering kommer en upphandling av entreprenör att ske enligt LUF (Lag 2016:1146 om upphandling inom försörjningssektorerna). Projektet finns upptaget i investeringsplaneringen BPA nr. 3256.

Prövning av barnets bästa

Nej Förslaget innebär inga konsekvenser för barn, direkt eller indirekt. Därför saknas skäl att göra en prövning av barnets bästa enligt barnkonventionen.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

- 1) att** ge Tekniska divisionen i uppdrag att anlägga två stycken grundvattenbrunnar vid Fruängskällan,
- 2) att** ge Tekniska divisionen i uppdrag att avveckla nuvarande grundvattenbrunn,
- 3) att** anvisa 0,85 mnkr till Tekniska divisionen från Kommunstyrelsen ofördelade investeringsmedel för uppdraget, samt

- 4) att** investeringens kapitaltjänstkostnader inarbetas i Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens driftsbudget.

Beslutet skickas till:

Tekniska divisionen

Miljö-och samhällsbyggnadsnämnden

Ekonomiavdelningen

Kommunstyrelsen

Investering: Nya grundvattenbrunnar vid Fruängskällan

Bakgrund

Råvattenbrunnen vid gamla nedlagda vattenverket Fruängskällan behöver bytas ut. Vid en besiktning via filmning som genomfördes år 2020 så upptäcktes det att infodringen i brunnen är väldigt dålig och att brunnen riskerar att kollapsa. Från brunnen pumpas idag ca 28 m³ vatten per timme ut i hamnbassängen för att inte grundvattennivån i området ska stiga och medföra översvämningar för fastigheterna i området.

Förslaget är att anlägga två nya grundvattenbrunnar för att säkra bortforslandet av grundvattnet med redundans. Driftkostnaden beräknas bli densamma då samma mängd vatten kommer pumpas bort. Den gamla brunnen kommer pluggas. Inga tillstånd bedöms behövas sökas då vare sig allmänna eller enskilda intressen skadas genom vattenverksamhetens inverkan på vattenförhållanden.

Kostnaden för åtgärden är kalkylerad till 0,85 mnkr utifrån uppgifter från leverantör och med risktillägg. Kostnaden bör belasta skattekollektivet eftersom samtliga som använder området kring Fruängskällan gynnas av åtgärden att pumpa bort grundvattnet. Vid beslut om finansiering kommer en upphandling av entreprenör att ske enligt LUF (Lag 2016:1146 om upphandling inom försörjningssektorerna). Projektet finns upptaget i investeringsplaneringen BPA nr. 3256.

Prövning av barnets bästa enligt barnkonventionen

Berör eller påverkar ärendet barn direkt eller indirekt så att det i enlighet med barnkonventionen funnits skäl att genomföra en prövning av barnets bästa?

Nej

Har en prövning av barnets bästa genomförts?

Nej

Dokumentation

Förslaget innebär inga konsekvenser för barn, direkt eller indirekt. Därför saknas skäl att göra en prövning av barnets bästa enligt barnkonventionen.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

1. **att** ge Tekniska divisionen i uppdrag att anlägga två stycken grundvattenbrunnar vid Fruängskällan, samt
2. **att** ge Tekniska divisionen i uppdrag att avveckla nuvarande grundvattenbrunn, samt
3. **att** anvisa 0,85 mnkr till Tekniska divisionen från Kommunstyrelsen ofördelade investeringsmedel för uppdraget, samt
4. **att** investeringens kapitaltjänstkostnader inarbetas i Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens driftsbudget.

Mats Pettersson
Kommundirektör
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes
2022-03-03

Kent Nyman
Divisionschef Tekniska Divisionen.
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes

Beslut till:

Ekonomiavdelningen

Tekniska Divisionen

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

KS § Investering: Inventarier och utrustning till kontorslokaler på Vägporten inom Division Social omsorg

Diarienummer: KK21/707

Kommunstyrelsen beslutade den 20 december 2021 att uppdra till Division Social omsorg att upphandla inventarier, såsom utrustning, möbler och belysning till Vägporten, samt att Division Social omsorg efter upphandling återkommer till kommunstyrelsen för beslut om tilldelning av investeringsmedel.

Utifrån av projektledare presenterade nivåer för återbruk tog divisionens ledningslag beslut om att välja nivå "medel", det vill säga att återbruka ca 50%. Nivån 50% ses som en lämplig nivå för Vägporten då det finns en öppna ytor som kräver en enhetlig inredning avseende exempelvis utseende och mått. Kontrakterade inredningsarkitekter har sedan inventerat det befintliga beståndet med hjälp av en app som sammanställer allt i ett möbelbibliotek där respektive inventarie redovisas med bilder, mått, skick med mera. Återbruk är koncentrerat till de enskilda rummen, fikarum och matsal men också till en del öppna ytor där tillräckligt många befintliga skrivbord ger enhetlighet. Återbruket sker genom rengöring, möbeltvätt, ny textil och omlackering.

Ombyggnationen omfattar totalt 10 000 m² som rymmer totalt 420 arbetsplatser, jämfört med den ursprungliga planen om 240 platser och reception för besökande för Division Social Omsorg.

Förslag

Upphandling har nu skett avseende nya möbler och för övrigt, såsom återbruk av möbler, AV-utrustning med mera har offerter tagits in. Utifrån inkomna anbud och offerter har en kostnadskalkyl tagits fram, totalkostnaden för inventarier är beräknad till 9 mnkr. Avskrivningar på framtida anskaffningsbeloppet kommer att påverka Division Social omsorgs resultat under avskrivningstiden.

Prövning av barnets bästa

Nej

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

- 1) att** uppdra till Division Social omsorg att köpa in inventarier och utrustning till lokalerna vid Vägporten,

- 2) **att** anvisa 9 mnkr till Division Social omsorg från kommunstyrelsens ofördelade investeringsmedel för ändamålet samt
- 3) **att** kapitaltjänstkostnader belastar Division Social omsorg.

Beslutet skickas till:

Ekonomiavdelningen
Division Social omsorg

Kommunstyrelsen

Investering: Inventarier och utrustning till kontorslokaler på Vägporten inom Division Social omsorg

Bakgrund

Kommunstyrelsen beslutade den 20 december 2021 att uppdra till Division Social omsorg att upphandla inventarier, såsom utrustning, möbler och belysning till Vägporten, samt att Division Social omsorg efter upphandling återkommer till kommunstyrelsen för beslut om tilldelning av investeringsmedel.

Utifrån av projektledare presenterade nivåer för återbruk tog divisionens ledningslag beslut om att välja nivå "medel", det vill säga att återbruka ca 50%. Nivån 50% ses som en lämplig nivå för Vägporten då det finns en öppna ytor som kräver en enhetlig inredning avseende exempelvis utseende och mått. Kontrakterade inredningsarkitekter har sedan inventerat det befintliga beståndet med hjälp av en app som sammanställer allt i ett möbelbibliotek där respektive inventarie redovisas med bilder, mått, skick med mera. Återbruk är koncentrerat till de enskilda rummen, fikarum och matsal men också till en del öppna ytor där tillräckligt många befintliga skrivbord ger enhetlighet. Återbruket sker genom rengöring, möbeltvätt, ny textil och omlackering.

Ombyggnationen omfattar totalt 10 000 m² som rymmer totalt 420 arbetsplatser, jämfört med den ursprungliga planen om 240 platser och reception för besökande för Division Social Omsorg.

Upphandling har nu skett avseende nya möbler och för övrigt, såsom återbruk av möbler, AV-utrustning med mera har offerter tagits in. Utifrån inkomna anbud och offerter har en kostnadskalkyl tagits fram, totalkostnaden för inventarier är beräknad till 9 mnr.

Prövning av barnets bästa enligt barnkonventionen

Berör eller påverkar ärendet barn direkt eller indirekt så att det i enlighet med barnkonventionen funnits skäl att genomföra en prövning av barnets bästa?

Nej

Har en prövning av barnets bästa genomförts?

Nej

Avskrivningar på framtida anskaffningsbeloppet kommer att påverka Division Social omsorgs resultat under avskrivningstiden.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

- 1) **att** uppdra till Division Social omsorg att köpa in inventarier och utrustning till lokalerna vid Vägporten,
- 2) **att** anvisa 9 mnkr till Division Social omsorg från kommunstyrelsens ofördelade investeringsmedel för ändamålet samt
- 3) **att** kapitaltjänstkostnader belastar Division Social omsorg.

Mats Pettersson
Kommundirektör
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes

Jan Holmlund
Divisionschef Social omsorg
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes

Beslut till:

Ekonomiavdelningen

Division Social omsorg

KS § Avsiktsförklaring gällande ny väginfrastruktur till Skavsta

Diarienummer: KK22/182

Stockholm Skavsta flygplats tillsammans med Ostlänken och dess resecentrum vid flygplatsen skapar en nod för lokal, regional, nationell och internationell tillgänglighet. Tillsammans med ett vidareutvecklat verksamhetsområde blir det viktiga målpunkter för ökat antal resenärer, arbetande och besökare samt gods.

Som en följd av att Ostlänken med dess bibana byggs vid Skavsta kommer Trafikverket att bygga nya vägar till och inom flygplatsens område. En viktig del av infrastrukturen vid Skavsta är befintlig väg 629 med tillhörande GC-väg, vilken överlappas av bibanan och därför kommer att rivas. Ersättning av väg 629, såväl bilväg som GC-väg, finansieras inom projekt Ostlänken.

Befintlig väg 629 är den statliga väg som färdigställdes för ungefär 10 år sedan och idag utgör huvudangöringsväg till flygplatsen och verksamhetsområdet. Längs med vägen finns en kommunal GC-väg som finansierades av Nyköpings Kommun.

Kommunens hållning är att Trafikverket bör ersätta befintlig tillgänglighet, och nuvarande utvecklingsmöjligheter, med den nya infrastruktur som byggs. Det betyder konkret att den/de nya väglösningar som byggs behöver ersätta tillgängligheten för såväl kollektivtrafik, bil som GC-trafik till flygplatsen, verksamhetsområdet och den blivande stationen.

Det alternativ för ny väg 629 inklusive GC-lösning som Trafikverket redovisar i sitt samrådsunderlag för järnvägsplan 32, alltså sträckan vid Skavsta, uppfyller enligt kommunens mening inte ovan förväntade funktioner och tillgänglighet. Dessutom har den s.k. Kungsladugårdsleden ännu inte lokaliserats. Leden ingår som namngivet objekt i Länstransportplanen för åren 2022-2033 och ska, om den byggs, knyta ihop E4 Västra trafikplatsen med väg 52. Lokaliseringen av Kungsladugårdsleden kan komma att bli styrande för var en ny väg 629 ansluter till väg 52.

Planeringen av området sker parallellt i flera olika planeringsprocesser med ömsesidig påverkan och beroenden. Det betyder att parterna gemensamt ser ett behov av att vara lyhörda och konstruktiva när ny information kommer parterna till del, så att alternativa lösningar kan övervägas. Detta för att undvika att beslut som fattas tidigt i processen leder till suboptimering av helheten.

Förslag

Nyköpings kommun, Region Sörmland och Trafikverket har mot ovan bakgrund enats om att skriva en avsiktsförklaring för att sträva efter en lösning för väginfrastrukturen som parterna gemensamt kan ställa sig bakom. Exakt hur en lösning kan komma att utformas får visa sig när mer kunskap finns på bordet.

Syftet med avsiktsförklaringen är att tydliggöra

- parternas gemensamma syn på Skavstaområdets roll och funktion,
- vilka intentionerna är med transportinfrastrukturen när Ostlänken och Skavsta resecentrum anläggs vid flygplatsen,
- vilka förhållningssätt till ny kunskap och information som kan underlätta processen framåt, samt
- hur parterna ser på ansvar i det fall planering och/eller projektering behöver ändras innan produktion.

Att kommunen, Region Sörmland och Trafikverket hittat formuleringar som samtliga parter kan ställa sig bakom anslår en riktning som inte återfinns i andra dokument. Avsiktsförklaringen är viktig för Nyköpings kommun för att den sammanfattar parternas gemensamma syn och utgångspunkter för Skavsta, samt tydliggör behovet av samverkan, transparens och öppenhet för att finna nya och bättre lösningar än de som hittills framkommit.

Avsiktsförklaringen, daterad 2022-02-21, biläggs kallelsen i sin helhet.

Prövning av barnets bästa

Förslaget till beslut innehåller inga fysiska åtgärder och prövning av barnets bästa har därför inte genomförts.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

- 1) att** godkänna "Avsiktsförklaring avseende planering och utformning av ny infrastruktur till Skavsta" daterad 2022-02-21 samt
- 2) att** beslutet gäller under förutsättning att Trafikverket och Region Sörmland fattar likalydande beslut.

Beslutet skickas till:

Region Sörmland hallbarregionalutveckling@regionsormland.se

Trafikverket Region Öst trafikverket@trafikverket.se

Samhällsbyggnad

Kommunstyrelsen

Avsiktsförklaring gällande ny väginfrastruktur till Skavsta

Bakgrund

Stockholm Skavsta flygplats tillsammans med Ostlänken och dess resecentrum vid flygplatsen skapar en nod för lokal, regional, nationell och internationell tillgänglighet. Tillsammans med ett vidareutvecklat verksamhetsområde blir det viktiga målpunkter för ökat antal resenärer, arbetande och besökare samt gods.

Som en följd av att Ostlänken med dess bibana byggs vid Skavsta kommer Trafikverket att bygga nya vägar till och inom flygplatsens område. En viktig del av infrastrukturen vid Skavsta är befintlig väg 629 med tillhörande GC-väg, vilken överlappas av bibanan och därför kommer att rivas. Ersättning av väg 629, såväl bilväg som GC-väg, finansieras inom projekt Ostlänken.

Befintlig väg 629 är den statliga väg som färdigställdes för ungefär 10 år sedan och idag utgör huvudangöringsväg till flygplatsen och verksamhetsområdet. Längs med vägen finns en kommunal GC-väg som finansierades av Nyköpings Kommun.

Kommunens hållning är att Trafikverket bör ersätta befintlig tillgänglighet, och nuvarande utvecklingsmöjligheter, med den nya infrastruktur som byggs. Det betyder konkret att den/de nya väglösningar som byggs behöver ersätta tillgängligheten för såväl kollektivtrafik, bil som GC-trafik till flygplatsen, verksamhetsområdet och den blivande stationen.

Det alternativ för ny väg 629 inklusive GC-lösning som Trafikverket redovisar i sitt samrådsunderlag för järnvägsplan 32, alltså sträckan vid Skavsta, uppfyller enligt kommunens mening inte ovan förväntade funktioner och tillgänglighet. Dessutom har den s.k. Kungsladugårdsleden ännu inte lokaliserats. Leden ingår som namngivet objekt i Länstransportplanen för åren 2022-2033 och ska, om den byggs, knyta ihop E4 Västra trafikplatsen med väg 52. Lokaliseringen av Kungsladugårdsleden kan komma att bli styrande för var en ny väg 629 ansluter till väg 52.

Planeringen av området sker parallellt i flera olika planeringsprocesser med ömsesidig påverkan och beroenden. Det betyder att parterna gemensamt ser ett behov av att vara lyhörda och konstruktiva när ny information kommer parterna till del, så att alternativa lösningar kan övervägas. Detta för att undvika att beslut som fattas tidigt i processen leder till suboptimering av helheten.

Nyköpings kommun, Region Sörmland och Trafikverket har mot ovan bakgrund enats om att skriva en avsiktsförklaring för att sträva efter en lösning för väginfrastrukturen som parterna gemensamt kan ställa sig bakom. Exakt hur en lösning kan komma att utformas får visa sig när mer kunskap finns på bordet.

Avsiktsförklaringens syfte och innehåll

Syftet med avsiktsförklaringen är att tydliggöra

- parternas gemensamma syn på Skavstaområdets roll och funktion,
- vilka intentionerna är med transportinfrastrukturen när Ostlänken och Skavsta resecentrum anläggs vid flygplatsen,
- vilka förhållningssätt till ny kunskap och information som kan underlätta processen framåt, samt
- hur parterna ser på ansvar i det fall planering och/eller projektering behöver ändras innan produktion.

Att kommunen, Region Sörmland och Trafikverket hittat formuleringar som samtliga parter kan ställa sig bakom anslår en riktning som inte återfinns i andra dokument. Avsiktsförklaringen är viktig för Nyköpings kommun för att den sammanfattar parternas gemensamma syn och utgångspunkter för Skavsta, samt tydliggör behovet av samverkan, transparens och öppenhet för att finna nya och bättre lösningar än de som hittills framkommit.

Avsiktsförklaringen, daterad 2022-02-21, biläggs i sin helhet.

Prövning av barnets bästa enligt barnkonventionen

Förslaget till beslut innehåller inga fysiska åtgärder och prövning av barnets bästa har därför inte genomförts.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

att godkänna "Avsiktsförklaring avseende planering och utformning av ny infrastruktur till Skavsta" daterad 2022-02-21 samt

att beslutet gäller under förutsättning att Trafikverket och Region Sörmland fattar likalydande beslut.

Mats Pettersson
Kommundirektör
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes
2022-03-03

Maria Ljungblom
Samhällsbyggnadschef
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes

Beslut till:

Region Sörmland (mailadress: hallbarregionalutveckling@regionsormland.se)

Trafikverket Region Öst (mailadress: trafikverket@trafikverket.se)

Samhällsbyggnad

Avsiktsförklaring avseende planering och utformning av ny infrastruktur till Skavsta

§1 Parter

Region Sörmland, org.nr. 232100-0032, 611 88 Nyköping, nedan Regionen,

Nyköpings kommun, org.nr. 212000-2940, 611 83 Nyköping, nedan Kommunen, samt

Trafikverket, Region Öst, org.nr 202100-6297, 781 89 Borlänge, nedan Trafikverket,

har träffat följande Avsiktsförklaring avseende planering av ny infrastruktur till Stockholm Skavsta flygplats, Skavsta resecentrum och Skavsta verksamhetsområde (nedan kallat Skavstaområdet).

§ 2 Definitioner och begrepp

Kungsladugårdsleden: Ny vägförbindelse mellan E4/Trafikplats Kungsladugården och väg 52 som knyter samman E4 och Skavstaområdet samt ett sammanhängande regionalt stråk Oxelösund, Nyköping, Flen, Katrineholm.

Lokaliseringsutredning: För typfall 4 och 5 av vägplan skall en utredning av lokaliseringalternativ bidra till att en lokalisering som är lämplig med hänsyn till att ändamålet och projektmålen ska kunna uppnås med minsta intrång och olägenhet samt utan oskälig kostnad.

Ostlänken: Ny dubbelspårig järnväg Järna- Linköping, inkl. bibana i Nyköping med resecentrum i Nyköping och vid Stockholm Skavsta flygplats.

Riksintresseprecisering: Fördjupat planeringsunderlag som visar de värden som riksintresset ska skydda och som bör beaktas i den fysiska planeringen.

Åtgärdsvalsstudie (ÅVS): En dialogbaserad studie som fokuserar på bristande funktioner i ett avgränsat område.

§3 Bakgrund och syfte

Det fleråriga perspektivet i planering och produktion av järnvägar och vägar kräver samverkan och framförhållning för att hitta de gemensamt bästa lösningarna ur ett samhällsutvecklingsperspektiv.

Situationen vid och omkring Stockholm Skavsta flygplats är komplex och det behövs mer kunskap för att hitta den för parterna gemensamt bästa lösningen för transportinfrastrukturen kopplat till platsutvecklingen.

Planeringen av området sker parallellt i flera olika planeringsprocesser med ömsesidig påverkan och beroenden. Det betyder att parterna gemensamt ser ett behov av att vara lyhörda och konstruktiva när ny information kommer parterna till del, så att alternativa lösningar kan övervägas. Detta för att undvika att beslut som fattas tidigt i processen leder till suboptimering av helheten.

Syftet med avsiktsförklaringen är att tydliggöra parternas gemensamma syn på områdets roll och olika funktioner, vilka intentionerna är med transportinfrastrukturen vid Skavstaområdet när Ostlänken och Skavsta resecentrum anläggs vid flygplatsen, vilka förhållningssätt till ny kunskap och information som kan underlätta processen framåt samt hur parterna ser på ansvar i det fall planering och/eller projektering behöver ändras innan produktion. Parterna är medvetna om att ny kunskap kan påverka tidplaner och kostnader i de respektive planeringsprocesserna.

§4 Skavstaområdets roll och funktion med Ostlänken

Stockholm Skavsta flygplats tillsammans med Ostlänken och dess resecentrum vid flygplatsen skapar en nod för lokal, regional, nationell och internationell tillgänglighet. Tillsammans med ett vidareutvecklat verksamhetsområde blir det viktiga målpunkter för ökat antal resenärer, arbetande och besökare samt gods.

Flygplatsen är viktig för redundansen i Stockholm-Mälardalen, vilket Trafikverkets översyn av Riksintresse flygplats för Skavsta (TRV 2018/135400) pekar på. Redundansen förstärks ytterligare när flygplatsen förbinds med tågtrafik vilket ger möjlighet till effektivare och snabbare förbindelse med till exempel Södertälje, Stockholm, Norrköping och Linköping.

Projekt Ostlänken kommer bygga ny väginfrastruktur till och inom Skavstaområdet som ersättning för den som påverkas av järnvägens intrång.

I Länstransportplan för Södermanlands län för åren 2022–2033 finns Kungsladugårdsleden med som namngivet objekt.

Parterna ser ett gemensamt behov av att tillgängligheten till Skavstaområdet förbättras och utvecklas med planerade investeringar i Ostlänken, väg 629 inklusive gång- och cykelbana, Kungsladugårdsleden och kommunala gator.

§ 5 Omfattning

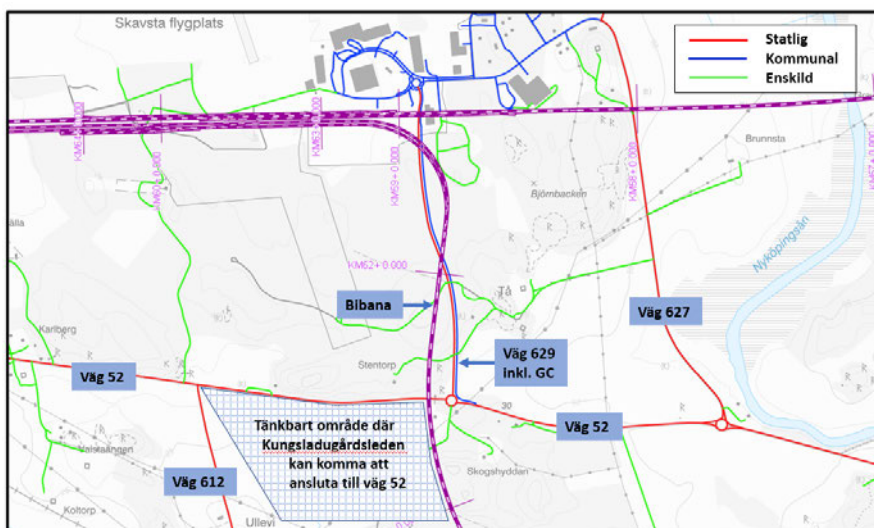
Avsiktsförklaringen omfattar följande infrastruktur;

-Ny väg 629: Befintlig väg 629, som korsas av bibanan, behöver ersättas av ny väg 629. Vägen kopplar Skavstaområdet till väg 52. Finansieras i grundutförande av Projekt Ostlänken, planeras att byggas inom Järnvägsplan 32 och skall ersätta de funktioner som befintlig väg 629 har idag. Tidplanen för järnvägsplan 32 ska skickas in för fastställelse år 2023, ska vara fastställd år 2025 och med produktionsstart år 2026.

-Gång och cykel (GC): Längs befintlig väg 629 mellan väg 52 och Skavstaområdet finns en kommunal GC-väg, en funktion som ska ersättas av Projekt Ostlänken.

-Kungsladugårdsleden: Namngivet objekt i remissförslag till Länstransportplan 2022–2033 för Södermanlands län. Knyter ihop E4/trafikplats Kungsladugården med väg 52 och ger bl.a. förbättrad tillgänglighet till Skavsta. En av föreslagna lösningar i ÅVS Västra infarten Nyköping (TRV 2018/22953).

Bild 1. Karta över vägar vid Skavsta och bibanans påverkan på väg 629.



Kungsladugårdsledens framtida dragning skulle kunna ändra förutsättningarna för hur väg 629 med tillhörande GC-väg skulle kunna dras och ansluta till v 52. Kungsladugårdsleden ligger år 7–12 i Länstransportplan år 2022–2033 vilket gör att en produktion ligger senare än Ostlänkens tidplan.

§ 6 Parternas intentioner

Den nya transportinfrastrukturen skall ersätta de möjligheter som befintlig transportinfrastruktur ger och skapa förutsättningar för flygplatsen och Skavstaområdet att utvecklas på kort och lång sikt.

Ny väg 629 skall ge god tillgänglighet för både regional och lokal trafik samt ge nära och logiska resvägar för kollektivtrafik, samtidigt som ersättning för befintlig GC-väg ges minst motsvarande funktion som idag.

Förutsatt att Kungsladugårdsleden ingår i av Regionfullmäktiges beslutad Länstransportplan för 2022–2033 skall lokaliseringsutredning genomföras snarast för att möjliggöra en anpassning av ny väg 629 till Kungsladugårdsleden. En tidig lokaliseringsutredning skapar möjligheter för fler alternativa dragningar av väg 629 och kan bidra till en lösning för både Kungsladugårdsleden och väg 629 som samtliga parter kan ställa sig bakom. Det kan också innebära att alternativa lösningar för GC-vägen identifieras som inte knyter an till ny väg 629.

§ 7 Tillkommande kunskap

Parterna är överens om att det vid tiden för denna avsiktsförklarings undertecknande behövs mer kunskap kring vilka lösningar som bäst möter tillgängligheten till och från Skavstaområdet. Tillkommande analyser och utredningar kommer att ge ny kunskap under planeringen vilket kan leda till förändringar av exempelvis sträckning och dimensionering av nämnd transportinfrastruktur. Ny kunskap kan tillkomma exempelvis genom:

-Planprogram Skavsta. Beskriver kommunens planer på ett utvecklat verksamhetsområde kring flygplatsen och Skavsta resecentrum, med i förlängningen över 10 000 arbetsplatser och ett besöksmål med inriktning om 500 000 besökare/år. Planprogrammet skall bidra till att nyttja flygplatsens fulla kapacitet enligt gällande miljötillstånd.

-Lokaliseringsutredning Kungsladugårdsleden. Genomförs för att finna en optimerad sträckning av vägen utifrån planprocessens arbete i lokaliseringsskedet, inklusive anslutningspunkter vid E4 och längs väg 52.

-Riksintressepreciseringen för flygplatsen och nyttjandet av flygplatsens landningsbanor. Dessa förutsättningar kan komma att ändras över tid och kan i olika grad beroende av vilka vägval som görs påverka Ostlänken och utformningen av verksamhetsområdet.

-Fördjupade analyser av hur körvägar bör utformas för att nå målen för den allmänna kollektivtrafiken med buss.

-Fördjupade analyser om hur GC till Skavstaområdet skall utformas.

-Ostlänkenprojektets påverkan på Skavsta flygplats samt vilka åtgärder som kommer att vidtas kopplade till flygplatsen framöver.

§ 8 Parternas ansvar och förhållningssätt

-Trafikverket skall medverka till att lokaliseringsutredningen för Kungsladugårdsleden genomförs så tidigt som rådande planering tillåter.

-Regionen skall bidra till att definiera regionala behov kring transportinfrastrukturen (vägar och gång- och cykelväg) till och från Skavstaområdet samt att tydliggöra krav utifrån kollektivtrafikens behov, vilket kan påverka utformningar och sträckningar.

2022-02-21

-Parterna skall var och en och gemensamt medvetengöra alla parallella processer som pågår kring Skavsta om denna avsiktsförklaring och förståelse om att gemensam planering mellan olika processer måste ske.

Parterna skall tillsammans arbeta för att den bästa möjliga lösningen för Skavstaområdet kan uppnås. Parterna skall samverka för att synkronisera parallella processer som pågår för att skapa största möjliga kommunala, regionala och nationella nytta, med den gemensamma utgångspunkten att inte fördröja Ostlänken byggnationer av väginfrastruktur vid Skavstaområdet.

Parterna skall informera varandra löpande i sådana frågor som av respektive part bedöms relevanta för den fortsatta processen under denna Avsiktsförklaring.

Parterna är eniga om att samarbetsklimat ska präglas av viljan att hitta gemensamma lösningar på uppkomna problem utan att försena planering och genomförande.

Utfallen för lokalisering, utformning och kopplingar mellan kommande vägsträckningar kan se olika ut beroende på vilken ny kunskap som framkommer.

§ 9 Förutsättningar för avsiktsförklaringens giltighet

Denna avsiktsförklaring ska inte anses utgöra ett legalt bindande avtal och parts underlåtelse att fullgöra vad som i övrigt stadgas häri ska inte medföra någon skadeståndsskyldighet.

Vidare är parterna medvetna om att ett genomförande av åtgärderna i denna avsiktsförklaring är beroende av myndighetstillstånd och andra beslut i frågor beträffande detaljplaner, väg- och järnvägsplaner m.m.

Eventuella ändringar i och tillägg till denna avsiktsförklaring gäller endast om de är skriftliga och undertecknade av samtliga parter.

Denna avsiktsförklaring gäller tills åtgärderna enligt §5 är genomförda alternativt att någon av parterna skriftligen väljer att lämna avsiktsförklaringen.

Avsiktsförklaringen har upprättats i tre (3) likalydande exemplar av vilka parterna tagit varsitt.

Ort och datum

Ort och datum

Ort och datum

Trafikverket

Nyköpings kommun

Region Sörmland

Rami Yones

Urban Granström

Monica Johansson

Regional direktör

Kommunstyrelsens Ordf.

Regionstyrelsens Ordf.

KS § Yttrande över Trafikverkets del- och slutrapport Beredskapsflygplatser för att säkra samhällsviktiga flygtransporter

Diarienummer: KK21/744

Trafikverket har haft regeringens uppdrag att göra en översyn av svenska beredskapsflygplatser för att säkra behovet av samhällsviktiga transporter. I slutrapporten föreslås bland annat Stockholm Skavsta flygplats som en av de flygplatser som ska läggas till som ytterligare beredskapsflygplats. Det innebär inte någon skillnad vad gäller flygplatsernas förmåga att bedriva sin verksamhet utan handlar enbart om att föreslå vilka flygplatser som bör vara beredskapsflygplatser utifrån behoven. I översynen har det identifierats ett antal problem med den modell för finansiering av beredskapshållandet som är aktuell idag. Trafikverket rekommenderar att ersättning för beredskap lämnas genom en förordning för de kostnader som specifikt härrör från beredskapen, det vill säga flygplatsernas icke-ekonomiska verksamhet. Vägvalet kräver dock enligt Trafikverket fortsatt utredning och djupare analys.

Förslag

I förslaget till yttrande lyfter kommunen, som delägare av Stockholm Skavsta flygplats, bland annat upp den höga tillgängligheten samt flygplatsens operativa förmåga. I sammanhanget föreslår kommunen att flygplatsen ska bli så kallad multiberedskapsflygplats men också att perspektivet av vilka funktioner som behövs för en beredskapsflygplats breddas. (Med multiberedskapsplats menas en beredskapsflygplats med så stor kapacitet att den kan användas av flera organisationer och operatörer under långa utdragna krissituationer.) Kommunen menar också att en ny ersättningsmodell behöver tas fram för att erhålla långsiktig robusthet.

Prövning av barnets bästa

Nej

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

- 1) att** anta yttrande över del- och slutrapport gällande beredskapsflygplatser för att säkra samhällsviktiga flygtransporter.

Beslutet skickas till:

Trafikverket
Samhällsbyggnad
Sörmlandskustens räddningstjänst
Regionen

Kommunstyrelsen

Yttrande gällande Beredskapsflygplatser

Bakgrund

Trafikverket har haft regeringens uppdrag att göra en översyn av svenska beredskapsflygplatser för att säkra behovet av samhällsviktiga transporter. I slutrapporten föreslås bland annat Stockholm Skavsta flygplats som en av de flygplatser som ska läggas till som ytterligare beredskapsflygplats. Det innebär inte någon skillnad vad gäller flygplatsernas förmåga att bedriva sin verksamhet utan handlar enbart om att föreslå vilka flygplatser som bör vara beredskapsflygplatser utifrån behoven. I översynen har det identifierats ett antal problem med den modell för finansiering av beredskapshållandet som är aktuell idag. Trafikverket rekommenderar att ersättning för beredskap lämnas genom en förordning för de kostnader som specifikt härrör från beredskapen, det vill säga flygplatsernas icke-ekonomiska verksamhet. Vägvalet kräver dock enligt Trafikverket fortsatt utredning och djupare analys.

I förslaget till yttrande lyfter kommunen, som delägare av Stockholm Skavsta flygplats, bland annat upp den höga tillgängligheten samt flygplatsens operativa förmåga. I sammanhanget föreslår kommunen att flygplatsen ska bli så kallad multiberedskapsflygplats men också att perspektivet av vilka funktioner som behövs för en beredskapsflygplats breddas. (Med multiberedskapsplats menas en beredskapsflygplats med så stor kapacitet att den kan användas av flera organisationer och operatörer under långa utdragna krissituationer.) Kommunen menar också att en ny ersättningsmodell behöver tas fram för att erhålla långsiktig robusthet.

Prövning av barnets bästa enligt barnkonventionen

Berör eller påverkar ärendet barn direkt eller indirekt så att det i enlighet med barnkonventionen funnits skäl att genomföra en prövning av barnets bästa?

Nej

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

att fastställa förslaget till Yttrande för Beredskapsflygplatser

Mats Pettersson
Kommundirektör
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes

Maria Ljungblom
Samhällsbyggnadschef
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes

Beslut till:

Infrastrukturdepartementet - Enheten för transportinfrastruktur och planering

Trafikverket

Region Sörmland

Samhällsbyggnad

Sörmlandskustens Räddningstjänst

Infrastrukturdepartementet

Enheten för transportinfrastruktur
och planering

Yttrande gällande Beredskapsflygplatser

Som delägare av Stockholm Skavsta flygplats är Nyköpings kommun mycket positivt till att Stockholm Skavsta flygplats bekräftas som en beredskapsflygplats. Stockholm Skavsta är en av få flygplatser i landet som är öppen 24 timmar om dygnet 365 dagar om året och som med alla sina faciliteter är en naturlig beredskapsflygplats.

Nyköpings kommun förslår att Stockholm Skavsta bör bli så kallad multiberedskapsflygplats utifrån sin funktionalitet och operativa förmåga. Med flygplatsens befintliga kapacitet och möjlighet att ta emot alla typer av flygplan, bidrar Stockholm Skavsta flygplats till att skapa redundans i systemet som helhet i Stockholm-Mälardalsregionen. Inom 100 km radie bor nära 3 miljoner människor och flygplatsen ligger strategiskt vid E4:an, nära Oxelösunds djuphavshamn. Med planerad järnvägsstation vid Skavsta på Ostlänken och närhet till TGOJ-banan skapas här en regional, storregional och nationell transportnod med mycket hög tillgänglighet för alla trafikslag vilket samlat förstärker Stockholm Skavsta flygplats som multiberedskapsflygplats.

Trafikverket beskriver behovet av att bredda perspektiven och definitionen av vilka funktioner en beredskapsflygplats ska ha. Nyköpings kommun delar den bilden. När den internationella stabiliteten kan anses skörare än på länge är det väsentligt att behoven som Sveriges totalförsvaret har i fred-kris-krigssituationer behöver beaktas för att få ett samlat helhetsbehov. Vi förordar att beredningar med alla berörda aktörer inklusive Kustbevakningen, Försvaret, MSB med fler genomförs i denna process.

Ett fungerande samhälle behöver beredskapsflygplatser på olika platser i landet. För långsiktig robusthet behöver dock en ny ersättningsmodell tas fram. Systemets utformning behöver beakta att olika flygplatser har olika roller med olika funktioner. Detta måste vägas in i ersättningsmodellen och olika grupperingar bör övervägas utifrån flygplatsernas funktionalitet och operativa förmåga.

Urban Granström
Kommunstyrelsens ordförande

RAPPORT

Beredskapsflygplatser för att säkra samhällsviktiga flygtransporter

Kompletterande underlag och förslag avseende svenska beredskapsflygplatser (delrapport)

Konfidentialitetsnivå 1 Ej känslig



Trafikverket

Postadress: Röda vägen 1, 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Beredskapsflygplatser för att säkra samhällsviktiga flygtransporter –
Kompletterande underlag och förslag avseende svenska beredskapsflygplatser
(delleverans)

Författare: Wigler Katarina, avdelning Nationell planering

Dokumentdatum: 2021-08-04

Ärendenummer: TRV 2021/77081

Kontaktperson: Katarina Wigler, avdelning Nationell planering

Publikationsnummer: 2021:152

ISBN: 978-91-7725-912-1

Uppdraget

Regeringen har uppdragit åt Trafikverket att göra kompletterande analyser av beredskapsflygplatser med utgångspunkt från verkets redovisning den 15 juni 2020 och erfarenheter från ordningen med temporära beredskapsflygplatser under pandemin samt hälso- och sjukvårdens och andra samhällsviktiga funktioners behov av tillgänglighet för samhällsviktiga flygtransporter i hela landet.

Verket ska i en första delleverans redovisa kompletterande underlag och förslag avseende samhällsviktiga verksamheters behov av beredskapsflygplatser, vilka flygplatser som bör vara beredskapsflygplatser ur ett beredskaps- och samhällsekonomiskt perspektiv, kostnadsberäkningar för olika ambitionsnivåer av beredskap samt alternativ för statens ersättning- och finansieringsmodell. Denna rapport utgör delleveransen.

Sammanfattning

Trafikverket föreslår ett nationellt nät om totalt 22 beredskapsflygplatser. Förslaget utgår dels från verkets redovisning 2020 av regeringsuppdraget att göra en översyn av beredskapsflygplatserna, dels från erfarenheter från den pågående pandemin och tillgången till temporära beredskapsflygplatser. Förslaget innebär att utöver de tio ordinarie beredskapsflygplatserna ska ytterligare tre beredskapsflygplatser läggas till de nio som föreslås i översynen 2020:

Ordinarie beredskapsflygplatser	Förslag på ytterligare beredskapsflygplatser i Trafikverkets översyn 2020	Förslag på ytterligare beredskapsflygplatser utifrån denna utredning
Gällivare flygplats	Kiruna flygplats	Trollhättan-Vänernsberg flygplats
Luleå flygplats	Lycksele flygplats	Växjö flygplats
Umeå flygplats	Mora flygplats	Kristianstad flygplats
Sundsvall-Timrå flygplats	Uppsala-Årna flygplats	
Åre-Östersunds flygplats	Karistad flygplats	
Stockholm-Arlanda flygplats	Örebro flygplats	
Visby flygplats	Skavsta flygplats	
Göteborg-Landvetter flygplats	Linköping-Malmen flygplats	
Ronneby flygplats	Jönköping flygplats	
Malmö-Sturup flygplats		

Trafikverket har framförallt baserat förslaget på att beredskapsflygplatserna ska vara lokaliserade nära ett universitets-, läns- eller länsdelssjukhus med akutmottagning och helikopterplatta. Övriga motiv rör operationella aspekter som bankapacitet och andra typer av faciliteter för att hantera olika former av kriser, geografisk spridning av tankmöjligheter och inbördes back-upp för flygplatserna vid såväl oväntade händelser som för helikopterflygningar vid svåra väderförhållanden och redundans. Därmed har Transportstyrelsens förslag till så kallade reservflygplatser fortsatt beaktats.

De behov och synpunkter som har hämtats in visar att pandemin har synliggjort att flygplatser har en avgörande betydelse för att höja krisberedskapen och tillgängligheten. Utmaningarna under covid-19-pandemin har visat på att det system som beslutades 2012 med tio beredskapsflygplatser i landet, inte tillräckligt tillgodoser de behov som hälso- och sjukvården har. Pandemin har dessutom tydligt visat att vid en ökad nationell belastning inom sjukvården ökar också behovet av förflyttningar av patienter med ambulanshelikopter och ambulansflygplan. Utöver hälso- och sjukvårdens behov behöver beredskapssystemet även säkra brandflygets, Försvarmaktens och andra samhällsviktiga flygtransporter på nationell nivå.

Förslaget beräknas kosta cirka 58 miljoner kronor per år. Mot bakgrund av den korta tid som medgivits föreslår Trafikverket ingen förändring i finansieringsmodellen i förhållande till de förslag som lagts fram i översynen 2020.

Förslaget bedöms få som effekt att staten får en större roll på regionernas ansvarsområde genom att i ökad grad säkerställa att det finns ett nät av beredskapsflygplatser. Det innebär däremot inte någon skillnad vad gäller flygplatsernas förmåga att bedriva sin verksamhet utan handlar enbart om att föreslå vilka flygplatser som bör vara beredskapsflygplatser

utifrån behoven och mot bakgrund av samma modell med frivilliga avtal och kostnadsberäkningar som finns idag respektive föreslås i översynen 2020.

Innehåll

Uppdraget	9
Bakgrund	9
Översynen 2020 av de svenska beredskapsflygplatserna	9
Utvecklingen under covid-19-pandemin	9
Uppdraget om kompletterande underlag och förslag	10
Omfattning, konkretiseringar och avgränsningar	10
Utredningsarbetet	11
Samhällsviktiga verksamheters behov av beredskapsflygplatser	12
Synpunkter kring behovet	12
Allmänt	12
Hälsa- och sjukvårdens behov	13
Övriga synpunkter	14
Förslag på beredskapsflygplatser ur ett beredskaps- och samhällsekonomiskt perspektiv	15
Beredskapsperspektivet utifrån erfarenheter från covid-19-pandemin	16
Behov utifrån ett beredskapsperspektiv	16
Sjukvårdens behov	16
Samhällets behov vid kriser	16
Geografisk spridning	17
Flygplatsernas förmåga att hantera olika typer av verksamhet vid kriser	17
Reservflygplatser för övergång till prestandabaserad navigering	18
Trafikverkets bedömning	19
Motivering till Trafikverkets urval av flygplatser	20
Avvägningar	22
Samhällsekonomiskt perspektiv	23
Alternativ för statens ersättning och finansieringsmodellen	25
Trafikverkets förslag till finansieringsmodell	25

Befintlig modell för ersättning och finansiering.....	25
Tidigare föreslagen finansieringsmodell	25
Inkomna synpunkter	26
Förslag till uppdaterad finansieringsmodell	26
Kostnadsberäkningar för olika ambitionsnivåer av beredskap	28
Kostnad för Trafikverkets aktuella förslag på 22 flygplatser	28
Kostnad för nuvarande ordinarie beredskapsflygplatser	28
Kostnad för förslaget på 19 flygplatser i översynen 2020	28
Kostnad för 27 flygplatser	28
Kostnad för 44 flygplatser	28
Möjlig omfördelning av kostnader	29
Förslagets påverkan på miljö och klimat	30
Allmänt om luftfartens påverkan på miljö och klimat	30
Innebär olika val av beredskapsflygplatser olika påverkan på miljö och klimat?	30
Allmänt.....	30
Geografisk placering	31
Andra eventuellt väsentliga aspekter	32
Villkor i flygplatsernas miljötillstånd	32
Omställning och digitalisering med nya behov och möjligheter	32
Morgondagens behov av beredskap	33
Bilaga 1 Geografisk placering av beredskapsflygplatser med avseende på akutsjukvård	34
Bilaga 2 Geografisk placering med avseende på orter med helikopterplattor på sjukhus	36
Bilaga 3 Förslag på beredskapsflygplatser	37

Bilaga 4 Vid utökning till 27 beredskapsflygplatser
..... 38

Uppdraget

Bakgrund

Översynen 2020 av de svenska beredskapsflygplatserna

Genom beslut den 19 december 2019 uppdrog regeringen åt Trafikverket att göra en översyn av de svenska beredskapsflygplatserna. Trafikverket redovisade uppdraget den 15 juni 2020 i rapporten Översyn av de svenska beredskapsflygplatserna. I rapporten gör Trafikverket bedömningen att dagens system är i behov av en utökad anslagsnivå för att uppnå ett tillräckligt effektivt, ändamålsenligt och funktionellt system. I genomförandet av uppdraget analyserades geografiska förutsättningar, nuvarande systems frivilliga överenskommelser mellan staten och flygplatshållare, kostnader samt befintlig finansieringsmodell. I Trafikverkets samtal med berörda användare efterfrågades fler eller andra beredskapsflygplatser vilket med dagens anslagsnivå är omöjligt då de sju som får ersättning är kraftigt underfinansierade. Rapporten för fram följande förslag:

- Behåll dagens tio beredskapsflygplatser men utöka systemet med ytterligare minst nio flygplatser i enlighet med Trafikverkets förslag.
- Utöka anslaget till 50 Mkr per år.
- Revidera finansieringsmodellen med ökad bemanning, differentiering utifrån snömängd och högre schablonlön för personal.
- Överväg (utökad) driftbidrag till regionala beredskapsflygplatser istället för att lägga in en driftstödskomponent i beredskapssystemet. Överväg även möjligheten att regionala flygplatser utanför beredskapssystemet erhåller driftbidrag för mottagna samhällsviktiga transporter utanför ordinarie öppettider.
- Alla beredskapsflygplatser bör åläggas samma krav, det vill säga ingen indelning i olika nivåer utifrån de tjänster som kan tillhandahållas. Använd istället differentiering av ersättning så att alla flygplatser kan uppfylla samtliga krav.
- I syfte att effektivisera systemet önskar Trafikverket viss flexibilitet avseende anslaget till beredskapsflygplatser. Dels bör det möjliggöras att flytta medel mellan år, dels bör fleråriga avtal med flygplatshållare möjliggöras.

Utvecklingen under covid-19-pandemin

Den pågående pandemin har aktualiserat vissa frågor om beredskapsflygplatser, exempelvis vad avser tillgängligheten i ordinarie system av sådana flygplatser. Till följd av pandemin och det ökade sjukvårdsbehovet uppdrog regeringen den 22 respektive den 28 december 2020 åt Trafikverket att omgående förhandla och ingå överenskommelser om att flygplatser ska vara temporära beredskapsflygplatser. Efter förhandlingar träffade Trafikverket avtal med 17 flygplatser om att de ska vara temporära beredskapsflygplatser. Regeringen har där efter vid flera tillfällen uppdragit åt Trafikverket att förhandla och ingå överenskommelser om att flygplatser fortsatt ska vara temporära beredskapsflygplatser.

Med anledning av erfarenheter från ordningen med temporära beredskapsflygplatser under pandemin samt hälso- och sjukvårdens och andra samhällsviktiga funktioners behov av tillgänglighet till samhällsviktiga flygtransporter i hela landet bör Trafikverket få i uppdrag att göra kompletterande analyser av beredskapsflygplatser med utgångspunkt från verkets redovisning den 15 juni 2020.

Uppdraget om kompletterande underlag och förslag

Regeringen har mot bakgrund av detta uppdragit åt Trafikverket att, med utgångspunkt från verkets redovisning den 15 juni 2020 av regeringsuppdraget, att göra en översyn av de svenska beredskapsflygplatserna samt utifrån erfarenheter från den pågående pandemin och de temporära beredskapsflygplatser som då har inrättats, senast den 5 augusti 2021 till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) redovisa kompletterande underlag och förslag avseende följande:

- Hälsa- och sjukvårdens och andra samhällsviktiga verksamheters behov av beredskapsflygplatser i hela landet.
- Vilka flygplatser som bör vara beredskapsflygplatser ur ett beredskaps- och samhällsekonomiskt perspektiv.
- Kostnadsberäkningar för olika ambitionsnivåer av beredskap vid beredskapsflygplatserna.
- Alternativ för statens ersättning och finansieringsmodellen.
- Översiktlig bedömning av förslagets påverkan på miljö och klimat.
- Andra eventuellt väsentliga aspekter.

Underlagen ska, med avseende av vilka flygplatser som är beredskapsflygplatser, redovisa alternativa ambitionsnivåer när det gäller tillgänglighet samt bedömning av kostnader och ansvar för dessa samt samhällsekonomiska konsekvenser.

Trafikverket ska därutöver senast den 10 november 2021 till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) redovisa underlag och förslag avseende den befintliga modellen med frivilliga avtal, statsstödsfrågor, totalförsvaraspekter samt ansvaret för drift och kommunikation avseende öppnande av beredskapsflygplatserna.

Trafikverket ska vid genomförande av uppdraget samverka med Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Försvarmakten, Kustbevakningen, Polismyndigheten, Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, Socialstyrelsen, Sveriges Kommuner och Regioner, Kommunförbundet Svenskt ambulansflyg, Svenska Regionala Flygplatser, Swedavia AB, berörda flygplatser, berörda kommuner och andra berörda organisationer.

Trafikverket ska under uppdragets genomförande löpande hålla Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) informerat.

Omfattning, konkretiseringar och avgränsningar

Uppdraget omfattar i den första delen kompletterande underlag och förslag på bedömningar ur ett samhällsekonomiskt perspektiv vad gäller vilka flygplatser som bör vara beredskapsflygplatser liksom alternativa ambitionsnivåer när det gäller tillgänglighet samt bedömning av kostnader och ansvar för dessa, inbegripet samhällsekonomiska konsekvenser. Även om totalförsvaraspekterna skulle kunna påverka vilka flygplatser som bör vara beredskapsflygplatser kommer de förra i enlighet med uppdraget, och för att ge utrymme för nödvändig samverkan, att redovisas i den andra delen av uppdraget tillsammans med underlag och förslag avseende den befintliga modellen med frivilliga avtal, statsstödsfrågor samt ansvaret för drift och kommunikation avseende öppnande av beredskapsflygplatserna.

Med hänsyn till den korta tid som medgivits för uppdraget har Trafikverket vad gäller alternativa ambitionsnivåer begränsat sig till övergripande resonemang när det gäller de alternativ som verket bedömer att det saknas skäl att utveckla på grund av bristande stöd

bland användarkollektivet eller när alternativet leder till höga kostnader i förhållande till bedömd nytta. Vidare omfattar den översiktliga bedömningen av förslagets påverkan på miljö och klimat inte något resonemang om hur påverkan kan åtgärdas genom olika insatser.

Trafikverket kan konstatera att uppdraget kan leda till en viss förskjutning av ansvaret när det gäller att säkerställa samhällsviktiga flygtransporter inom ramen för hälso- och sjukvård. Att staten kan få en större roll på regionernas ansvarsområde genom att i ökad grad säkerställa att det finns ett nät av beredskapsflygplatser ska dock ses i ljuset av att staten samtidigt alltid har ett ansvar för att hantera nationella kriser.

Förslaget i denna delrapport, i likhet med tidigare rapporter, innebär slutligen inte någon skillnad vad gäller flygplatsernas förmåga att bedriva sin verksamhet. Förslaget handlar enbart om att föreslå vilka flygplatser som bör vara beredskapsflygplatser utifrån behoven och mot bakgrund av samma modell med frivilliga avtal och kostnadsberäkningar som finns idag respektive föreslås i översynen 2020. Att föreslå att vissa flygplatser ska vara beredskapsflygplatser innebär i sig inte att staten genom Trafikverket tar ett generellt ansvar för deras fortsatta verksamhet.

Utredningsarbetet

Uppdraget har i den första delen utfört arbetet med utgångspunkt från verkets redovisning den 15 juni 2020 av regeringsuppdraget att göra en översyn av de svenska beredskapsflygplatserna (härefter översynen 2020), dokumentation från dialoger med beredskapsflygplatser och användare av flygplatserna efter juni 2020 till dags dato, arbetet med temporära beredskapsflygplatser under pandemin och insamling av erfarenheter från pandemin hämtat via mejl från samverkansparterna och andra berörda.

Samhällsviktiga verksamheters behov av beredskapsflygplatser

I syfte att fånga in så bred kunskap som möjligt vad gäller hälso- och sjukvårdens och andra samhällsviktiga verksamheters behov av beredskapsflygplatser i hela landet har Trafikverket bett om underlag från ordinarie och temporära beredskapsflygplatser, Sveriges regioner samt andra organisationer som pekats ut som samverkansparter i uppdraget. Eftersom verket genomförde en behovsinsamling under första halvåret 2020 i samband med översynen 2020 har vi framför allt frågat efter behov som tydliggjorts efter översynen och under pandemin samt ifall mottagarna ändrat ståndpunkt när det gäller eventuella tidigare synpunkter som lämnats i samband med översynen. Verket har även efterlyst synpunkter från ordinarie och temporära beredskapsflygplatser och berörda kommuner som rör finansiering och den modell för finansiering som lades fram i översynsrapporten.

Som en följd av den korta tid som medgetts för den första delen av uppdraget hämtades behoven in skriftligt via mejl med mycket kort svarstid. Trots den korta svarstiden har drygt hälften av instanserna kommit in med svar, vilket får anses spegla relevansen för samhället och dess aktörer vad gäller tillgången till ett funktionellt nätverk av beredskapsflygplatser. Trafikverket kommer att erbjuda ytterligare möjligheter att lämna synpunkter i kommande del av uppdraget vilket bör kunna leda till en bredare behovsinsamling än vad som kunnat ske i denna delrapport.

Nedan följer en sammanfattning av vad man huvudsakligen fört fram kring behov av beredskapsflygplatser, främst utifrån erfarenheter under pandemin och tillgången till temporära flygplatser i tillägg till de ordinarie. De specifika synpunkter som har förts fram angående vilka flygplatser som bör vara beredskapsflygplatser, kostnader och ersättning, modell för finansiering m.m. har beaktats i berörda avsnitt i rapporten. Specifika synpunkter som förts fram som rör den andra delen av Trafikverkets uppdrag redovisas inte i denna delrapport men kommer att beaktas längre fram.

Synpunkter kring behovet

Allmänt

Samtliga instanser menar att pandemin har synliggjort att flygplatser har en avgörande betydelse för att höja krisberedskapen och tillgängligheten. Flygplatserna pekar på att även flygplatser som inte är beredskapsflygplatser har använts för samhällsviktiga transporter. Flera svarande konstaterar att utöver hälso- och sjukvårdens behov behöver behoven hos brandflyg, Försvarsmakten och andra samhällsviktiga flygtransporter säkras på nationell nivå. Detta lyfts som en förutsättning för att Sveriges beredskapssystem ska fungera som en helhet och inte baseras på regionala och kommunala ägares möjlighet att ekonomiskt säkerställa denna tillgänglighet.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap noterar att utgångspunkten främst har varit sjukvårdstransporter under pandemin men att en bredare ansats av frågan är nödvändig då vi inte vet vilken typ av kris vi står inför i framtiden. Myndigheten konstaterar att ur ett krigs-, kris- och räddningstjänstperspektiv är det i grunden önskvärt att samtliga flygplatser är tillgängliga dygnet runt. Man bedömer att behoven av beredskapsflygplatser blir som mest uppenbara under höjd beredskap och krig och att god tillgång på väl utspridda och utrustade flygplatser bedöms nödvändiga för totalförsvaret.

För polisflyget har behovet av beredskapsflygplatser inte påverkats under pandemin, uppdrag som genomförts under pandemin har påverkat verksamheten men inte varit beroende av tillgång till beredskapsflygplatser.

Hälso- och sjukvårdens behov

Regionerna noterar att utmaningarna under covid-19 pandemin har visat att det system som beslutades 2012 med tio beredskapsflygplatser i landet, inte tillgodoser de behov som hälso- och sjukvården har. Regeringen har som en följd fått besluta att Trafikverket ska ingå avtal om temporär beredskap med ett antal regionala flygplatser för att dessa ska hålla beredskap att ta emot prioriterade transporter för hälso- och sjukvården dygnet runt.

Regionerna noterar vidare att pandemin tydligt har visat att vid en ökad nationell belastning inom sjukvården ökar också behovet av förflyttningar av patienter med ambulanshelikopter och ambulansflygplan. Vanligtvis flyttas patienter inom eller mellan närliggande regioner men under pandemin har det funnits behov av att flytta patienter längre sträckor både inom regioner, mellan regioner som ligger längre ifrån varandra och till andra delar av landet. Detta stöds av statistik som Trafikverket samlat in bland beredskapsflygplatserna och som exempelvis för perioden 23 december 2020 till 31 mars 2021 visar att de temporära beredskapsflygplatserna öppnades 220 gånger utanför ordinarie öppettid, där det i 200 fall rörde sig om ambulansflyg. Pandemin har också tydligt visat på behovet av nationell koordinering och dirigering av luftburna ambulanstransporter, anser en region.

Flera regioner menar att ur ett medicinskt perspektiv finns behov av att kunna öppna flygplatser, både statliga och kommunala dygnet runt, året runt. Man konstaterar att vi inte vet var och när ett behov av ambulansflyg kommer att uppstå, även om man känner till var volymerna finns. Under pandemin har man även sett ett ökat behov av sekundära transporter, dvs. transport av patienter mellan olika vårdinrättningar i landet, där det har rört sig om patienter med högt vårdbehov som ibland har transporterats långa sträckor. Sådana transporter har skett med såväl helikopter som flygplan.

Flera regioner understryker vikten av att alla akutsjukhus med intensivvård och förlossningsverksamhet har tillgång till en beredskapsflygplats som kan nås med kortare transport av vägambulans. En region som uttalat stödjer förslaget till utökning av antalet flygplatser enligt översynen 2020 menar att i tillägg till förslaget ska en vägledande princip vara närhet till akutsjukhus. En annan region för fram att helikopterverksamheten är helt avgörande för att rädda liv och att inte minst sjukhusens helikopterplattor är det, även om helikoptrar har kortare räckvidd än flygplan och behöver tätare tankningsmöjligheter. Den nationella hög-specialiserade sjukvården utförs till stor del av landets universitetssjukhus. Dessa inrättningar har hela landet som upptagningsområde. Snabbast möjliga tillgänglighet till dessa sjukhus från alla delar av landet dygnet runt är förstås centralt, konstaterar man.

En region för fram behovet av flygplatser som stödjer akuta- och subakuta patienttransporter dygnet runt med flygplan mellan regionen i fråga och övriga regioner. Luftburna transporter av covid-19 patienter har, när regionens intensivvårdsresurser varit som mest belastade, nästan uteslutande utförts med ambulanshelikopter och endast i enstaka fall med ambulansflyg med flygplan. Flygplanstransporter hade ur ett resursperspektiv dock varit att föredra, så att ambulanshelikoptern kunnat nyttjas för ordinarie akuta primäruppdrag i närområdet i stället för tidskrävande längre sekundärtransporter. Nationellt har alltså flygplansresurserna varit underdimensionerade under pandemin, konstaterar regionen, och man ser en stor risk för att organtransplantationsverksamheten mot regionen skulle upphöra utan en fungerande flygplats i närheten.

En region för fram att man i anslutning till översynen av beredskapsflygplatserna 2020 har startat ett arbete med att se över behovet av och möjligheten att skapa vad man kallar en multiberedskapsflygplats, dvs. en beredskapsflygplats med så stor kapacitet att den kan användas av flera organisationer och operatörer under långa utdragna krissituationer.

Övriga synpunkter

Några remissinstanser framhäver att samtliga flygplatser bör inkluderas i beredskapssystemet, vilket skulle resultera i totalt 44 beredskapsflygplatser.²

Flera svarande för fram att de ser frågan om samhällsviktiga verksamheters behov av beredskapsflygplatser i hela landet som en del av totalförsvaret. De menar att det primärt åligger staten att organisera och finansiera totalförsvaret, och som en följd behöver ersättningen för beredskap vid flygplatserna täcka de faktiska kostnaderna.

Flygplatser som inte tidigare har varit beredskapsflygplats konstaterar att de i rollen som temporär beredskapsflygplats totalt sett fått ökade kostnader, trots statens ersättning. Ersättningsystemet behöver ändras, menar de som en följd, och pekar på att det inte bara ska omfatta ersättning för personalkostnader utan att infrastruktur och utrustning även bör ingå. Flera förordar en tvådelad ersättningsmodell som består av både fasta och rörliga delar, och att den totala ersättningsnivån höjs för att motsvara faktiska kostnader för att ha en flygplats i beredskap. Den kortsiktiga hanteringen med förlängning av temporära avtal har fungerat, menar några vidare, men är på längre sikt otillfredsställande ur ett planeringsperspektiv. Det finns en trygghet i att vara långsiktig då man vet förutsättningarna och därför kan bemanna och planera mer effektivt. Flera för fram att det är svårt att agera beredskapsflygplats "utanför systemet", dvs. när man inte har pekats ut som beredskapsflygplats, vilket blivit tydligt när ekonomin har försämrats på grund av utebliven eller kraftigt minskad kommersiell trafik. En flygplats bedömer det som osannolikt att man kan fortsätta som tidigare med ett frivilligt system för öppning av flygplatsen om staten anser att regionen ifråga inte har behov av beredskap för akuta transporter.

Miljömässig påverkan vad gäller uppdrag som beredskapsflygplats anges som ringa, och man bedömer att bl.a. kraven på inblandning av bioflygbränsle kommer att bidra till den omställning man arbetar aktivt med inom luftfarten.

² Se vidare i avsnitt *Kostnadsberäkningar för olika ambitionsnivåer av beredskap*

Förslag på beredskapsflygplatser ur ett beredskaps- och samhällsekonomiskt perspektiv

Trafikverket är den myndighet som ska säkerställa att det finns ett nationellt nät av flygplatser som håller beredskap för att ta emot samhällsviktigt flyg även de timmar på dygnet då flygplatserna normalt är stängda. Således har Trafikverket sedan 2012 tecknat överenskommelser med, vad gäller tiden fram till pandemin, tio flygplatshållare om att upprätthålla en grundläggande beredskap för att samhällsviktiga transporter. Grunden har varit att det geografiska nätet skulle bygga på att avstånden mellan flygplatserna inte skulle överstiga en timmes flygtid med helikopter.

I december 2019 fick Trafikverket i uppdrag av regeringen att se över systemet med beredskapsflygplatser. I översynen 2020 föreslog Trafikverket en utökning av antalet beredskapsflygplatser, med minst nio flygplatser utöver de tio befintliga, samt en ökning av anslaget från 9,5 till 50 miljoner kronor. Valet av ytterligare flygplatser baserades på samtal med och synpunkter från olika aktörer och gjordes mot bakgrund av följande avvägningar:

- Behovet av närhet till universitetssjukhus med specialistvård, vilket resulterade i att Uppsala-Ärna, Linköping-Malmen och Örebro flygplats föreslogs ingå i systemet.
- Behovet av att inlemma karantänsflygplatser³ i systemet, vilket ledde till att Jönköping flygplats föreslogs ingå.
- Konstaterandet att dagens nät med tio flygplatser inte bedömdes ge tillräcklig täckning utifrån sjukvårdens behov och att flygplatserna Kiruna, Lycksele, Mora, Karlstad och Skavsta därför föreslogs ingå.
- Behovet av att ta hänsyn till Trafikverkets riksintressen liksom Transportstyrelsens förslag på reservflygplatser inför övergången till prestandabaserad navigering (se avsnitt *Reservflygplatser för övergång till prestandabaserad navigering*).

I översynen 2020 lämnade Trafikverket som en följd det förslag som framgår av tabell 1.

Tabell 1. Förslag på beredskapsflygplatser (2020)

Ordinarie beredskapsflygplatser	Förslag på ytterligare beredskapsflygplatser 2020
Gällivare flygplats	Kiruna flygplats
Luleå flygplats	Lycksele flygplats
Umeå flygplats	Mora flygplats
Sundsvall-Timrå flygplats	Uppsala-Ärna flygplats
Åre-Östersund flygplats	Karlstad flygplats
Stockholm-Arlanda flygplats	Örebro flygplats
Visby flygplats	Skavsta flygplats
Göteborg-Landvetter flygplats	Linköping-Malmen flygplats
Ronneby flygplats	Jönköping flygplats
Malmö-Sturup flygplats	

³ En karantänsflygplats är en flygplats som har grundläggande kapacitet för att kunna upptäcka och hantera internationella hot mot människors hälsa. (Källa Folkhälsomyndigheten).

Beredskapsperspektivet utifrån erfarenheter från covid-19-pandemin

I december 2020 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att förhandla och ingå överenskommelser med 17 temporära flygplatser om beredskap för att säkra tillgången till samhällsviktiga transporter under pandemin fram till den 31 maj 2021. I takt med fortsatt smittspridning beslöt regeringen att förlänga temporära beredskapsflygplatser till den sista september 2021.⁴ Det resulterade sammantaget i de beredskapsflygplatser, ordinarie och temporära, som framgår av tabell 2.

Tabell 2. Ordinarie och temporära beredskapsflygplatser kopplat till covid-19-pandemin

Ordinarie beredskapsflygplatser	Temporära beredskapsflygplatser
Gällivare flygplats	Kiruna flygplats
Luleå flygplats	Lycksele flygplats
Umeå flygplats	Skellefteå flygplats
Sundsvall-Timrå flygplats	Örnsköldsvik flygplats
Äre-Östersund flygplats	Mora flygplats
Stockholm-Arlanda flygplats	Borlänge flygplats
Visby flygplats	Karlstad flygplats
Göteborg-Landvetter flygplats	Örebro flygplats
Ronneby flygplats	Eskilstuna flygplats
Malmö-Sturup flygplats	Skövde flygplats
	Trollhättan-Vänersborg flygplats
	Norrköping flygplats
	Linköping flygplats
	Jönköpings flygplats
	Växjö flygplats
	Kalmar flygplats
	Kristianstad flygplats

Behov utifrån ett beredskapsperspektiv

Utifrån insamlingen av behov för regioner, kommuner, flygplatser och myndigheter har Trafikverket identifierat ett antal faktorer för bedömning av urval av flygplatser.

Sjukvårdens behov

Majoriteten, runt 90 procent, av alla flygrörelser under beredskapstid utgörs av sjuktransporter med helikopter eller ambulansflyg eller av transporter av aktörer som jobbar med räddningsinsatser av olika slag. Många remissinstanser framhåller närheten till universitetssjukhus (specialistvård) och större lasarett som en viktig faktor för urvalet av beredskapsflygplatser. Under den rådande pandemin har det funnits ett behov av att flytta sjuka covid-patienter såväl nationellt som till grannländer.

Samhällets behov vid kriser

I Transportstyrelsens rapport från 2009⁵ presenterades vad för typ av beredskap utöver sjuktransporter som kan ställa krav på en öppning av flygplatser utanför ordinarie tider.

⁴ Regeringsbeslut I2021/00674, I2021/00485 och I2021/00581

⁵ Rapporten (TSL 2009-519) utgjorde redovisningen av ett uppdrag till Luftfartsstyrelsen, sedermera Transportstyrelsen, att lämna förslag på ett system som skulle skapa tillgänglighet till flygplatser för samhällsviktiga transporter även utanför flygplatsernas ordinarie öppethållningstid.

Rapporten listar följande verksamheter kopplat till samhällets behov av beredskap inför nationella kriser m.m.:

- Statlig och kommunal räddningstjänst, inbegripet
 - efterforskning av försvunna personer
 - fjällräddning
 - flyg- och sjöräddning
 - räddningstjänst vid utsläpp av radioaktiva ämnen
- Polisens och Sjöfartsverkets räddningstjänster
- Länsstyrelsernas ansvarsområde som rör räddningstjänst vid utsläpp av radioaktiva ämnen
- Kommunal räddningstjänst, inbegripet
 - skogsbränder
 - naturkatastrofer (undsättning och rekognoscering)
 - vattenlivräddning (transport av dykare, personal och utrustning)
 - vinschning på höga höjder och i otillgänglig terräng
- Insatser av Försvarsmakten, Kustbevakningen och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

Ett system med beredskapsflygplatser behöver ha kapacitet att stödja hanteringen av denna typ av kriser som kan uppstå i ett samhälle.

Geografisk spridning

Vid tidigare bedömning av urvalet av beredskapsflygplatser var utgångspunkten att avståndet mellan flygplatserna inte skulle överstiga en timmes flygtid med helikopter. I Trafikverkets översyn 2020 konstaterades att denna utgångspunkt måste kompletteras med behoven hos användarna. Det är av stor vikt att urvalet av beredskapsflygplatser i första hand utgår från sjukvårdens behov, som är den dominerande användaren av systemet. Utöver detta bör det finnas alternativflygplatser som kan fungera som ersättare (back-up) för ordinarie beredskapsflygplatser när ett eventuellt hinder omöjliggör för ordinarie flygplats att öppna. I dagens system fungerar även flygplatser som inte är utpekade som beredskapsflygplatser som ersättare för beredskapsflygplatser, men någon ersättning utgår inte.

Flygplatsernas förmåga att hantera olika typer av verksamhet vid kriser

Under de senaste 10 till 20 åren har vi sett hur naturhändelser i form av skogsbränder, stormar, översvämningar m.m. har ökat som ett resultat av klimatförändringar och utmanat samhällsfunktionerna. Flyget har en viktig funktion när sådana insatser inträffar, genom snabba transporter av personal och material samt som transportslag när andra transportsätt sätts ur spel. Beredskapsflygplatser måste kunna hantera olika kriser av nationell karaktär, och därför bör kapaciteten på flygplatsen vara av stor vikt, dvs. landningsbanans längd, bredd och bärighet, förekomst av uppställningsplatser, hangarer och terminaler, utrustning för kommunikation, navigation och övervakning (CNS-utrustning), förekomst av flygtrafik-tjänst m.fl. Närheten till vattendrag och sjöar är av stor betydelse för bl.a. bekämpning av skogsbränder.

Reservflygplatser för övergång till prestandabaserad navigering

För att möta den framtida tillväxten av flygtrafik inom EU har den Europeiska kommissionen genom Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/1048 av den 18 juli 2018 om krav för användning av luftrummet och operativa förfaranden avseende prestandabaserad navigation⁶ tagit fram en plan för en optimering av det europeiska luftrummet, vilket bland annat ska ske genom att staterna implementerar prestandabaserad navigering.⁷ Efter den 6 juni 2030 ska de konventionella navigationshjälpmedlen enbart finnas kvar som reserv om de satellitbaserade navigationssystemen inte är tillgängliga eller ger tillräcklig noggrannhet samt vid bortfall av radartäckning. Skulle en sådan situation uppstå ska det enligt förordningen finnas ett nätverk av reservflygplatser och konventionella navigationshjälpmedel. I Transportstyrelsens rapport Planeringsförutsättningar för övergång till prestandabaserad navigering⁸ föreslår myndigheten ett nät av 14 reservflygplatser där markbundna (konventionella) CNS-utrustningar fortsatt bör vara tillgängliga efter juni 2030, se tabell 3.

Tabell 3. Transportstyrelsens förslag till reservflygplatser efter 6 juni 2030

Rekommenderade reservflygplatser
Kiruna flygplats
Luleå flygplats
Umeå flygplats
Lycksele flygplats
Sundsvall-Timrå flygplats
Åre-Östersund flygplats
Mora flygplats
Stockholm-Arlanda flygplats
Karlstad flygplats
Visby flygplats
Linköping flygplats
Göteborg-Landvetter flygplats
Ronneby flygplats
Malmö-Sturup flygplats

⁶ Celex 32018R1048

⁷ Syftet med förordningen är att övergå från konventionella navigationshjälpmedel till satellitbaserade navigationssystem. Övergången till satellitbaserade navigationssystem förväntas effektivisera användandet av luftrummet och minska kostnader inom luftfarten.

⁸ TSL 2019-7957

Trafikverkets bedömning

Pandemin har blottlagt behovet av nationellt ansvar när en kris uppstår. Många flygplatser betonar att trots att de inte har ingått i systemet med befintliga beredskapsflygplatser så har de tagit på sig kostnaderna för att upprätthålla tillgängligheten till flygplatsen för samhällsviktigt flyg i en krissituation. Under pandemin har förutsättningarna för det svenska flygplatssystemet påverkats av såväl ekonomiska som kommersiella konsekvenser. Flera flygplatser har stått utan kommersiell trafik, och därmed även inkomstkälla, och en del saknar fortfarande trafik eller har mycket begränsad sådan. Trafikverkets bedömning av ersättning för beredskapssystemet, i enlighet med beräkningsmodellen, tar dock inte hänsyn till sådana faktorer.

Pandemin har visat på behovet och vikten av ett nationellt nätverk av flygplatser som kan binda samman olika aktörer i deras arbete med att hantera pandemins konsekvenser. En vägledande princip för utpekande av beredskapsflygplatser är att flygplatser i möjligaste mån ska vara placerade i närheten av större akutsjukhus i form av universitetssjukhus/regionsjukhus (RS) och länsjukhus (LS), samt i vissa fall länsdelssjukhus (LdS), men även med närhet till sjukhusens helikopterplatta, se vidare i detta avsnitt. Hur de föreslagna beredskapsflygplatsernas geografiska placering förhåller sig till sjukhus med helikopterplatta framgår av bilaga 1. Kopplingen till sjukvården är relevant för majoriteten av flygningarna inom samhällsviktigt flyg, såväl under som före och efter pandemin.

En ytterligare aspekt som kan behöva beaktas är att det i närhet till de större sjukhusen med helikopterplatta bör finnas en flygplats som kan utgöra en alternativflygplats, vid väderförhållanden som inte gör det möjligt att landa på helikopterplattan. Dessutom bör det finnas möjlighet till tankning av helikopter i närheten av sjukhuset. De helikopterplattor på sjukhus som är godkända och certifierade som helikopterflygplatser⁹ framgår av tabell 4. Hur de föreslagna beredskapsflygplatsernas geografiska placering förhåller sig till orter där det finns helikopterplattor på sjukhus framgår av bilaga 2.

Tabell 4. Helikopterflygplatser på sjukhus

Sjukhus med helikopterplatta	Län	Kommun
Luleå-Sunderby sjukhus	Norrbottnen	Luleå
Lycksele sjukhus	Västerbotten	Lycksele
Umeå Universitetssjukhus	Västerbotten	Umeå
Sundsvall länsjukhus	Västernorrland	Sundsvall
Hudiksvall sjukhus	Gävleborg	Hudiksvall
Gävle sjukhus	Gävleborg	Gävle
Mora lasarett	Dalarna	Mora
Falu lasarett	Dalarna	Falun
Karlstad Centralsjukhus	Värmland	Karlstad
Örebro Universitetssjukhus	Örebro	Örebro
Uppsala Akademiska sjukhus	Uppsala	Uppsala
Norrtälje sjukhus	Stockholm	Norrtälje
Danderyd sjukhus	Stockholm	Danderyd
Huddinge sjukhus	Stockholm	Huddinge
Karolinska sjukhuset	Stockholm	Solna
Södersjukhuset	Stockholm	Stockholm

⁹ Transportstyrelsen, juli 2021

Sjukhus med helikopterplatta	Län	Kommun
Visby sjukhus	Gotland	Gotland
Linköping universitetssjukhus	Östergötland	Linköping
Trollhättan Näl sjukhus	Västra Götaland	Trollhättan
Sahlgrenska sjukhuset	Västra Götaland	Göteborg
Östra sjukhuset	Västra Götaland	Göteborg
Lund universitetssjukhus	Skåne	Lund

Motivering till Trafikverkets urval av flygplatser

Trafikverket föreslår att lägga till ytterligare tre beredskapsflygplatser till de 19 som föreslås i översynen 2020. Dessa är Trollhättan, Växjö och Kristianstad flygplats, se tabell 5. Det mest centrala motivet är att dessa flygplatser är lokaliserade nära eller på ett rimligt avstånd länsjukhus (LS) eller länsdelssjukhus (LdS) med akutmottagning och helikopterplatta. Många remissinstanser betonar vikten av att säkerställa akutsjukvårdens behov. Genom denna utrednings förslag på tre beredskapsflygplatser utöver dagens ordinarie tio beredskapsflygplatser och Trafikverkets förslag från 2020 på ytterligare nio beredskapsflygplatser, skapas en ökad tillgänglighet till de större akutmottagningarna. Med ett nätverk bestående av 22 flygplatser som grund ges även förutsättningar för följande aspekter.

- Förbättrade operationella förutsättningar som inrymmer geografisk spridning av tankmöjligheter för samhällsflyg och back-up för helikopterflygningar vid svåra väderförhållanden. En stor del av luftburna ambulanstransporter sker med helikopter, och det finns en stor sårbarhet med dessa transporter med anledning av att helikoptrar är känsliga för väderförhållanden. Detta förhållande accentueras i samband med landning på sjukhusens helikopterplattor.¹⁰ Därmed bör det i högre grad finnas flygplatser i närheten av universitetssjukhus och större lasarett som kan fungera dels som alternativ landningsplats för helikopter, dels för tankningsmöjlighet.
- Ett utökat nätverk av flygplatser som utgör back-up för varandra för oväntade händelser. Även kopplingen till Transportstyrelsen förslag till reservflygplatser har beaktats.
- Att utifrån kris- och räddningstjänstperspektiv skapa en tillgänglighet till den bankapacitet och andra typer av faciliteter (såsom hangarer) man behöver dygnet runt, beroende på typ av samhällsviktig verksamhet. Genom en geografisk spridning av beredskapsflygplatser skapas därmed bättre förutsättningar att hantera olika former av samhälls- och klimatrelaterade kriser.

Det samlade förslaget på totalt 22 beredskapsflygplatser inbegripet ytterligare tre beredskapsflygplatser utöver de 19 som föreslås i översynen 2020 framgår av tabell 5.

¹⁰ En av svagheterna med helikoptertransporter är att de är väderberoende: isbildning på rotorbladen och dålig sikt kan göra det omöjligt att flyga med helikopter. I cirka 25 procent av fallen sett över året kan inte helikoptern flyga utifrån väderbegränsningar, risk för dimma samt nedisning, något som förts fram av flera instanser.

Tabell 5. Utredningsförslag på beredskapsflygplatser

Ordinarie beredskapsflygplatser	Förslag på ytterligare beredskapsflygplatser i översynen 2020	Förslag på ytterligare beredskapsflygplatser 2021
Gällivare flygplats	Kiruna flygplats	Trollhättan-Vänersborg flygplats
Luleå flygplats	Lycksele flygplats	Växjö flygplats
Umeå flygplats	Mora flygplats	Kristianstad flygplats
Sundsvall-Timrå flygplats	Uppsala-Ärna flygplats	
Åre-Östersunds flygplats	Karlstad flygplats	
Stockholm-Arlanda flygplats	Örebro flygplats	
Visby flygplats	Skavsta flygplats	
Göteborg-Landvetter flygplats	Linköping-Malmen flygplats	
Ronneby flygplats	Jönköping flygplats	
Malmö-Sturup flygplats		
10	9	3

I tabell 6 presenteras motiveringen till de tre föreslagna beredskapsflygplatserna inbegripet lokalisering av akutsjukhus, flygplatsens kapacitet och motivet för utpekande. Av bilaga 3 framgår samtliga föreslagna beredskapsflygplatsers geografiska lokalisering i förhållande till sjukhus och övriga flygplatser.

Tabell 6. Motivering till förslag på ytterligare beredskapsflygplatser i tillägg till tidigare förslag

Flygplats	Lokalisering av akutsjukhus	Flygplatsens kapacitet	Motivering
Trollhättan-Vänersborg flygplats	Norra Älvsborgs Länssjukhus (NÄL) i Trollhättan (8,3 km) Uddevalla sjukhus (LS) (3,1 mil)	Landningsbana: 1710 m x 30 m	Närheten till två akutmottagningar. Det finns utöver flygplatsen en till beredskapsflygplats (Landvetter) i det område flygplatserna normalt servar. De kan därmed utgöra back-up för varandra. Regionen har en omfattande befolkningsökning sommartid på västkusten vilket ger en ökad belastning på samhällsviktigt flyg såsom sjöräddning och ambulansflygtransporter av utomlänspatienter. En del av Skaraborgs regemente finns i Uddevalla.
Växjö flygplats	Växjö lasarett (LS) (9,2 km) Värnamo sjukhus (LdS) 6,5 mil Ljungby lasarett (LdS) 5,5 mil	Landningsbana: 2106 m x 45 m. Flygplatsen har tillgång till bra bankapacitet och faciliteter.	Närheten till flera akutmottagningar. Växjö flygplats har en strategisk position för de sex länen i söder och kan utgöra back-up för beredskapsflygplatser i landsdelen såsom Jönköping och Ronneby, liksom det omvända.
Kristianstad flygplats	Centralsjukhuset Kristianstad (LS) 1,6 mil	Landningsbana: 2215 m x 45 m.	Närheten till akutmottagning. Vid flygplatsen finns Sjöfartsverkets bas för SAR-helikopter. Flygplatsen kan utgöra back-up för övriga

Flygplats	Lokalisering av akutsjukhus	Flygplatsens kapacitet	Motivering
		Flygplatsen har tillgång till bra bankapacitet och faciliteter.	beredskapsflygplatser i landsdelen (Malmö och Ronneby) och tvärtom.

Avvägningar

I arbetet med urval av flygplatser har Trafikverket gjort följande avvägningar.

En vägledande princip har varit att inkludera de större akutmottagningarna med en flygplats inom rimligt avstånd. För länsjukhusen i Norrköping, Helsingborg, Skövde Eskilstuna, Falun, Kalmar och Halmstad finns alternativ som har beaktats. I Norrköping bedöms närheten till Linköping-Malmen flygplats (4,2 mil) och Skavsta flygplats (6,6 mil) täcka behovet av beredskap.

För Helsingborg lasarett finns närmaste närliggande flygplats i Ängelholm (3,4 mil från sjukhuset). Ytterligare närliggande flygplats är Ljungbyhed flygplats (4 mil) och Malmö flygplats (7,7 mil). Liksom i Norrköpingsfallet finns många närliggande flygplatser som kan tillgodose behovet av sjuktransporter till och från Helsingborgs lasarett, därmed ingår inte Ängelholm flygplats i förslaget om ytterligare beredskapsflygplatser. Dessutom anser Region Skåne i sitt remissyttrande att med två permanenta beredskapsflygplatser Malmö och Kristianstad skapas en ökad beredskap/förmåga för att ta emot ambulansflyg och räddningsflyg dygnet runt.¹¹

I området kring Mälardalen är det relativt tätt med beredskapsflygplatser enligt förslaget. Mälarsjukhuset i Eskilstuna är Sörmlands största sjukhus och svarar för akutvård och behandling av i första hand boende inom den norra länsdelen (Eskilstuna och Strängnäs kommuner) med närmare 140 000 invånare. I Eskilstuna finns en instrumentflygplats (Eskilstuna-Kjula flygplats) som inte har någon kommersiell trafik men som ingår i systemet med temporära beredskapsflygplatser kopplat till pandemin. I förslaget ingår inte flygplatsen i beredskapssystemet med anledningen av närheten till ett flertal andra beredskapsflygplatser enligt förslaget (Uppsala-Ärna, Örebro och Arlanda). Av samma skäl ingår inte heller Västerås flygplats i förslaget. Västmanlands sjukhus i Västerås (LS) ligger cirka 8 mil från Uppsala-Ärna och Enköpings lasarett (LdS) ligger 5,3 mil från samma flygplats. För Falu lasarett (LS), som är Dalarnas största akutsjukhus, bedöms behovet av beredskapsflygplats täckas genom Mora flygplats (10 mils avstånd) och Uppsala-Ärna flygplats (16 mils avstånd).

I region Gävleborg finns två akutsjukhus Gävle sjukhus (LS) och Hudiksvall sjukhus (LdS), där båda sjukhusen har godkända (certifierade) helikopterplattor. Dock saknar regionen en godkänd instrumentflygplats¹² vilket försvårar såväl tankningsmöjligheter som att en ambulanshelikopter kan gå till en instrumentflygplats vid dåligt väder. Dessutom finns det inga möjligheter att gå ner med ambulansflygplan som används för längre transporter. Detta påpekades i remissen från Region Gävleborg, där man underströk att man under pandemin varken kunde skicka sjuka patienter eller bistå andra regioner.

I de sydöstra delarna stärks enligt förslaget beredskapen genom att Växjö flygplats läggs till de redan befintliga beredskapsflygplatserna Ronneby och Visby. Från länsjukhuset i Kalmar är det runt 10 mil till såväl Ronneby flygplats som Växjö, och Kalmar flygplats har i

¹¹ Region Skåne, Dnr 2021-0001158

¹² Tidigare fanns det i regionen tre instrumentflygplatser, Gävle, Söderhamn och Hudiksvall, samtliga avvecklades som instrumentflygplats under början av 2000-talet.

tillägg till detta ett samverkansavtal med regionen vad gäller ambulanstransporter utanför öppethållande.

För Halmstad lasarett (LS) täcks behovet av beredskapsflygplatser genom närheten till Växjö och Landvetter. Från Halmstad till Växjö flygplats är det 13 mil och till Landvetter 14 mil.

Samhällsekonomiskt perspektiv

Trafikverket föreslår att de i översynen föreslagna 19 beredskapsflygplatserna kompletteras med ytterligare tre beredskapsflygplatser, det vill säga ett system med totalt 22 beredskapsflygplatser. De samhällsekonomiska effekterna bedöms av Trafikverket, mot bakgrund av tidsmässiga förutsättningar och utifrån tidigare studier över regionala flygplatser eller beredskapsflygplatser, som kvalitativa nyttor i relation till kostnader som bedöms uppstå för staten och kommunala och privata flygplatshållare.

Tidigare har avståndsberäkningar använts som i huvudsak handlar om att flygtiden med helikopter mellan två flygplatser inte ska vara längre än en timme. Måttet anses numera inte ensamt vara tillräckligt, bland annat för att helikoptrar ofta används mellan skadeplats och flygplats eller sjukhus och därför inte nödvändigtvis mellan flygplatser.¹³

Som en följd av Sveriges geografiska utseende har flygtransporter stor vikt för bland annat offentliga funktioner såsom sjukvård, civil säkerhet, krisberedskap och försvar. Det finns en sårbarhet i dagens nät av beredskapsflygplatser, särskilt när det gäller möjligheter till tankning och de begränsningar i tillgänglighet som kan uppstå vid svåra väderförhållanden. Region Gävleborg, utan instrumentflygplats, kan ses som ett exempel på en sådan sårbarhet.

Den största användaren av beredskapsflygplatser är i nuläget sjukvården. Sveriges kommuner och regioner bedömer i tillägg till detta att behovet av ambulanstransporter mellan vårdenheter regionalt och nationellt kommer att öka till följd av den tilltagande koncentrationen av högspecialiserad vård.¹⁴ Av Sveriges sju universitetssjukhus ligger ett i Norrland, med omkring halva Sveriges yta som upptagningsområde. Av den anledningen är transporttiden av stor vikt för enskild individs liv och hälsa.

Användning av ambulansflyg kan minska allvarliga konsekvenser för hälsa och liv, där luftburen transport kan innebära den snabbaste vägen till vård. Ambulansflyg är essentiellt i Norrland för att lokalbefolkning ska kunna få vård inom rimlig tidsram och avstånd, därutöver ger det möjlighet att utnyttja specialistkunskap på Norrlands universitetssjukhus i Umeå. Effekten av att skyndsamt behandla olyckor och sjukfall minskar risken för ännu mer akuta och allvarliga skador, vilket i sin tur kan minska sjukdomskostnaden.¹⁵ Sjukdomsrelaterade kostnader har både direkta och indirekta effekter i form av sjukhus och omvårdnad respektive försämrad eller förlorad produktivitet på sikt. Enligt Samverkansnämnden för Sydöstra sjukvårdsregionen¹⁶ var överlevnadschansen högre vid luftburen sjuktransport än vägburen, som en konsekvens av insparad tid och möjlighet till rätt vård direkt. Flygplan är snabbare än helikoptrar och är mindre känsliga för väder, de kan även ta emot upp till tre liggande patienter och användas för transport av exempelvis barn i kuvös. Däremot är

¹³ Flygtrafik är den transportsektor som ger störst interregional tillgänglighetsförbättring (ÅF & WSP, 2018)

¹⁴ Sveriges kommuner och landsting (SKL). Vård på vingar: Nationell samordning av luftburen ambulanssjukvård, 2012.

¹⁵ Große, C., Hahne, M., Olausson, P.M. & Svensson, B. Regionala flygplatser : En förstudie kring betydelsen av regionala flygplatser för samhället, 2019

¹⁶ Samverkansnämnden för Sydöstra sjukvårdsregioner, Ambulanshelikopter i Sydöstra sjukvårdsregionen: Behovsanalys - november 2018. SVN 2018-35, 2018

sådana flygningar i dagsläget ofta förenade med logistikproblem i form av stängda flygplatser.

Även om sjukvården är den största nyttjaren inom samhällsviktiga flygtransporter finns även andra samhällsekonomiska nyttor med att utöka antalet beredskapsflygplatser. Dit hör övervakning och undsättning där flyget bl.a. kan användas till eftersök och polisövervakning¹⁷, inventering av djur och skog, dokumentation av oljeutsläpp och annan miljörelaterad övervakning med samhällsnytta för både miljö och säkerhet samt brandövervakning och bekämpning av skogsbränder. Vid bekämpning av skogsbränder kan ett nät med beredskapsflygplatser med god geografisk spridning bidra till att minska svarstiden genom ett större täckningsområde. Konsekvenserna av begränsad bekämpningskapacitet kan vara att stora skogsarealer, privata bostäder och lantbruksfastigheter går förlorade. I en rapport från Regeringskansliet betonades att räddningstjänsten hade begränsad kapacitet i samband med skogsbranden i Västmanland 2014, även om dessa bedömningar fokuserar på krisberedskap i stort och inte enbart flygplatser.¹⁸ Samhällsekonomiska kostnader förknippade med ett utökat antal beredskapsflygplatser är förutom den finansiella ersättningen även kostnader relaterade till buller, utsläpp och olyckor som bör vägas mot de presenterade kvalitativa nyttorna.¹⁹

De kvalitativa nyttor som beskrivs ovan ska för ett samhällsekonomiskt perspektiv bland annat vägas mot de kostnader som uppstår i samband med beredskapen för de kommunala och privata aktörer som ansvarar för beredskapsflygplatserna i fråga liksom för Trafikverket som på uppdrag av regeringen tillhandahåller ersättning för beredskapen. Det är mot bakgrund av ett sådant resonemang som Trafikverket gör bedömningen att ett nät bestående av 22 beredskapsflygplatser bör vara tillfyllest. Utifrån de synpunkter som kommit in till verket vad gäller akutsjukvårdens behov efterfrågas ett mer omfattande förslag, men med 22 beredskapsflygplatser skapas enligt verkets uppfattning ett nät som i hög grad bedöms täcka in de större akutsjukhusen i Sverige.

Trafikverket har för avsikt att utveckla nyttoaspekterna i kommande del av uppdraget.

¹⁷ Se Helikoptern i samhällets tjänst (SOU 2008:129)

¹⁸ Regeringskansliet, Försvar och samhällets krisberedskap, prop 2017/18:1 Utgiftsområde 6

¹⁹ Große, C. , Hahne, M. , Olausson, P. M. & Svensson, B. Regionala flygplatser : En förstudie kring betydelsen av regionala flygplatser för samhället, 2019

Alternativ för statens ersättning och finansieringsmodellen

Trafikverkets förslag till finansieringsmodell

Mot bakgrund av den korta tid som ges i nuläget föreslår Trafikverket ingen förändring i finansieringsmodellen i förhållande till de förslag som läggs fram i översynen 2020.

Befintlig modell för ersättning och finansiering

Den befintliga modellen för ersättning fördelar det anslag som Trafikverket tilldelas av regeringen genom att en schabloniserad timlön på en flygledare och två markpersonal i beredskap multiplicerat med det antal timmar som flygplatsen har stängt under ett år. I modellen ingår även en justering utifrån den undervägsavgift (en route-avgift) som den europeiska luftfartsmyndigheten Eurocontrol beslutar om²⁰. Denna avgift, eller snarare den del som återbetalas, antogs minska kostnaden för beredskap för flygledare och den andel av route-avgiften som återbetalas för respektive flygplats tas således bort från den totala lönekostnaden för flygledare.²¹

Tidigare föreslagen finansieringsmodell

I översynen 2020 framgår förslagen gällande finansieringsmodellen i avsnitt 7.3. I utredningen konstaterades bland annat följande.

Det anslag på 9,5 miljoner kronor som Trafikverket idag förfogar över räcker inte till för att ge full kostnadstäckning för en flygledare och två markpersonal i beredskap. Utöver löner för dessa tre personer genererar beredskapsåtagandet dessutom ytterligare personalkostnader och även andra typer av kostnader.

Trafikverket har provat nya upplägg för finansieringsmodellen men slutligen landat i att den finansieringsmodell som finns idag i grunden är den som ter sig mest relevant för ändamålet. Kostnader för att hålla personal i beredskap drivs främst av löner för personalen och hur många timmar man faktiskt har stängt, och detta ligger till grund även för förslaget till reviderad finansieringsmodell.

Därutöver kom det in synpunkter om övriga kostnader såsom administration för t.ex. schemaplanering och redovisning, extra kostnader för förbrukningsmaterial samt kostnader för att hålla infrastruktur. Trafikverket är också medvetet om att de på de nordliga flygplatserna vintertid dels krävs fler personer i beredskap för att kunna snöröja rullbanan inom rimlig tid, dels krävs personal med kompetens för avisning av luftfartyg under en längre del av året än i södra Sverige.

²⁰ Varje luftfartyg på mer än 2000 kg som flyger i luftrum där Sverige bedriver flygtrafiktjänst får betala en s.k. undervägsavgift. Avgiften beslutas av Eurocontrol och tas in av Transportstyrelsen. Transportstyrelsen återbetalar sedan en del av den till leverantörerna av flygtrafikledningstjänst för deras kostnader för kommunikation-, navigation- och övervakningstjänst, flygräddningstjänst, flygvädertjänst och flygbriefingtjänst. Flygplatsers kostnader för den utrustning som används vid tillhandahållande av flygtrafiktjänst avseende kommunikation, navigation och övervakning (CNS) ingår sedan den 1 januari 2008 också som en del av avgiften.

²¹ För vidare information om befintlig modell, se rapporten Översyn av de svenska beredskapsflygplatserna, <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1440711/FULLTEXT01.pdf>, s. 11.

Trafikverket fastslog i översynen 2020 att det finns begränsningar i den statsstödsrättsliga grunden vad gäller möjlighet att ge ersättning för andra kostnader än lönekostnader för personal under den tid då de befinner sig i beredskap. De förändringar som föreslogs i finansieringsmodellen var att höja schablonlönen för personal, att öka ersättningsbar personal i beredskap till tre markpersonal samt att flygplatser med mer nysnö än genomsnittet skulle få ersättning för upp till fem markpersonal.

Trafikverket föreslog även en schablonersättning om 50 000 kr per år och flygplats för administrativa kostnader.

Inkomna synpunkter

De remissinstanser som inför denna delrapport har uttalat sig om finansieringsmodell eller storlek på kostnadsersättning har samtliga menat att befintlig ersättning inte är tillräcklig. Detta gäller såväl för ordinarie beredskapsflygplatser som för temporära.

Sveriges Regionala Flygplatser, SRF, föreslår en finansieringsmodell bestående av cirka 300 000 kr i stöd per beredskapsflygplats och månad. Denna idé refererar flera andra remissinstanser till som god. Några delar grundtanken, men anser att summan kan vara något lägre respektive något högre.

I övrigt nämns behov av att kostnader för viss infrastruktur och rörliga tillkommande kostnader ska ersättas, samt att några tar upp möjligheten till ersättning för avskrivning av fordon och utrustning. Majoriteten nämner vikten av att det ska röra sig om en fullständig kostnadstäckning, till skillnad från såväl den befintliga som tidigare föreslagna modell som endast ersätter personalkostnader.

Förslag till uppdaterad finansieringsmodell

Flera av de förslag som tas upp av remissinstanserna är inte genomförbara under rådande regelverk.

Att ge ekonomiskt stöd till flygplatser förutsätter förenlighet med EU:s regler om statligt stöd²². Det driftstöd som ett antal flygplatser får av Trafikverket är tillåtet då det följer kraven i den så kallade gruppundantagsförordningen, även kallad GBER²³, alternativt inom ramen för ett SGEI-förordnande²⁴.

Att ge stöd för just beredskap har bedömts falla utanför reglerna om statligt stöd, vilket möjliggör nuvarande ersättningsmodell. När en flygplats öppnar aktiveras dock reglerna, då en öppnad flygplats bedöms utföra så kallad ekonomisk verksamhet, även om den gör det på grund av samhällsnyttiga behov. Samtliga kostnader som uppstår efter öppnandet kan bara ersättas i enlighet med GBER eller ett SGEI-förordnande. Vad gäller möjligheter till uppdateringar i befintlig modell kvarstår förslagen som presenterades av Trafikverket i översynen 2020. Det har inte i nuvarande remissrunda inkommit några nya negativa synpunkter på de konkreta förslag som Trafikverket lade fram under den tidigare utredningen, och inte heller

²² Artikel 107-108 i fördraget om Europeiska Unionens funktionssätt

²³ Kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 av den 17 juni 2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget

²⁴ SGEI=Services of General Economic Interest. Enligt statsstödsreglerna kan ett offentligt organ besluta att ett företag ska vara skyldigt att utföra en viss allmännyttig tjänst. Det är möjligt att ge stöd till sådan verksamhet enligt kommissionens beslut nr 2012/21/EU av den 20 december 2011 om tillämpningen av artikel 106.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på statligt stöd i form av ersättning för allmännyttiga tjänster som beviljas vissa företag som fått i uppdrag att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse. Ett så kallat SGEI-förordnande krävs, genom vilket företaget åläggs att utföra den allmännyttiga tjänsten.

några erfarenheter från pandemin som gör att de förslagen bör omprövas. Trafikverket bedömer inte att den ersättning som de temporära beredskapsflygplatserna har fått under pandemin är relevant i en uppdaterad finansieringsmodell.

Trafikverket har för avsikt att i kommande del av uppdraget redogöra för möjliga alternativ till föreslagen finansieringsmodell och där närmare bemöta inspel från de tillfrågade instanserna.

Kostnadsberäkningar för olika ambitionsnivåer av beredskap

Utifrån en oförändrad tidigare förslagen ny finansieringsmodell²⁵ kan en kostnadsuppskattning tas fram för det förslag Trafikverket rekommenderar liksom fyra andra ambitionsnivåer med avseende på antal beredskapsflygplatser. Kostnadsuppskattningen ger inte den totala kostnaden som flygplatserna uppger för att hålla beredskap, utan endast den del som Trafikverket i nuläget bedömer att det är möjligt att ge ersättning för (se avsnitt *Förslag till uppdaterad finansieringsmodell*).

Kostnaderna har beräknats med hjälp av följande värden:

- **Öppettider.** För flygplatser som idag fungerar som ordinarie beredskapsflygplats har antal rapporterade stängda timmar för 2019 använts. För övriga flygplatser har medianvärdet utifrån dagens ordinarie beredskapsflygplatsers stängda timmar använts.
- **Bemanning.** En flygledare och tre alternativt fem i marktjänst.
- **Lönekostnader.** 430 kr för flygledare och 223 kr för markpersonal.
- **Administration.** 50 000 kr per år och flygplats.

Ersättning beräknas endast för flygplatser som har stängda timmar, vilket 2019 endast undantog Arlanda, Landvetter, Malmö och Skavsta.

Kostnad för Trafikverkets aktuella förslag på 22 flygplatser

Det förslag om totalt 22 stycken beredskapsflygplatser som framgår av tabell 6 ovan (och bilaga 3) beräknas kosta cirka 58 miljoner kronor per år.

Kostnad för nuvarande ordinarie beredskapsflygplatser

Om dagens tio ordinarie beredskapsflygplatser skulle få ersättning utifrån den föreslagna finansieringsmodellen skulle det innebära en uppskattad kostnad på cirka 25 miljoner kronor per år.

Kostnad för förslaget på 19 flygplatser i översynen 2020

Det förslag om totalt 19 stycken beredskapsflygplatser som framgår av översynen 2020 beräknas kosta 50 miljoner kronor per år.

Kostnad för 27 flygplatser

Om det utifrån de synpunkter och behov som förts fram av instanserna lades en stark tonvikt på erfarenheter från pandemin skulle ett förslag om totalt 27 stycken beredskapsflygplatser kunna aktualiseras (se bilaga 4 för en beskrivning av de ytterligare fem flygplatser utöver föreslagna 22 som skulle ingå i sådant fall). Ett förslag på 27 permanenta beredskapsflygplatser skulle innebära en uppskattad kostnad på cirka 70 miljoner kronor per år.

Kostnad för 44 flygplatser

Då det även har kommit in synpunkter om att alla flygplatser bör ha beredskap att öppna upp dygnet runt för samhällsviktiga flygtransporter har Trafikverket beräknat kostnaderna

²⁵ Avsnitt 7.3 i översynen 2020

för motsvarande ambitionsnivå. Beräkningen omfattar beredskap vid 44 av landets flygplatser där ersättning utgår till flygplatser som inte har öppet dygnet runt. I de 44 flygplatserna ingår Swedavias flygplatser utöver Stockholm-Bromma (som inte heller är beredskapsflygplats i dagsläget), Försvarmaktens fyra flygflottiljer²⁶ (Linköping-Malmen, Luleå, Ronneby och Uppsala-Ärna flygplatser), 32 av de regionala icke-statliga instrumentflygplatserna (där Saab-ägda Linköping har exkluderats eftersom Linköping-Malmen tagits med istället) och Skavsta flygplats. Kostnadsberäkningen för en lösning där dessa 44 flygplatser skulle vara beredskapsflygplatser blir mer osäkra eftersom ett så stort antal flygplatser innebär att man i högre grad behöver förlita sig på schablonberäkningar. En grov uppskattning av kostnaden för ett sådant förslag uppgår till cirka 125 miljoner kronor per år.

Möjlig omfördelning av kostnader

I översynen 2020 lyftes under avsnitt 7.4 ett scenario där Försvarmaktens flygplatser inte fick ersättning. Grunden för detta var att det är statliga flygplatser som kan ges uppdrag att ändå hålla beredskap. Om samma tanke appliceras nu och att Luleå, Ronneby, Linköping-Malmen och Uppsala-Ärna inte ska ges ersättning, beräknas en minskning med avseende på Trafikverkets anslag kunna ske med cirka 11 miljoner kronor per år för de förslag där dessa flygplatser omfattas.

Ett annat scenario som lyftes i den tidigare utredningen var att det finns flygplatser med ersättning som drivs av Swedavia, som är ett helägt statligt bolag. Dessa flygplatser skulle, t.ex. genom ägardirektiv, kunna ges uppdrag att på egen bekostnad hålla beredskap. Det kräver troligtvis någon form av statlig finansiering eller stöd, vilket inte utreddes inom ramen för översynen 2020 och inte heller har utretts inom nuvarande uppdrag. Om inte Åre-Östersund, Umeå, Kiruna eller Visby skulle få ersättning skulle det innebära en minskning med avseende på Trafikverkets anslag på cirka 15 miljoner kronor för de förslag där dessa flygplatser omfattas.

Sammantaget skulle en möjlig minskning i Trafikverkets anslag kunna uppgå till cirka 26 miljoner för beredskapssystemet.

²⁶ Helikopterflottiljen (Hkpfli), Norrbottens flygflottilj (F 21), Blekinge flygflottilj (F 17) och Luftstridsskolan (LSS)

Förslagets påverkan på miljö och klimat

Allmänt om luftfartens påverkan på miljö och klimat

Flyget påverkar i olika grad miljön och människors hälsa både i form av buller och genom utsläpp till luft, mark och vatten. Ett stort antal faktorer påverkar utsläppens storlek, bland annat flygplanstyp och motorer, startvikt, flygsträcka, flyghöjd, meteorologiska förhållanden och om flygningen sker på natten eller dagen. Störst fokus idag är att minska flygets påverkan på klimatet där luftfartens totala klimatpåverkan, med den så kallade höghöjdseffekten²⁷ inräknad, uppskattas till omkring 4-5 procent av den mänskliga påverkan på klimatet.

Trafikverkets bedömning av hur förslagen om vilka flygplatser som bör vara beredskapsflygplatser påverkar eller kan påverka miljö och klimat utgår från följande förutsättningar:

- Flygets miljö- och klimatpåverkan omfattar även samhällsviktiga flygtransporter och har som en följd bäring på de flygplatser som dessa transporter används för.
- Majoriteten av inrikesflygningarna i Sverige når aldrig upp på de höga höjder som krävs för att höghöjdseffekter ska uppstå. Det är i synnerhet relevant för samhällsviktiga flygtransporter som företrädesvis, då majoriteten av dem är sjukvårdsrelaterade och ska ske så snabbt som möjligt, sker på korta sträckor och lägre höjd.
- De samhällsviktiga flygtransporter som trafikerar beredskapsflygplatserna är företrädesvis av mindre storlek och med kolv- eller turbopropmotorer, vilka generellt genererar lägre utsläpp än jetmotorer. Att notera vad gäller de allra minsta luftfartygen är dock den miljöpåverkan de kan ha i form av utsläpp av buller och bly.²⁸
- Syftet med beredskapsflygplatserna är att åstadkomma en tillgänglighet utanför ordinarie öppettid. Den miljöpåverkan som uppstår äger därmed rum företrädesvis på helger eller nattetid, eller i anslutning till den senare.

Innebär olika val av beredskapsflygplatser olika påverkan på miljö och klimat?

Allmänt

Den miljö- och klimatpåverkan som uppstår vid en beredskapsflygplats kan skilja sig åt främst beroende på flygplatsens utformning, dess geografiska placering, vilken typ av samhällsviktiga flygtransporter som använder den och hur ofta. I de flesta fall kommer påverkan på miljö och klimat vara ringa. Att noteras i sammanhanget är att aktuella prognoser för trafikutvecklingen visar på en minskad förekomst av kommersiell trafik inrikes, i vart fall vad gäller frekvensen. En möjlig ökning i trafiken till följd av att föreslagna flygplatser används för samhällsviktiga flygtransporter skulle därmed kunna få en marginellt eller till och med oförändrad trafikmängd som resultat.

²⁷ Utsläpp på hög höjd ger upphov till kondensstrimmor och bildandet av kväveoxider som också har en klimatvärmende effekt.

²⁸ Transportstyrelsen har i en undersökning 2015 om miljöpåverkan från mindre luftfartyg bland annat kunnat konstatera att det finns problem med buller kring vissa flygplatser. Vad gäller blyad flygbensin framgår det av undersökningen att användningen förvisso är liten men att man bör arbeta vidare med frågan eftersom luftfarten står för en relativt stor del av de totala utsläppen av bly i Sverige. (Miljöpåverkan från mindre luftfartyg, Transportstyrelsen, Dnr TSL 2013-5876)

Geografisk placering

En beredskapsflygplats geografiska placering kan ha en inverkan på miljö och klimat. Flygningar nattetid eller på helger med såväl flygplan som helikopter kan generera buller som kan upplevas som störande, särskilt om flygplatsen har en tätortsnära placering.

För flygplatser med en geografisk placering i mellersta och södra Sverige finns större risk än i norra Sverige för så kallade nollgenomgångar, dvs. att marktemperaturen fluktuerar kring noll grader, vilket kan leda till risk för halka. Ett resultat av att man behöver öppna upp flygplatsen efter att den har varit stängd kan därmed bli ökad halkbekämpning på rullbanan och därmed innebära ökad miljöpåverkan. Noteras bör dock att flygplatserna numera samlar upp merparten av de preparat som används vid halkbekämpning varför denna risk för ökad miljöpåverkan bör bli ringa.

Andra eventuellt väsentliga aspekter

Villkor i flygplatsernas miljötillstånd

Flygplatser klassas som miljöfarlig verksamhet enligt miljöbalken och tillstånd krävs därmed för att en verksamhetsutövare ska kunna bedriva flygplatsverksamhet. Vid ny- eller omprövning av villkoren för flygplatsverksamheten enligt miljöbalken finns vissa möjligheter att ta med krav på klimatanpassningsåtgärder i flygplatsernas tillstånd. Det är mark- och miljödomstolarna som beslutar om flygplatsernas tillstånd med tillhörande villkor. Då villkoren utformas utifrån flygplatsens bedömda påverkan på miljö och klimat kan de begränsa i vad mån flygplatsen kan agera som beredskapsflygplats. I tillståndet anges hur många rörelser, dvs. landningar och starter, som tillåts för en flygplats men också olika typer av villkor som anges t.ex. bullervärden, flygvägar, begränsningar i öppettider, hantering av kemikalier osv.

Flera flygplatser har under senare tid varit föremål för nya villkor i miljöprövning. Exempelvis är Arlanda den enda flygplatsen i Sverige med andra villkor än samhällets riktvärden²⁹, och det finns för närvarande totalt 37 villkor i Arlanda miljödomar som, utöver dess styrande effekt på flygplatsens miljöpåverkan, även får som resultat att det begränsar ett optimalt utnyttjande av flygplatsens kapacitet. För Karlstad flygplats finns för närvarande förslag på att flygplatsen ska hållas stängd mellan kl. 22.00–06.00 vilket skulle få konsekvenser för flygplatsens roll som beredskapsflygplats. Liknande villkor skulle även kunna bli aktuella över tid för andra flygplatser. Om det inte framgår att en flygplats får användas utanför ordinarie öppettid av den miljödom som ligger till grund för miljötillståndet för flygplatsen, kan den inte ingå i ett nätverk med beredskapsflygplatser.

Omställning och digitalisering med nya behov och möjligheter

Det pågår sedan 10 till 15 år en omfattande omställning av luftfarten kopplat till bland annat drivmedel, flygplansdesign och -material, elektrifiering av såväl luftfarkoster som infrastruktur, ökad automatisering och hållbar fälthållning. På luftfartygssidan pågår arbete med att utveckla elflygplan med batteri eller bränsleceller, luftfartygshybrider av el och vätgas, motorer som i ökad omfattning kan drivas med alternativa flygbränslen osv. Vissa av luftfartygen kommer på sikt att kräva eller kunna använda andra former av infrastruktur.

Det är som utvecklingen ser ut nu, framför allt på området elektrifiering, som luftfartygen kan komma att kräva andra infrastrukturella lösningar än de vi ser idag. Vad gäller de samhällsviktiga flygtransporterna kan utvecklingen bli särskilt användbar inom sjukvården i form av exempelvis blodtransporter med drönare från strategiska platser i samhället till behövande eller akuta patienttransporter från en olycksplats direkt till en helikopterplatta eller en så kallad vertiport (en plats för vertikalt landande och startande luftfartyg) på eller nära ett akutsjukhus.

Inom flera verksamheter på luftfartsområdet pågår en ökad automatisering, med möjligheter för långsiktiga hållbara lösningar som är av relevans för bland annat systemet med beredskapsflygplatser. Inom flygplatsernas verksamhet sker en fortlöpande automatisering av hållbarhetsskäl, främst med sikte på sänkta driftkostnader och för klimatomställningen. Åtgärderna kan vara allt från automatisk gräsklippning och snöröjning till transportrobotar och drönare som levererar väskorna till flyget och bagagebandet eller informationsflöden direkt in till ledningscentralen för brandkåren. På området flygtrafiktjänst handlar det bland

²⁹ Arlanda har 65dB(A), för övriga Sverige gäller maximal ljudnivå 70 dB(A).

annat om flygtrafikledning på distans, där fler och fler flygplatser ansluts med målsättningen att tillhandahålla nya möjligheter till en effektivare flygplatsdrift samtidigt som man säkerställer viktig regional tillgänglighet genom att säkra redundans och möjliggöra flexibla öppethållningstider.

Morgondagens behov av beredskap

På sikt kommer en utveckling med nya luftfartyg och mot autonoma system och elektrifiering att förändra behovet hos användarna. Med en ökad automatisering kan det bli möjligt att tillhandahålla uppgifter om aktuellt väder och prognoser för luftfarten dygnet runt, på fler platser och över större geografiska områden, med sänkta kostnader, ökad tillgänglighet och bibehållen säkerhet som resultat.

Samhällsnyttiga flygtransporter med helikopter för räddningstjänst, polisflyg och akuta sjuktransporter som i huvudsak enbart behöver tanka ska exempelvis inte, om det leder till sämre tillgänglighet och ökade kostnader, behöva nyttja den infrastruktur som dagens beredskapsflygplatser erbjuder med en rullbana, taxibanor och plattor som är dimensionerade för större och tyngre flygplan i kommersiell trafik och där det krävs räddningstjänst och flygtrafiktjänst.

Bilaga 1 Geografisk placering av beredskapsflygplatser med avseende på akutsjukvård

Typ av akutsjukhus och tillgång till helikopterplatta	Utgör ordinarie beredskapsflygplatser	Förslag efter översyn 2020	Aktuellt förslag 2021	Närmaste beredskapsflygplats
Kiruna sjukhus (LdS)		Kiruna		
Gällivare sjukhus (LdS)	Gällivare			
Sunderby sjukhus (LS), Piteå sjukhus (LdS), Kalix sjukhus (LdS)	Luleå			
Lycksele lasarett (LdS)		Lycksele		
Skellefteå lasarett (LdS)				Lycksele, Umeå, Luleå
NUS Umeå (RS), Örnsköldsvik sjukhus (LdS)	Umeå			
Sundsvall sjukhus (LS), Sollefteå sjukhus (LdS)	Sundsvall-Timrå			
Östersund sjukhus (LS)	Åre-Östersund			
Mora lasarett (LdS)		Mora		
Falun lasarett (LS), Avesta lasarett (LdS)				Mora, Uppsala
Västerås lasarett (LS), Eskilstuna Mälarsjukhuset (LS), Enköpings lasarett (LdS)				Uppsala, Örebro, Arlanda, Skavsta
Karlstad sjukhus (LS), Arvika sjukhus (LdS), Torsby sjukhus (LdS)		Karlstad		
USÖ Örebro (RS), Karlskoga (LdS), Lindesberg (LdS)		Örebro		
Uppsala Akademiska (RS)		Uppsala		
KS Solna (RS), KS Huddinge (RS), SÖS Södersjukhuset (LdS), Danderyd (LdS), St. Göran Sjukhus (LdS), Norrtälje (LdS)	Arlanda			
Nyköpings lasarett (LdS), Södertälje sjukhus (LdS)		Skavsta		
Visby lasarett (LdS)	Visby			
US Linköping (RS), Norrköping-Vrinnevisjukhuset (LS), Kullbergsska sjukhuset		Linköping		

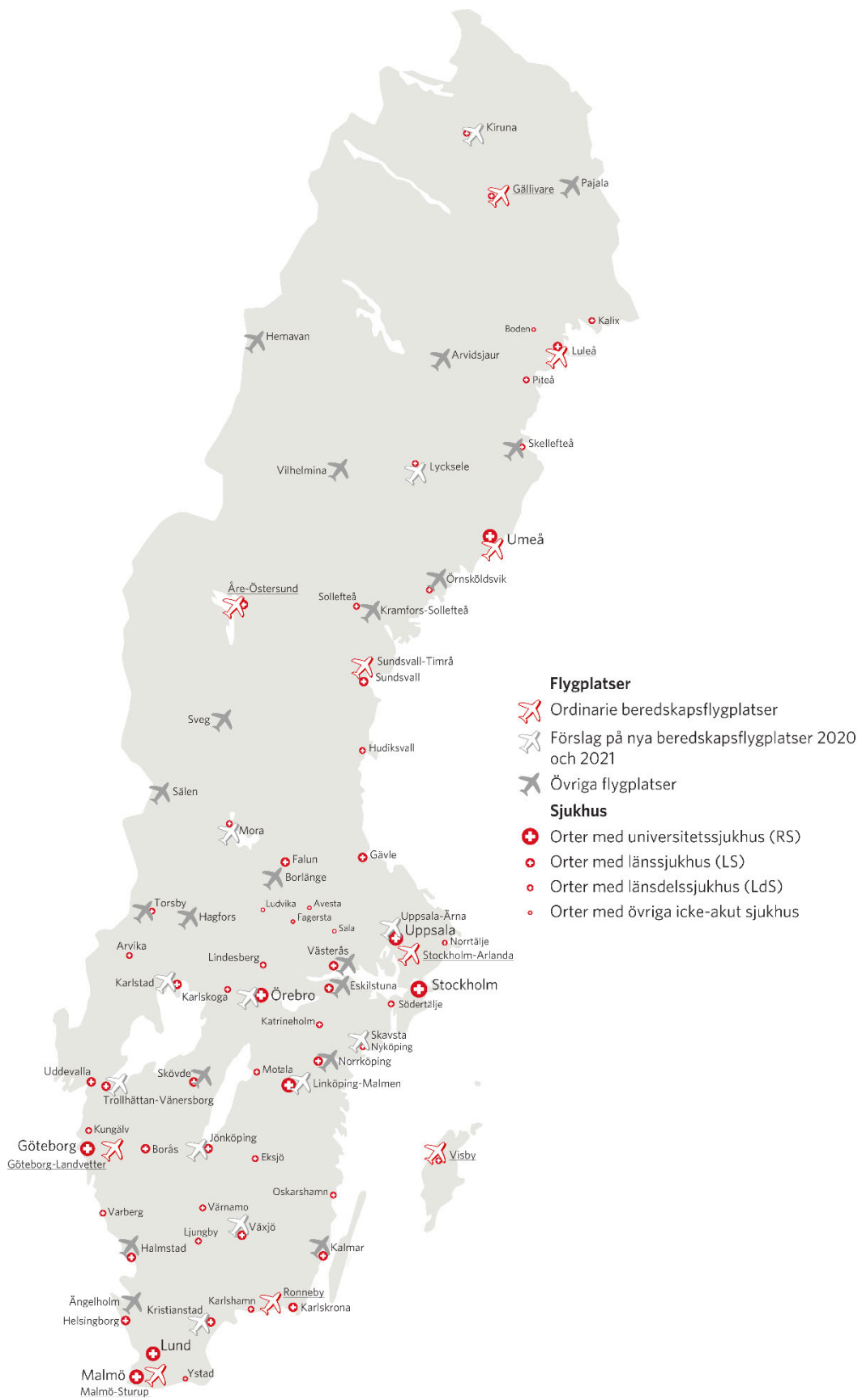
Typ av akutsjukhus och tillgång till helikopterplatta	Utgör ordinarie beredskaps-flygplatser	Förslag efter översyn 2020	Aktuellt förslag 2021	Närmaste beredskaps-flygplats
Katrineholm (LdS), Motala lasarett (LdS)				
Länssjukhuset Ryhov- Jönköping (LS), Höglandssjukhuset-Eksjö (LdS)		Jönköping		
Norra Älvsborgs Länssjukhus (NÄL) i Trollhättan, Uddevalla sjukhus (LS)			Trollhättan- Vänersborg	
SU Göteborg ³⁰ (RS), Södra Älvsborgs sjukhus Borås (LS), Kungälv sjukhus (LdS), Alingsås lasarett (LdS)	Landvetter			
Hallands sjukhus Halmstad (LS), Varberg sjukhus (LdS)				Landvetter, Malmö
Växjö lasarett (LS), Värnamo sjukhus (LdS), Ljungby lasarett (LdS)			Växjö	
Kalmar lasarett (LS), Oskarshamn sjukhus (LdS)				Ronneby, Växjö
Blekingesjukhuset i Karlskrona och Karlshamn (LS)	Ronneby			
Centralsjukhuset Kristianstad (LS)			Kristianstad	
SUS Lund och Malmö (RS), Helsingborg lasarett (LS), Ystad lasarett (LdS), Landskrona lasarett (LdS), Trelleborg lasarett (LdS)	Malmö-Sturup			

³⁰ I Sahlgrenska universitetssjukhuset ingår enheterna Sahlgrenska universitetssjukhuset Göteborg, Östra sjukhuset och Mölndals sjukhus.

Bilaga 2 Geografisk placering med avseende på orter med helikopterplattor på sjukhus



Bilaga 3 Förslag på beredskapsflygplatser



Bilaga 4 Vid utökning till 27 beredskapsflygplatser

Flygplats	Lokalisering av akutsjukhus	Flygplatsens kapacitet	Aktörernas motiveringar och andra möjliga faktorer med bäring på kris och beredskap
Skellefteå flygplats	Skellefteå lasarett (LdS) 2 mil	Landningsbana: 2520 m x 45 m Flygplatsen har tillgång till bra bankapacitet och faciliteter.	Närheten till akutmottagning. Skellefteå industriella utveckling med 10 000 nya arbetstillfällen inom de närmaste 5-10 åren kommer leda till en ökad befolkningstillväxt. Staden kommer bli en av norra Sveriges största städer. Samhällsomställningen innebär att Skellefteå med stor sannolikhet kommer vara den stad som har störst antal arbetstillfällen inom industriell näring. Detta leder till krav på snabba transporter med samhällsflyg vid eventuella kriser.
Borlänge flygplats	Falun lasarett (LS) 2,6 mil. Avesta Lasarett (LdS) 5,5 mil	Landningsbana: 2313 m x 45 m. Flygplatsen har tillgång till bra bankapacitet och faciliteter.	Närheten till två akutmottagningar. I regionen finns ett stort befolkningsunderlag på omkring 160 000 samt Dalregementet I13.
Västerås flygplats	Västerås lasarett (LS) 5 km Enköpings lasarett (LdS) 2,9 mil	Landningsbana: 2581 m x 45 m Flygplatsen har tillgång till bra bankapacitet och faciliteter.	Närheten till två akutmottagningar. I regionen finns ett stort befolkningsunderlag.
Halmstad flygplats	Hallands sjukhus Halmstad (LS) 3,2 km Varberg sjukhus (LdS) 7 mil	Landningsbana: 2268 m x 45 m. Flygplatsen har tillgång till bra bankapacitet och faciliteter.	Närheten till två akutmottagningar. Forsvarsmaktens tekniska skola har sitt huvudsäte i Halmstad och är den största av försvarsmaktens skolor. I staden finns också Militärhögskolan Halmstad, MHS H och Luftvärnsregementet LV6. Vid flygplatsen finns försvarsmaktens flygverkstad.
Kalmar flygplats	Kalmar lasarett (LS) 4,7 km Oskarshamn sjukhus (LdS) 7,4 mil	Landningsbana: 2320 m x 45 m. Flygplatsen har tillgång till bra bankapacitet och faciliteter.	Närheten till två akutmottagningar. Kalmar län med Öland är en välbesökt turistdestination, i synnerhet sommartid vilket medför ett behov av hemtransporter med flyg för turister som insjuknat i länet.

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

trafikverket.se

RAPPORT

Beredskapsflygplatser för att säkra samhällsviktiga flygtransporter

Kompletterande underlag och förslag avseende svenska beredskapsflygplatser (slutrapport)



Trafikverket

Postadress: Röda vägen 1, 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Beredskapsflygplatser för att säkra samhällsviktiga flygtransporter –
Kompletterande underlag och förslag avseende svenska beredskapsflygplatser (slutrapport)

Författare: Wigler Katarina, PLnpp

Dokumentdatum: 2021-11-10

Ärendenummer: TRV 2021/77081

Version: 1.0

Kontaktperson: Katarina Wigler

Publikationsnummer: 2021:223

ISBN 978-91-7725-967-1

Innehåll

Uppdraget	6
Sammanfattning	7
Delrapportens förslag	8
Förslag till ny modell för systemet med beredskapsflygplatser	9
Inledning.....	9
Beredskapssystem i andra länder.....	9
Norge.....	10
Danmark	10
Finland.....	10
Spanien.....	11
Frankrike.....	11
Storbritannien	11
Skottland.....	11
Grundförutsättningar för det svenska systemet.....	12
Allmänt om statligt stöd.....	12
Statligt stöd och beredskapsflygplatser	13
Icke-diskriminering mellan flygplatser.....	14
Utveckling av befintlig modell med frivilliga avtal	15
Kostnadsöversyn	15
Avtalslängd	15
Åläggande att hålla beredskap	16
Försvarsmakten	16
Swedavia	16
Flygplatshållare av regionala flygplatser	17
Bidragsmodell genom stödordning	17
Stödordning utifrån undantag	18
Stödordning som anmäls	20
Stödordning utifrån icke-ekonomisk verksamhet	21
Ersättning för beredskap genom länsplaneförordningen eller statsbidragsförordningen	22

Rekommendationer för vägval	23
Förslag avseende finansieringsmodell	24
Totalförsvarsaspekter för beredskapsflygplatser .	26
Frågeställningen och dess beredning	26
Samverkansparter.....	26
Resultatet av dialogerna	26
Försvarsmakten	27
Kustbevakningen	27
Polismyndigheten.....	28
Sjöfartsverket.....	28
Svenska regionala flygplatser (SRF)	28
Sveriges kommuner och regioner (SKR)	29
Transportstyrelsen	29
Sammanfattning av dialoger och inkomna synpunkter	29
Förslag	30
Ett operativt funktionsansvar	31
Frågeställningen och dess beredning	31
Samverkansparter.....	31
Aktörer på systemnivå idag.....	31
Resultatet av samverkan och dialoger	32
Regionernas arbete med en nationell flygkoordineringscentral	33
Sammanfattning av dialoger och inkomna synpunkter	33
Förslag	34
Identifierade krav för ett operativt funktionsansvar	34
Övrigt	35
Synpunkter och inspel till tidigare förslag	35
Synpunkter om ytterligare beredskapsflygplatser	35
Synpunkter på justering i förslaget	35
Synpunkter på andra upplevda brister.....	36
Pågående insatser inom samhällsviktiga flygtransporter	36
Utökad möjlighet att landa i dåligt väder.....	36
Möjlighet att landa på obemannade flygplatser	37

Bättre tankningsmöjligheter för polishelikoptrar	37
Utveckling av ett nätverk med obemannade flygplatser för krisinsatser och nationell samordning	37
Slutsatser vad gäller övriga synpunkter och pågående utveckling	38

Uppdraget

Regeringen gav den 17 juni 2021 Trafikverket i uppdrag¹ att göra kompletterande analyser av beredskapsflygplatser med utgångspunkt från verkets redovisning den 15 juni 2020 och erfarenheter från ordningen med temporära beredskapsflygplatser under pandemin samt hälso- och sjukvårdens och andra samhällsviktiga funktioners behov av tillgänglighet för samhällsviktiga flygtransporter i hela landet. Trafikverket har inte haft i uppdrag att utreda systemet som omfattar själva verksamheten med flygrörelserna: uppdraget omfattar enbart uppbyggnaden, finansieringen och driften av *systemet med infrastrukturen* som ska kunna användas för samhällsviktiga flygtransporter utanför öppethållningstid.

Trafikverket har i en första delrapport redovisat kompletterande underlag och förslag avseende samhällsviktiga verksamheters behov av beredskapsflygplatser, vilka flygplatser som bör vara beredskapsflygplatser ur ett beredskaps- och samhällsekonomiskt perspektiv, kostnadsberäkningar för olika ambitionsnivåer av beredskap samt alternativ för statens ersättning- och finansieringsmodell. Denna redovisning återfinns i Trafikverkets delrapport².

I den förevarande rapporten redovisas underlag och förslag avseende den befintliga modellen med frivilliga avtal, statsstödsfrågor, totalförsvarsaspekter samt ansvaret för drift och kommunikation avseende öppnande av beredskapsflygplatserna.

Denna rapport utgör slutredovisningen av uppdraget.

¹ I2020/01819

² https://www.trafikverket.se/contentassets/1d4bf716f8b544afa8d869fac4d88ed6/delrapport-ru-kompl-underlag-beredskapsflygplatser-trv-2021_77081-signerad.pdf (publikationsnummer 2021:152)

Sammanfattning

Utifrån genomförandet av uppdraget drar Trafikverket följande slutsatser och lämnar följande förslag:

- Trafikverket föreslår inga ytterligare flygplatser till de 22 som förs fram i delrapporten. De synpunkterna som har framkommit i samverkan eller inkommit på annat sätt föranleder enligt verkets bedömning inte någon justering av tidigare inlämnade förslag på permanenta beredskapsflygplatser. Noteras bör att inga kontakter har tagits med de föreslagna flygplatserna i nuläget, det är därmed inte är klarlagt ifall dessa flygplatser kan åta sig eller att det finns nödvändiga förutsättningar för att få ett sådant uppdrag.
- Trafikverket föreslår att som väg för ersättning för beredskapen bör regeringen överväga en bidragsmodell i form av en förordning för de kostnader som avser flygplatsernas icke-ekonomiska verksamhet. Om det bedöms önskvärt kan en sådan förordning få ett rättsligt godkännande av EU-kommissionen. Vägvalet kräver dock fortsatt utredning och djupare analys, den kostnadsnivå som redovisades i delrapporten inte exempelvis är kopplad till någon av de modeller som diskuterats i förevarande rapport.
- Försvarsmakten rekommenderas att få i uppdrag att hålla beredskap på de av regeringen utpekade flygplatser där Försvarsmakten är flygplatshållare, genom deras instruktion och regleringsbrev.
- De grundläggande förutsättningarna för systemet med beredskapsflygplatser har stor relevans även för totalförsvaret, såsom funktionaliteten hos och tillgängligheten till systemet liksom dess finansiering, där behovet är ett robust system som kan nyttjas direkt vid akuta behov. Staten behöver ha rådighet över fler flygplatser i hela landet för förberedelser som vidtas för att förbereda Sverige för krig och under högsta beredskap. Modern krigföring kan komma att ställa extraordinära krav på möjligheterna till flygtransporter och därmed tillgången på flygplatser. Såväl kvalitativa krav med avseende på t.ex. kapacitet, uthållighet och redundans som kvalitativa krav med avseende på spridning, tillgänglighet och geografisk placering, kan komma att ställas på flygtransporter och tillgången till infrastruktur. Totalförsvarsaspekterna när det gäller systemet med beredskapsflygplatser har dock inte kunnat klarläggas fullt ut. Trafikverket bedömer att en bred samverkan bör initieras för att få fram vilka behov med avseende på totalförsvarsaspekter som finns när det gäller systemet och beredskapsflygplatserna liksom vilka krav som kan behöva uppfyllas av flygplatserna ur ett totalförsvarsperspektiv.
- Regeringen föreslås uppdra åt lämplig myndighet att, i form av ett utpekat operativt funktionsansvar, ansvara för drift och kommunikation avseende öppnande av beredskapsflygplatserna. Då flera myndigheter i Sverige kan ha olika data eller förutsättningar som behövs för att fullgöra rollen kan det bli nödvändigt att dessa identifieras så att de kan bidra i den omfattning som krävs. Det operativa funktionsansvaret behöver motsvara statens roll i förhållande till andra aktörer. Därför har förslaget kompletterats med de krav som minst bör vara uppfyllda för att tillgodose de grundläggande behoven hos utförare av samhällsviktiga flygtransporter.

Delrapportens förslag

Trafikverket föreslår i den delrapport³ som redovisades den 5 augusti ett nationellt nät om totalt 22 beredskapsflygplatser. Förslaget utgår dels från verkets redovisning 2020 av regeringsuppdraget att göra en översyn av beredskapsflygplatserna, dels från erfarenheter från den pågående pandemin och tillgången till temporära beredskapsflygplatser. Förslaget innebär att utöver de tio ordinarie beredskapsflygplatserna ska ytterligare tre beredskapsflygplatser läggas till de nio som föreslås i översynen 2020:

Ordinarie beredskapsflygplatser	Förslag på ytterligare beredskapsflygplatser i Trafikverkets översyn 2020	Förslag på ytterligare beredskapsflygplatser utifrån denna utredning
Gällivare flygplats	Kiruna flygplats	Trollhättan-Vänerns flygplats
Luleå flygplats	Lycksele flygplats	Växjö flygplats
Umeå flygplats	Mora flygplats	Kristianstad flygplats
Sundsvall-Timrå flygplats	Uppsala-Årna flygplats	
Åre-Östersunds flygplats	Karlstad flygplats	
Stockholm-Arlanda flygplats	Örebro flygplats	
Visby flygplats	Skavsta flygplats	
Göteborg-Landvetter flygplats	Linköping-Malmen flygplats ⁴	
Ronneby flygplats	Jönköping flygplats	
Malmö-Sturup flygplats		

Trafikverket har framförallt baserat förslaget på att beredskapsflygplatserna ska vara lokaliserade nära ett universitets-, läns- eller länsdelssjukhus med akutmottagning och helikopterplatta. Övriga motiv rör operationella aspekter som bankapacitet och andra typer av faciliteter för att hantera olika former av kriser, geografisk spridning av tankmöjligheter och inbördes back-up för flygplatserna vid såväl oväntade händelser som för helikopterflygningar vid svåra väderförhållanden och redundans. Därmed har Transportstyrelsens förslag till så kallade reservflygplatser fortsatt beaktats.

Förslaget beräknas kosta cirka 58 miljoner kronor per år, där beräkningen baserats på den finansieringsmodell som lades fram i översynen 2020.

Förslaget bedöms få som effekt att staten får en större roll på regionernas ansvarsområde, i detta fall sjukvårdstransporter, genom att i ökad grad säkerställa att det finns ett nät av beredskapsflygplatser. Det innebär däremot inte någon skillnad vad gäller flygplatsernas förmåga att bedriva sin verksamhet utan handlar enbart om att föreslå vilka flygplatser som bör vara beredskapsflygplatser utifrån behoven och mot bakgrund av samma modell med frivilliga avtal och kostnadsberäkningar som finns idag respektive föreslås i översynen 2020.

³ https://www.trafikverket.se/contentassets/1d4bf716f8b544afa8d869fac4d88ed6/delrapport-ru-kompl-underlag-beredskapsflygplatser-trv-2021_77081-signerad.pdf

⁴ I Transportstyrelsens rapport (TSL 2019-7957) med förslag till så kallade reservflygplatser och i Trafikverkets redovisning 2020 av regeringsuppdraget att göra en översyn av beredskapsflygplatserna föreslås Linköping City flygplats som reservflygplats respektive beredskapsflygplats. I delrapporten av den 5 augusti anges dock felaktigt att Linköping-Malmen flygplats föreslagits. Felet får inga konsekvenser med avseende på frågan om reservflygplatser då det enligt Transportstyrelsen inte spelar någon avgörande roll vilket av flygplatserna som får rollen. Vad gäller flygplatshållarnas möjligheter att utgöra beredskapsflygplatser behandlas det i detta avsnitt.

Förslag till ny modell för systemet med beredskapsflygplatser

Inledning

Sedan 2012 har Trafikverket ingått årliga överenskommelser med fyra flygplatshållare i syfte att säkerställa att de håller beredskap på de i flygplatser som ingår i ordinarie beredskapsystem. Under pandemin har 17 ytterligare flygplatser temporärt tillförts systemet och likadana överenskommelser har ingåtts med dessa flygplatshållare. I dagsläget gäller de temporära överenskommelserna till den 31 december 2021.

Överenskommelserna är utformade som avtal och Trafikverket ingår dessa med respektive flygplatshållare för de ordinarie beredskapsflygplatserna inför varje nytt år.

I översynen från juni 2020 identifierades ett antal problem med den modell för finansiering av beredskapsflygplatser som är aktuell idag. I den översynen hade Trafikverket inte förutsättningar att bottsna i en utredning om en helt ny modell utan föreslog en vidareutveckling av dagens modell. Denna vidareutveckling föreslogs även i delrapporten för det förevarande uppdraget .

Inför slutrapporteringen av detta uppdrag har Trafikverket tagit resonemanget om en ny modell ett steg till. Dock är frågan mycket juridiskt komplex, och flygplatsernas diametralt olika förutsättningar gör frågan svårutredd.

Trafikverket har i arbetet samrått med flygplatshållare för de ordinarie beredskapsflygplatserna (Försvarsmakten, Swedavia, Sundsvall-Timrå flygplats, Gällivare flygplats), Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) och Svenska regionala flygplatser (SRF).

Trafikverket har med dessa instanser diskuterat de alternativ som kommer redogöras för i detta avsnitt. Trafikverkets rekommendation för vägval har inte slutligt stämts av med instanserna men deras synpunkter och önskemål har vägts in i rekommendationen. I kort-het önskar instanserna kostnadstäckning och begränsad administration.

Avsnittet inleds med en översiktlig beskrivning av andra länders beredskapssystem för samhällsviktigt flyg. Därefter beskrivs allmänt reglerna för statligt stöd. Resterande delar av avsnittet beskriver olika alternativa vägar vid val av modell för finansieringen. Avsnittet avslutas med rekommendationer för arbetet framåt.

Beredskapssystem i andra länder

Flygplatsers roll ur ett beredskapsperspektiv är ett område som är aktuellt i alla länder – alla behöver hantera de behov som samhället har av snabba luftburna transporter när som helst på dygnet, både i ett normalläge och under olika nivåer av beredskap. Olika länder har dock vitt skilda förutsättningar för denna hantering, om ens behovet av reglering finns. Om det finns behov av reglering spelar ägarstrukturen vad gäller flygplatserna en stor roll, men också traditioner och geografi.

Trafikverket har gjort en kartläggning av olika europeiska länders system i detta avseende. Urvalet av länder är inte gjort på något annat sätt än att de länder som haft information om sina system på webben, och i vissa fall även svarat på frågor vid dialog med Trafikverket via e-post, redogörs för i denna rapport. För att få en bild av andra länders fullständiga system nämns i förekommande fall även uppbyggnaden av själva flygverksamheterna, men då dessa delar inte omfattas av Trafikverkets uppdrag sker ingen analys av dem.

Norge

I Norge är det den statligt ägda organisationen Luftambulansetjenesten (LAT) som ansvarar för hela Norges ambulansflygverksamhet. Dess verksamhet är helt skattefinansierad och förvaltas via de fyra vårdregionerna i Norge.

Avinor AS är ett helägt statligt aktiebolag som äger Norges samtliga 44 flygplatser. Nio av dessa flygplatser drivs i samarbete med det norska försvaret. I Avinors uppdrag ingår att tillse att flygplatserna har beredskap för att ta emot flygambulanstransporter dygnet runt. Beredskapen för detta finansieras av Avinor medan sjukvården betalar ett enhetspris för faktiskt utförda akutinsatser utanför flygplatsernas öppettider.

Finansieringen för beredskapen bygger på lönetillägg för jourhavande personal i beredskap samt lön för ytterligare personer som behöver anställas för att beredskapsplanen ska kunna fungera. I nuläget har 15 flygplatser som ligger under Avinors ansvar öppet dygnet runt, resterande flygplatser har personal i beredskap.

Danmark

Norsk Luftambulans A/S tillhandahåller den danska medicinska helikoptertjänsten. Verksamheten drivs och kontrolleras gemensamt av de fem danska regionerna. Därtill har det danska flygvapnet en stor roll när det gäller olika typer av beredskapsflygningar med helikopter. Beroende på landets begränsade storlek finns inte något större behov av ambulansflygplan och därmed inte heller behov av flera dygnet-runt-öppna flygplatser.

För Danmarks del är det tillräckligt att Kastrup, som är en av de nio flygplatserna i landet, har öppet dygnet runt. I övrigt används i princip bara helikopterplattor vid sjukhus och där har den danska staten ingen roll. Den danska staten äger 39 procent av det bolag som driver Kastrup och Roskildes flygplatser. Det är endast flygplatsen på Bornholm som är statlig, övriga flygplatser är kommunalt ägda.

Den danska luftnavigationslagen⁵ fastställer särskilda villkor för flygplatser av avgörande betydelse för Danmarks nationella och internationella flygtrafik. Det ger Trafikstyrelsen, den danska luftfarts- och järnvägsmyndigheten, en rättslig grund att kräva att en flygplats alltid är öppen och kan ställa vissa krav gällande kapacitet. Detta gäller dock enbart för Kastrup, men i och med att flygplatsen är öppen dygnet runt för alla typer av flygningar har den danska staten inte sett ett behov av att ställa några specifika krav relaterade till samhällsviktigt flyg.

Finland

I Finland är det ett rikstäckande statligt företag som ansvarar för medicinsk helikopterverksamhet tillsammans med de fem universitetssjukhusdistrikten. Själva flygverksamheten upphandlas sedan av privata aktörer.

Finavia är Finlands statligt ägda flygplatsbolag och äger 20 flygplatser varav Helsingfors-Vanda är den största. Tio av de statligt ägda flygplatserna hålls av Finlands försvarsmakt. Utöver de 20 statliga flygplatserna finns en kommunalägd flygplats samt två stiftelseägda flygplatser.

Helsingfors flygplats har öppethållning dygnet runt och flygplatsen i Åbo garanteras tillgänglighet 24/7 av finska kustbevakningen genom avtal med Finavia. De tio flygplatser som hålls av försvaret bemannas av militär personal dygnet runt och kan därmed vid behov ta emot samhällsviktigt flyg.

⁵ 13 oktober 2017, 57 (2) §

Spanien

Den luftburna ambulansverksamheten i Spanien är organiserad under de 17 olika autonoma regionerna, vilket gör att uppläggen ser olika ut. Normalt sett är verksamheten antingen kontrakterad med privata aktörer av regionerna eller koordinerad via Guardia Civil, en organisation för det spanska civila försvaret.

AENA är ett statligt ägt aktiebolag som äger Spaniens samtliga 46 flygplatser med linjetrafik samt två heliports. I den spanska grundlagen står det att flygplatserna är ett allmänintresse och därmed bör vara under statlig kontroll.

Frankrike

I Frankrike finansieras ambulanshelikopterverksamheten via offentliga anslag, där antingen staten eller regionerna är ansvariga för finansieringen. Ambulansverksamheten kontrakteras med privata aktörer medan brandflyg, bergräddning, polis etc. utförs av myndigheter.

Frankrike har 78 flygplatser med linjetrafik och majoriteten av flygplatserna är statligt ägda, men staten har genom koncession överlåtit driften till kommuner och regioner.

Storbritannien

Storbritanniens (exklusive Skottlands) ambulansflyg bedrivs framförallt genom de 21 medlemsorganisationerna till den nationella organisationen Air Ambulances UK. Air Ambulances UK finansieras primärt genom donationer från privatpersoner och företag. Även Storbritanniens militära organisationer utför ambulansflygningar. Den brittiska statliga myndighet som ansvarar för sjukvården i landet erbjuder ett visst finansiellt stöd till Air Ambulances UK i form av att tillhandahålla sjukvårdspersonal och utrustning.

Storbritannien har cirka 60 flygplatser varav majoriteten är privata och drivs i bolagsform. Landet har dock tio statligt ägda flygplatser, samtliga belägna i Skottland. Ett mindre antal av Storbritanniens flygplatser ägs antingen genom ett samarbete mellan kommunala och privata aktörer eller enbart av kommuner. De flesta flygplatser i Storbritannien har öppet dygnet runt och något särskilt system för att tillgängliggöra dem är därmed inte nödvändigt, undantaget Skottland i och med geografien och den i jämförelse glesa befolkningsstrukturen där.

Skottland

Scottish Ambulance Service (SAS) och Her Majesty's Coastguard (HMCG) är de huvudsakliga organ som ansvarar för tillhandahållandet av akuta flygtransporter i Skottland. Båda är statliga och kontrakterar olika delar av sin verksamhet till privata företag.

Highlands and Islands Airports Limited (HIAL) är ett statligt aktiebolag som driver 11 flygplatser i Skottland. SAS har ett kommersiellt avtal med HIAL som täcker öppnandet av HIAL:s flygplatser utanför normala öppettider. Även tillhandahållandet av tjänster, inklusive öppettider, mellan HMCG och den relevanta flygplatsoperatören är en kommersiell fråga. Enligt den skotska transportmyndigheten förekommer således inget direkt statligt stöd till beredskapssystemet utan det går istället som generellt driftstöd till flygplatserna.

I Skottland finns det inget lagligt krav på att en flygplats ska vara tillgänglig för samhällsviktigt flyg, vare sig inom eller utanför normala öppettider. Det finns heller inga direkta avtal mellan den skotska staten och flygplatsoperatörerna. Tillhandahållande av flygplatstjänster för samhällsviktigt flyg är en kommersiell fråga mellan berörda parter.

Grundförutsättningar för det svenska systemet

I alla länders system för flygverksamheten avseende samhällsviktigt flyg och infrastrukturen för denna verksamhet ingår en offentlig inblandning i någon omfattning. Dock skiljer sig omfattningen och det offentliga roll markant åt mellan länderna.

Den mest avgörande betydelsen för skillnader i systemen avseende infrastrukturen för samhällsviktigt flyg är förstås behovet, som i sin tur grundar sig på hur infrastrukturen och geografien samspelar. I Danmark, med dess relativt begränsade yta, finns inte behovet av transporter med flygplan på samma sätt som i Norge och Sverige. I Storbritannien, med undantag för Skottland, finns istället inte behovet av att verkställa ett system för flygplatserns tillgänglighet eftersom marknadsläget innebär att de flesta flygplatser är öppna dygnet runt på kommersiell basis.

Sverige däremot, har dels långa avstånd, dels ett marknadsläge som innebär att endast fyra av totalt 44 flygplatser har öppet dygnet runt. När behovet av att rigga ett system med beredskapsverksamhet på flygplatserna finns, har ägarbilderna av denna infrastruktur en relativt stor betydelse. Förutom Sverige är det Finland, Danmark och Storbritannien, av genomgångna länder, som har en blandning av statligt, kommunalt/regionalt samt privat ägande – men förhållandena mellan dessa är inte lika. I Sverige och Danmark är majoriteten av flygplatserna kommunalt/regionalt ägda medan de privata är i majoritet i Storbritannien och de statliga i Finland. Norge, Spanien och Frankrike har i princip enbart statligt ägande av sina flygplatser, så är även fallet i Skottland.

I Norge kan Avinor, som inte enbart är ett statligt bolag utan även har myndighetsuppgifter, ålägga samtliga flygplatser i landet att hålla beredskap dygnet runt och i Finland har den omfattande militära inblandningen i driften av flygplatserna en avgörande betydelse.

Sverige har ett annat utgångsläge i detta avseende – Swedavia är ett statligt bolag utan myndighetsutövande delar och ska således agera helt marknadsmässigt. Regeringen kan inte ålägga Swedavia uppgifter som inte går ihop med kravet på marknadsmässighet. Kommuner och regioner är självstyrande från staten och bestämmer således ensidigt över sina flygplatserns verksamheter. Försvarsmakten är flygplatshållare för flera flygplatser men endast två av dessa, Luleå Kallax och Ronneby, är samtidigt kommersiella flygplatser och har de tjänster som samhällsviktiga flygtransporter behöver. Det är idag inte möjligt för samhällsviktigt flyg att utan begränsningar använda de helt militära flygplatserna. Det kan bero både på tillstånd, operativa förutsättningar på flygplatserna eller ha en koppling till försvarsaspekter.

Sveriges diversifierade ägarbild kombinerat med andra olikheter mellan flygplatserna, liksom de komplexa juridiska regelverken, innebär stora utmaningar. Regelverken som blir gällande i detta fall, och vad de får för konsekvenser för olika varianter av finansieringsmodeller, redogörs för i kommande avsnitt.

Allmänt om statligt stöd

EU:s statsstödsregler sätter ramarna för Sveriges möjligheter att med offentliga medel kunna stödja en viss verksamhet. Reglerna finns i bl.a. artiklarna 107-109 i EUF-fördraget (Fördraget om Europeiska unionens funktionssätt). Där fastställs att statsstöd är förbjudet om det inte uppfyller vissa på förhand bestämda undantag.

Statsstöd innebär att det offentliga (det vill säga staten [myndigheter], kommuner eller regioner) stöttar företag med offentliga medel och det resulterar i att mottagaren får en fördel gentemot andra aktörer på marknaden, genom att stödet gynnar en viss verksamhet

eller produktion. Stödet måste också ha en potentiell påverkan på konkurrensen och på handeln mellan EU:s medlemsstater. Dessa krav är dock mycket lågt ställda och är oftast uppfyllda när någon har fått en viss fördel.

För att kontrollera om en ersättning utgör statsstöd används fyra kriterier⁶ som samtliga måste vara uppfyllda för att det ska vara fråga om statligt stöd.

1. Gynnar stödet vissa företag eller viss produktion av varor?
2. Är det genom offentliga resurser (finansieringen kan vara direkt eller indirekt)?
3. Snedvrider eller hotar stödet att snedvrیدا konkurrensen?
4. Påverkar stödet handeln mellan medlemsstaterna?

Om svaret på alla fyra frågor ovan är ja är stödet sannolikt ett statsstöd och får då inte beviljas innan det godkänts av Europeiska kommissionen, s.k. genomförandeförbudet (artikel 108.3 i EUF-fördraget). Det finns dock möjligheter för det offentliga att bevilja statsstöd utan att EU-kommissionen godkänner det i förväg. Det kräver dock att stödet är förenligt med något undantag inom statsstödsregelverket. Exempel på sådana undantag är t.ex. de generella gruppundantagen, GBER. Det krävs bemyndigande från regeringen för att en myndighet ska kunna tillämpa undantagsreglerna.

Statligt stöd och beredskapsflygplatser

Reglerna om statligt stöd är bara tillämpliga när mottagaren av stödet är ett *företag*. Företag definieras som enheter som utövar ekonomisk verksamhet, oberoende av deras rättsliga ställning eller ägande och hur de finansieras.⁷ Varje verksamhet som består i att erbjuda varor och tjänster på en marknad är en ekonomisk verksamhet.⁸

På en flygplats kan dock såväl ekonomisk som icke-ekonomisk verksamhet bedrivas. Aktiviteter som normalt sett anses vara icke-ekonomiska omfattar bland annat flygkontrolltjänst, polis, tull samt brand- och räddningstjänst. Ekonomisk verksamhet är när flygplatsen tillhandahåller flygplatstjänster i utbyte mot betalning. För att ge stöd för verksamhet där ekonomiska aktiviteter utförs måste EU:s regler om statligt stöd beaktas. Icke-ekonomiska aktiviteter faller däremot utanför regelverket.

Det nuvarande systemet med beredskapsflygplatser bygger på bedömningen att ersättningen från Trafikverket inte utgör statligt stöd eftersom ersättning bara lämnas till icke-ekonomisk verksamhet, det vill säga beredskap. Att hålla denna beredskap är inget som flygplatsen skulle ha gjort utan det åliggande som följer avtalet med Trafikverket och därmed utgör själva beredskapen (dvs. förpliktelsen att ha tre personer i beredskap) inte någon ekonomisk aktivitet eftersom den inte utgör något utbudande av varor och tjänster på en marknad.

När flygplatsen öppnar för samhällsviktiga transporter anses dock flygplatsen bedriva ekonomisk verksamhet eftersom man då ägnar sig åt flygplatstjänster mot betalning.⁹ Regeringskansliet har bedömt stödet på samma sätt och har även kontrollerat frågan med

⁶ Artikel 107.1 Fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget).

⁷ Europeiska kommissionens tillkännagivande om begreppet statligt stöd som avses i artikel 107.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (2016/C 262/01) p. 7

⁸ EU-kommissionens tillkännagivande p. 12

⁹ Riktlinjen för statligt stöd till flygplatser och flygbolag p. 27.

EU-kommissionen som är av samma uppfattning.¹⁰ Själva beredskapen utgör en så kallad tjänst av allmänt intresse.¹¹

Även om ersättningen från Trafikverket faller utanför reglerna om statligt stöd måste det fortfarande säkerställas att¹²

- stöd inte ges för mer än de faktiska kostnaderna för åtgärden (*ingen överkompensering*),
- stödet inte går till annan verksamhet som flygplatsen bedriver (*ingen korssubventionering*), och
- det sker någon form av separat redovisning så att Trafikverket kan se att stödet inte överstigit kostnaderna för åtgärden och att det har gått till rätt åtgärd (*separat redovisning*).

Sammanfattningsvis vilar finansieringen av det nuvarande systemet med beredskapsflygplatserna på bedömningen att ersättningen från Trafikverket inte utgör statligt stöd.

Icke-diskriminering mellan flygplatser

Offentlig finansiering av icke-ekonomisk verksamhet får heller inte medföra otillbörlig diskriminering mellan flygplatser.¹³ Detta kan exempelvis vara fallet om det normala i en viss rättsordning är att vissa flygplatser måste bära vissa kostnader som följer av driften av flygplatsen medan andra inte behöver bära sådana kostnader. De senare kan då anses ha blivit beviljade en förmån oavsett om dessa kostnader avser en verksamhet som i allmänhet anses vara av icke-ekonomisk karaktär.

Beredskapsflygplatserna har erhållit sitt uppdrag utifrån geografiska parametrar för att skapa ett nät av flygplatser som kan ta emot samhällsviktiga transporter. De flygplatser som är beredskapsflygplatser har ålagts en skyldighet genom avtal att öppna under tider då de normalt har stängt och får ersättning för detta. Någon diskriminering kan inte anses föreligga då flygplatser som inte har något avtal med Trafikverket inte har någon skyldighet att öppna flygplatsen för sådana transporter. Inom gruppen av beredskapsflygplatser behandlas alla flygplatser lika och någon otillbörlig diskriminering kan därför inte anses ske inom ramen för det nuvarande systemet.

Reglerna om statligt stöd och icke-diskriminering mellan flygplatser har varit två grundpelare i utredningens analyser av möjligheterna att förändra dagens modell eller hitta en ny och bättre modell för systemet. Utifrån detta har Trafikverket identifierat fyra huvudspår gällande alternativ till dagens finansieringsmodell:

- Utveckla dagens system
- Ålägga flygplatser att hålla beredskap genom lagstiftning
- Bidrag för beredskap genom en ny stödordning

¹⁰ Regeringskansliets statsstödsfunktion har i april 2018 erhållit svar kring frågan i EU-kommissionens Wiki-tjänst. Svaret är inte juridiskt eller rättsligt bindande men ger ändå en indikation om EU-kommissionens uppfattning. EU-kommissionen reserverar sig också i sitt svar och menar att ett fullständigt svar skulle kräva mer information och granskning av de aktuella avtalen.

¹¹ Eftersom någon ekonomisk verksamhet inte bedrivs inom ramen för aktuell tjänst, jfr Meddelande från EU-kommissionen om tillämpningen av Europeiska unionens regler om statligt stöd på ersättning för tillhandahållande av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (2012/C 8/02).

¹² Riktlinjen för statligt stöd till flygplatser och flygbolag p. 36.

¹³ Riktlinjen för statligt stöd till flygplatser och flygbolag p. 37.

- Stödordning via undantagsregelverk
- Stödordning som anmäls via SGEI-rambestämmelser
- Stödordning grundad på icke-ekonomisk verksamhet
- Ersättning för beredskap via statsbidrags- eller länsplaneförordningarna

Nedan går dessa huvudspår igenom.

Utveckling av befintlig modell med frivilliga avtal

Kostnadsöversyn

Trafikverket uttalade sig i delrapporten kortfattat om finansieringsmodellen från rapporten 2020 och vissa möjligheter att uppdatera den. Det inkom ett antal förslag från remissinstanserna som bemöttes endast sammanfattningsvis i delrapporten.

Flera remissinstanser efterfrågar en fast ersättning på cirka 250 000-300 000 kronor i stöd per beredskapsflygplats och månad. En sådan schablonsumma skulle enligt förslag inte basera sig på faktiska kostnader och redovisning skulle inte behöva ske. Trafikverket ser inte det som möjligt att ge en schablonsumma utifrån reglerna om statligt stöd då schabloner inte baseras på flygplatsens faktiska kostnader för beredskapen och då riskerar att medföra överkompensation eller korssubventionering.

Möjlighet att få ersättning för viss infrastruktur har lyfts i remissrundan. För att få ersättning för kostnader kopplade till viss infrastruktur bedömer Trafikverket att det måste vara möjligt att avgöra i hur stor utsträckning som infrastrukturen används till samhällsviktigt flyg respektive kommersiell verksamhet. I den mån en beredskapsflygplats kan göra den distinktionen kan Trafikverket se en möjlighet att ge ersättning för kostnader kopplade till denna.

En fråga som lyfts av flera beredskapsflygplatser handlar om rörliga tillkommande kostnader förknippade direkt med att hantera samhällsviktigt flyg, exempelvis kemiska medel för att snabbt få rullbanan landningsbar vid is och halka. I utredningen från 2020 konstaterades att ersättning för förbrukningsmaterial sannolikt skulle räknas som stöd till den ekonomiska verksamheten och att det därför inte var tillämpligt under rådande modell. I EU-kommissionens s.k. covid-riktlinjer¹⁴ öppnas dock upp för att det kan vara möjligt att ge ersättning för ytterligare kostnader som bedöms vara en direkt följd av att flygplatsen öppnar för samhällsviktigt flyg. Det hade kunnat inkludera vissa av de rörliga tillkommande kostnader som beredskapsflygplatserna har lyft. För att säkerställa det bör vidare analys göras och eventuellt kontakt tas med EU-kommissionen för säkring av tolkningen.

Ytterligare en aspekt som lyftes i remissrundan var möjlighet att få ersättning för avskrivning av fordon och utrustning. Även här är Trafikverkets bedömning att det i så fall krävs en utredning för att fastställa om det går att avgöra i vilken omfattning fordon och utrustning används för beredskap respektive kommersiell verksamhet och hur en sådan ersättning i övrigt är förenlig med reglerna om statligt stöd.

Avtalslängd

Samrådsinstanserna har haft synpunkter på att årliga avtal inte är det mest praktiska, utan att fleråriga avtal vore att föredra. Flygplatsernas behov av att kunna planera sin verksamhet i längre perspektiv har lyfts fram, samt den administrativa bördan av årligt avtalstecknande

¹⁴ "Overview of the state aid rules and public service obligations rules applicable to the air transport sector during the COVID-19 outbreak", avsnitt 2.2.

och redovisning. Dessa synpunkter lyftes även i rapporten från 2020, där det konstaterades att Trafikverket hade förståelse för synpunkterna, men att verket saknar bemyndigande från regeringen som möjliggör tecknande av fleråriga avtal.

Trafikverket anser alltjämt att fleråriga avtal vore att föredra, för det fall dagens system med frivilliga överenskommelser ska finnas kvar, av de orsaker som nämns ovan. Fleråriga avtal skulle även göra systemet mer robust och förutsägbart.

Som alternativ till fleråriga avtal har Försvarsmakten fört fram ett önskemål om att teckna löpande grundavtal men där ersättning och övriga ekonomiska åtaganden hanteras i en bilaga som omförhandlas årligen. Detta skulle underlätta administrationen hos Försvarsmakten. Trafikverket ser detta som ett ytterligare alternativ men av finansieringstekniska skäl samt i syfte att främja den finansiella långsiktigheten ser Trafikverket fleråriga avtal som en mer robust modell.

Åläggande att hålla beredskap

Ett nytt upplägg, alternativt i kombination med dagens system, är att se över frivilligheten som idag är grund för samtliga beredskapsåtaganden.

I utredningen från 2020 kommenterade Trafikverket de slutsatser som Transportstyrelsen kom fram till i sin utredning från 2009 vad gäller möjligheten att genom lagreglering ålägga vissa flygplatser att hålla beredskap. Trafikverket var i stort positiv till Transportstyrelsens slutsatser och rekommenderade en djupare analys av möjligheterna till en lagreglering och konsekvenser av en sådan. En sådan djupare analys har inte rymts inom nuvarande uppdrag men förutsättningarna för att ålägga Försvarsmakten, Swedavia och flygplatshållare av regionala icke-statliga flygplatser ett beredskapsuppdrag beskrivs översiktligt nedan. Förutsättningarna för att ålägga privatägda flygplatser att hålla beredskap har inte diskuterats inom ramen för denna utredning.

Ett övervägande som behöver göras i detta fall är om det kan bli problematiskt, utifrån reglerna om statligt stöd, att hanteringen av olika beredskapsflygplatser skiljer sig åt (se avsnittet *Icke-diskriminering mellan flygplatser*).

Försvarsmakten

Då Försvarsmakten är en statlig myndighet kan regeringen, via Försvarsmaktens regleringsbrev eller instruktion¹⁵ ålägga den att säkerställa att dess utpekade flygplatser håller beredskap. Finansieringen skulle då kunna hanteras genom anslag direkt till Försvarsmakten.

Ett sådant upplägg skulle minska administrationen av att teckna överenskommelser och flytta medel mellan två myndigheter, vilket bedöms vara fördelaktigt för såväl Trafikverket som Försvarsmakten. Försvarsmakten förespråkar en sådan lösning.

Swedavia

Swedavia är ett statligt ägt företag som verkar under marknadsmässiga villkor och krav. Swedavias övergripande uppdrag är att på ett företagsekonomiskt lönsamt sätt ansvara för driften och utvecklingen av kostnadseffektiva, säkra och väl fungerande flygplatser. Swedavias bolagsordning anger att bolaget ska, inom ramen för affärsmässighet, aktivt medverka i utvecklingen av transportsektorn och bidra till att de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen uppnås.

¹⁵ Förordning (2007:1266) med instruktion för Försvarsmakten

Möjligheterna att ålägga Swedavia att hålla beredskap på sina flygplatser begränsas av det krav på affärsmässighet som gäller för bolaget. Ett uppdrag från regeringen om att hålla beredskap på Swedavias flygplatser kan ses som ett icke marknadsmässigt krav, vilket inte vore förenligt med flygplatsens uppdrag.

För att Swedavia ska kunna hålla beredskap på sina flygplatser utan att det ska anses strida mot kravet på marknadsmässighet krävs i vart fall full kostnadstäckning, men det är inte säkert att det räcker då beredskapsåtagandet inte genererar vinst eller andra affärsmässiga fördelar.

Flygplatshållare av regionala flygplatser

För kommuner och regioner finns en grundlagsstadgad princip om kommunalt självstyre. Begränsningar i detta självstyre måste fattas av riksdagen, det vill säga regleras genom lag. Innan en sådan begränsning kan bli aktuell måste en proportionalitetsbedömning göras. I en proportionalitetsbedömning ska konsekvenserna övervägas ingående, och prövning ska göras om skälen för den tänkta regleringen motiverar det eventuella intrång i den kommunala självstyrelsen som regleringen innebär. I detta ingår också att pröva om det ändamål som regleringen avser att tillgodose kan uppnås på ett för det kommunala självbestämmandet mindre ingripande sätt än det som föreslås.¹⁶

Om ett åläggande genom lagreglering ska kunna riktas mot kommuner måste även finansieringsprincipen beaktas. Den innebär att staten måste anvisa medel när den fattar beslut som innebär nya verksamheter för kommuner och regioner. Ett åläggande om att hålla beredskap vid de regionala flygplatserna hade således behövt kombineras med ett riktat statsbidrag som skulle innebära full kostnadstäckning. Ett riktat statsbidrag innebär i regel ökad administration för kommuner.

Om det riktade statsbidraget inte skulle behandla ekonomisk verksamhet så är det förenligt med reglerna om statligt stöd, men man kan välja att ändå låta EU-kommissionen granska upplägget för att säkerställa att den delar uppfattningen om att det rör sig om just icke-ekonomisk verksamhet.

Bidragsmodell genom stödordning

En alternativ modell för beredskapen är att övergå till en finansieringsmodell i form av en förordning där villkoren för beredskapen framgår och där ett bidrag utgår för de flygplatser som beviljas det. Villkoren i förordningen redogör då för vad som ingår i åtagandet att hålla beredskap och de övriga krav som ställs på flygplatsen inom ramen för detta.

Flygplatserna skulle i detta fall ansöka i någon form om att bli beredskapsflygplats och Trafikverket skulle sedan pröva ansökningarna mot de författningskrav som uppställs i förordningen. Ett sådant system bygger på en fortsatt frivillighet eftersom ett ansökningsförfarande aldrig kan bli tvingande. Precis som i dagens modell, där det finns en risk att en utpekad flygplats inte skriver på avtalet, finns alltså en risk med denna modell att utpekade flygplatser i detta alternativ väljer att inte ansöka om uppdraget och ersättningen. Vidare uppstår frågan vilka flygplatser som ska vara behöriga att söka inom ett geografiskt område och väljas ut i det fall flera flygplatser söker inom samma område.

En möjlig lösning kring detta är att i förordningen eller i regeringsuppdrag särskilt peka ut flygplatser som i första hand är utsedda som beredskapsflygplatser inom ett visst geografiskt område. Andra flygplatser som har förutsättningar att hålla beredskap inom samma geografiska område ges också behörighet att söka om den initialt utpekade flygplatsen inte

¹⁶ Se prop. 2009/10:80 s. 212–213.

väljer att söka av någon anledning. Den närmare regleringen av detta kräver emellertid ytterligare utredning.

En modell av detta slag kräver även en ändring av Trafikverkets instruktion¹⁷ av vilken det i dagsläget framgår att Trafikverket ska ingå överenskommelser med flygplatshållaren för den aktuella beredskapen.

För att säkerställa att stödet till beredskapsflygplatserna, vid en modell med en stödordning, är förenligt med EU:s regler om statligt stöd kan olika vägar väljas.

- *Stödordning utifrån undantag i statstödsregelverket.* En stödordning kan till exempel utformas utifrån något av regelpaketen med undantag från EU:s regler om statligt stöd. Stödet behöver då inte anmälas till EU-kommissionen. Som framgår i redogörelsen nedan innehåller emellertid flera av regelpaketen gränser för flygplatsernas årliga passagerarvolym vilket innebär att vissa beredskapsflygplatser i nuvarande system inte kan använda dessa regelpaket.
- *Notifiering av stödordning.* Ett annat alternativ är att notifiera en stödordning hos EU-kommissionen. Notifiering innebär kortfattat att EU-kommissionen då granskar stödåtgärden och bedömer om den kan godkännas utifrån ett statstödsperspektiv. En stödordning tas fram av regeringskansliet och det är regeringen som företrädare för medlemsstaten Sverige som anmäler en stödordning till EU-kommissionen. Det är enbart den del av ersättningen som anses utgöra statligt stöd som måste göras förenlig med EU-regler. Hit hör t.ex. ersättning som avser det som betecknas som flygplatsens ekonomiska verksamhet.¹⁸
- *Stödordning grundad på icke-ekonomisk verksamhet.* Ytterligare ett alternativ är att genom en förordning ge stöd till det som betecknas som icke-ekonomisk verksamhet och som därmed avser beredskapen på flygplatsen. Även en sådan ersättning kan granskas och godkännas av EU-kommissionen om medlemsstaten söker rättslig säkring av sådant stöd. Om EU-kommissionen skulle anse att stödordningen innehöll stöd till ekonomisk verksamhet skulle en notifieringsprocess enligt punkten ovan behöva inledas.

Nedan följer en genomgång av de olika grunder en ersättning för beredskapen kan baseras på för att göras förenlig med reglerna om statligt stöd.

Stödordning utifrån undantag

Gruppundantagsförordningen (GBER)

En förordning som skulle ge stöd till flygplatsens ekonomiska verksamhet behöver göras förenlig med någon av regelpaketen om statligt stöd. Ett sådant regelpaket är gruppundantagsförordningen¹⁹ (förkortad GBER). GBER innehåller bestämmelser där stöd anses vara förenligt med den inre marknaden och därmed undantas från anmälningsskyldigheten. Ett

¹⁷ Förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket, se särskilt 2 § p. 15.

¹⁸ I det sammanhanget måste dock motiveras varför staten ska lämna stöd till ett företags ekonomiska verksamhet inom ramen för ett beredskapsuppdrag och inte genom andra stöd till flygplatser. Exempel på andra bidrag av driftskaraktär är förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur och förordning (2006:1577) om statsbidrag för icke statliga flygplatser. Se mer om dessa i separat avsnitt.

¹⁹ EU-kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 av den 17 juni 2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget (GBER).

sådant stöd måste dock uppfylla samtliga villkor i kapitel I GBER och de särskilda villkor som uppställda för aktuell stödkategori i kapitel III GBER.²⁰

Vad avser stödåtgärder till regionala flygplatser²¹ finns i GBER villkor för driftstöd och investeringsstöd till flygplatser i artikel 56 a. En stödordning till beredskapen skulle således kunna använda denna bestämmelse som statsstödsrättslig grund för att göra stödet förenligt med den inre marknaden.

Detta är då bara nödvändigt för stödåtgärder som anses vara statligt stöd vilket i aktuellt fall skulle utgöra de delar av stödet till beredskapsflygplatserna som rör kostnader som härrör från den ekonomiska verksamheten. Övriga delar utgör icke-ekonomisk verksamhet och faller därmed utanför reglerna om statligt stöd. En uppdelning kan emellertid bli praktiskt svår och man kan välja att göra hela bidraget/stödet (dvs. stödet till den icke-ekonomiska såväl som den ekonomiska verksamheten) förenligt med GBER.

Ett sådant stöd skulle falla in under kategorin driftstöd i artikel 56 a GBER. I denna artikel finns en passagerarbegränsning som innebär som innebär att driftstöd inte får beviljas till flygplatser med en genomsnittlig årlig passagerarvolym på mer än 200 000 passagerare under de två räkenskapsår som föregår det år då stödet faktiskt beviljas. Driftstöd får heller inte betalas ut avseende något kalenderår under vilket den årliga passagerarvolymen vid flygplatsen överstiger 200 000 passagerare.

Detta gör att flera av de nuvarande beredskapsflygplatserna inte kan tillämpa GBER som statsstödsrättslig grund, då deras passagerarantal (i vart fall innan covid-19-pandemin) överstiger denna gräns. Denna lösning torde därmed inte vara en framkomlig väg för mer än ett fåtal flygplatser.

SGEI de minimis-stöd

En ytterligare förordning som kan användas som statsstödsrättslig grund för kostnader som är hänförliga till flygplatsens ekonomiska verksamhet är SGEI de minimis-förordningen.²² Av förordningen framgår att stöd till ett företag som tillhandhåller en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse undantas från anmälningsskyldigheten om villkoren i förordningen uppfylls.²³

Ett villkor är att stödet inte får överstiga 500 000 euro under en period om tre år.²⁴ Detta innebär att stödbeloppet är beroende av valutakursen för euro vilket gör att stödgränsen blir fluktuerande. Vid en valutakurs där 1 euro motsvarar 10 sek²⁵ kan 5 000 000 sek betalas ut under en treårsperiod vilket motsvarar lite mer än 1,6 miljoner per år per företag. Baserat på de belopp som betalats ut till de ordinarie beredskapsflygplatserna de senaste åren ligger beloppen nära denna gräns, och enstaka flygplatser ligger över detta belopp. Vidare finns kumuleringsregler att förhålla sig till i förordningen.

²⁰ Artikel 3 GBER.

²¹ En flygplats med en genomsnittlig årlig passagerarvolym på upp till 3 miljoner passagerare, se definition i artikel 2 GBER.

²² Europeiska kommissionens förordning (EU) nr 360/2012 av den 25 april 2012 om tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på stöd av mindre betydelse som beviljas företag som tillhandahåller tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (de minimis-stöd) möjliggör stöd till företag som tillhandahåller en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse

²³ Artikel 2.1 De minimis-förordningen.

²⁴ Artikel 2.2 De minimis-förordningen

²⁵ Valutakurs i oktober 2021 ligger på ca 10 sek för 1 euro.

Därmed torde denna grund anses som mycket osäker förutsatt att man vill säkra hela stödbeloppet från Trafikverket, dvs. både icke-ekonomisk och ekonomisk verksamhet.

SGEI-beslutet

Av EU-kommissionens beslut 2012/21/EU av den 20 december 2011²⁶ (SGEI-beslutet) framgår under vilka villkor statligt stöd i form av ersättning till vissa företag som anförtrots att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse är förenligt med den inre marknaden och är undantaget anmälningsskyldigheten.

I beslutet finns en begränsning när det gäller antalet passagerare, liknande den i GBER: det genomsnittliga antalet passagerare per år under de två räkenskapsåren som föregick det år då tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse tilldelades får inte överstiga 200 000.²⁷ Vidare finns en tidsgräns om 10 år för att tillämpa beslutet som statstödsrättslig grund.²⁸

Ersättningen enligt beslutet får inte överstiga vad som krävs för att täcka nettokostnaden för att fullgöra skyldigheterna i samband med tillhandahållandet av allmännyttiga tjänster, inklusive en rimlig vinst (nettokostnadsmetoden).²⁹

Mot bakgrund av passagerarbegränsningar och tidsgränsen om 10 år vid tillämpning av beslutet torde inte heller detta vara en tänkbar statsstödsrättslig grund.

Stödordning som anmäls

SGEI-rambestämmelserna

Kan inte någon av de ovanstående regelpaketerna användas kvarstår att anmäla stödordningen till EU-kommissionen. EU-kommissionen prövar då en sådan anmälan enligt villkoren i SGEI-rambestämmelser.³⁰ Ytterligare klargörande kring hur några av de principer som anges i rambestämmelserna för tjänster av allmänt ekonomiskt intresse ska tolkas i luftfartssektorn finns i EU:s riktlinje för statligt stöd till flygplatser och flygbolag.³¹

Av rambestämmelserna framgår de villkor som måste uppfyllas för att en anmälan ska godkännas och att stödordningen ska anses förenlig med den inre marknaden.³² Tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse måste till exempel vara korrekt definierad.³³ Det måste vidare finnas åtgärder för att undvika och återkräva eventuell överkompensation.

Stödordningen skulle endast vara förenlig med den inre marknaden om Trafikverket i urvalet av flygplatser som får del av stödet tillämpar offentlig upphandling.³⁴ Ersättningen ska också beräknas med samma metod för alla flygplatser och får inte överstiga vad som krävs för att täcka nettokostnaden inklusive en rimlig vinst.

²⁶ Europeiska kommissionens beslut 2012/21/EU av den 20 december 2011 om tillämpningen av artikel 106.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på statligt stöd i form av ersättning för allmännyttiga tjänster som beviljas vissa företag som fått i uppdrag att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.

²⁷ EU-kommissionens beslut 2012/21/EU artikel 2.1 e.

²⁸ EU-kommissionens beslut 2012/21/EU artikel 2.2.

²⁹ EU-kommissionens beslut 2012/21/EU artikel 5.

³⁰ Europeiska unionens rambestämmelser för statligt stöd i form av ersättning för offentliga tjänster (2012/C 8/03), rambestämmelserna.

³¹ Se avsnitt 4 i flygriktlinjen.

³² Avsnitt 2 Rambestämmelserna.

³³ 2.12-14 Rambestämmelserna.

³⁴ Se 2.6 Rambestämmelserna. Ett bidrag kommer inte tilldelas genom upphandling och det är oklart om ett bidrag genom en stödordning kringgår detta villkor och faller utanför reglerna om upphandling.

Att notifiera en stödordning är vanligtvis en tämligen omfattande process och det är oklart om villkoren i rambestämmelserna skulle uppfyllas avseende stöd till beredskapsflygplatser. Fördelen är att om stödet godkänns finns ett rättsligt bindande beslut om att EU-kommissionen anser stödet förenligt med EU:s inre marknad.

Stödordning utifrån icke-ekonomisk verksamhet

Trafikverket kan inom ramen för en förordning välja att bara ge stöd för de aktiviteter som avser flygplatsens icke-ekonomiska verksamhet. En sådan modell skulle då inte utgöra statligt stöd.³⁵ Systemet måste dock fortfarande säkerställa att ingen överkompensering eller korssubventionering sker och att separat redovisning tillämpas.³⁶ Överfinansiering eller finansiering som är generell och inte riktar sig till specifika delar av verksamheten kan i annat fall anses utgöra ett otillåtet statligt stöd.

I dagsläget ges bara ersättning för personalkostnad för personer i beredskap men det torde stå tämligen klart att flygplatserna har andra kostnader som är förknippade med beredskapen. Trafikverket bedömer därför att det bör finnas utrymme att utöka ersättningen genom att kartlägga de övriga kostnader som är direkt hänförliga till att hålla beredskap. Ersättningen från staten får då inte överstiga vad som är nödvändigt för att kompensera de extra kostnader som är relaterade till beredskapen. Detta kräver en noggrann kartläggning av kostnaderna och att det finns möjlighet att rent praktiskt separera dem från flygplatsernas övriga verksamhet.

Samma modell för att beräkna ersättning måste då användas för alla flygplatser och får inte leda till diskriminering mellan flygplatserna.³⁷ Det är viktigt att framhålla att Trafikverket inte kan bära alla kostnader kopplat till beredskapen utan att systemet fortfarande bygger på att användarna av tjänsten betalar avgifter för sitt nyttjande av tjänsten när flygplatsen öppnar för samhällsviktiga transporter.

Inom ramen för ett sådant finns en möjlighet att de kostnader man anser utgör icke-ekonomisk verksamhet granskas av EU-kommissionen för att ersättningen ska få ett rättsligt godkännande.³⁸ Alternativet är att inte be om en granskning och godkännande av EU-kommissionen, men det alternativet är givetvis förknippat med en högre risk.

Alternativet med att gå via icke-ekonomisk verksamhet kan användas för alla flygplatser oavsett storlek eftersom det inte finns något regelpaket att förhålla sig till utan bedömningen blir i stället om ersättningen går till icke-ekonomisk verksamhet eller inte. Ägarbilden spelar inte heller någon roll. Dock kräver alternativet, vilket framhållits ovan, en noggrann analys av nuvarande kostnader förknippade med beredskapen.

Alternativet torde också leda till effektivt hushållande av statens medel eftersom staten då inte ger ersättning till kostnader som avser flygplatsens ekonomiska verksamhet utan den begränsas till den merkostnad som beredskapen medför för flygplatsen.

³⁵ Jfr Riktlinjen för statligt stöd till flygplatser och flygbolag p. 36.

³⁶ Riktlinjen för statligt stöd till flygplatser och flygbolag p. 36.

³⁷ Riktlinjen för statligt stöd till flygplatser och flygbolag p. 37 och Overview of the State aid rules and public service obligations rules applicable to the air transport sector during the COVID-19 outbreak 2.2.

³⁸ I praktiken blir det en bedömning från EU-kommissionen att de delar medlemsstatens bedömning om att ersättningen inte utgör statligt stöd.

Ersättning för beredskap genom länsplaneförordningen eller statsbidragsförordningen

En ytterligare modell för finansiering av beredskapsflygplatserna är att överväga om ersättningen i stället kan ges inom ramen för de driftbidrag som idag lämnas genom förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur och förordning (2006:1577) om statsbidrag för icke-statliga flygplatser.

Enligt länsplaneförordningen kan bidrag lämnas för icke-statliga flygplatser som bedöms vara strategiskt viktiga för regionen.³⁹ Bidraget lämnas till den kommun där flygplatsen ligger och bidraget får täcka det faktiska underskottet för det aktuella verksamhetsåret vid flygplatsen. I och med att Trafikverket betalar ut ersättningen till kommunen blir det inte fråga om något statligt stöd.⁴⁰ I stället är det kommunen som ska säkerställa statsstödshanteringen enligt 3 b § i förordningen genom att bidrag måste var förenligt med GBER, SGEI-beslutet eller att flygplatsen måste ha ett godkänt förordnande enligt SGEI-rambestämmelserna. Vilken grund som används beror i huvudsak på antalet passagerare på aktuell flygplats. Länsplanerna bygger också på ett samspel med regionerna där det är regionerna som är ansvariga för upprättande av en länsplan i respektive region.⁴¹

Statsbidragsförordningen lämnar bidrag till de flygplatser där det utförs flygtrafik som omfattas av allmän trafikplikt.⁴² Bidraget lämnas av Trafikverket till den kommun där flygplatsen ligger. Ett villkor för bidraget är att kommunen måste säkerställa förenlighet med bestämmelserna i GBER.⁴³ Bidraget får täcka det faktiska underskottet på flygplatsen det aktuella verksamhetsåret. Trafikverket har utfärdat föreskrifter där bestämmelser om fördelningen av bidraget framgår utifrån kostnads- och intäktsfaktorer.⁴⁴

Om ersättning för beredskap ska lämnas enligt någon av dessa förordningar krävs lagstiftningsändringar för att beskriva åtagandet kring beredskap, vilka flygplatser som kan söka, villkoren och hur ersättningen ska beräknas. Vidare måste sådana ändringar anpassas och implementeras utifrån de bestämmelser som finns i respektive förordning och vad de avser att ersätta. Här bör också beaktas att flera flygplatser som idag utgör beredskapsflygplatser ligger utanför dessa förordningar, då de varken har allmän trafikplikt eller omfattas av länsplanerna. Vad avser länsplaneförordningen är det heller inte Trafikverket som styr länsplanerna utan det sker i respektive region. Det torde således vara fråga om tämligen omfattande förordningsändringar som kräver en djupare utredning.

Vidare uppstår samma hantering kring statsstödsfrågorna då säkring måste göras mot lämpligt regelpaket om ersättning ska lämnas för det som utgör flygplatsens ekonomiska verksamhet. Detta medför således samma problem kring passagerarantal m.m. som beskrivits ovan. Mot bakgrund av detta framstår alternativet att gå via befintliga förordningar som komplicerat och skulle medföra att ett omfattande utrednings- och lagstiftningsarbete måste genomföras.

³⁹ Se 3 § p. 5 länsplaneförordningen.

⁴⁰ Anses som interna transaktioner inom staten.

⁴¹ 1 och 2 §§ länsplaneförordningen.

⁴² Enligt artikel 16 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen, i den ursprungliga lydelsen.

⁴³ Jfr 1 § i statsbidragsförordningen.

⁴⁴ Trafikverkets föreskrift (TRVFS 2013:2) om driftbidrag till icke statliga flygplatser (ändrad genom TRVFS 2018:1).

Rekommendationer för vägval

Trafikverket har sammanfattningsvis identifierat följande alternativ:

- Utveckla dagens system
- Ålägga flygplatser att hålla beredskap genom lagstiftning
- Bidrag för beredskap genom en ny stödordning
 - Stödordning via undantagsregelverk
 - Stödordning som anmäls
 - Stödordning grundad på icke-ekonomisk verksamhet
- Ersättning för beredskap via statsbidrags- eller länsplaneförordningarna

Inget av alternativen behöver nödvändigtvis stå för sig själv, det är även möjligt att kombinera olika alternativ. I ett sådant fall är det dock viktigt att beakta kravet på likabehandling mellan flygplatser, det vill säga att stödet beviljas på samma grunder, samt undvika att ett alltför diversifierat och komplext system byggs.

I valet mellan alternativa vägar kan följande aspekter vägas in, där kostnadseffektivitet vad gäller skattebetalarnas pengar ska vara rådande oavsett vägval:

- Möjligheterna till en högre grad av kostnadstäckning.
- Stabilitet och långsiktighet, exempelvis förenlighet med regelverk.
- Den administrativa bördan för flygplatser och Trafikverket.
- Robustheten i systemet (jämförelse mellan frivillighet och åläggande via lag).

Trafikverket bedömer att de två första punkterna bör få högst vikt vid vägvalet. Administration för inblandade parter är mycket svårt att hålla på en låg nivå då det handlar om transaktioner av offentliga medel där det finns en risk att det resulterar i otillåtet statsstöd. Robustheten kan förbättras oavsett vägval och en viss flexibilitet kan därtill vara lämplig.

Med avseende på vägvalet ger lagstiftning en långsiktig hållbarhet men är ändå inte alltid det lämpligaste instrumentet även om det kan förefalla så. Lagar ska vara generella för att hålla över tid och vid ett uppkommet behov av att t ex förändra de ingående flygplatserna skulle lagändring behöva göras. Själva processen att få en lag på plats är mycket lång och kan därtill innebära bristande kostnadseffektivitet.

Vägen via länsplane- och statsbidragsförordningarna är som beskrivits ovan också en långdragen process som inkluderar omfattande förordningsändringar. Dessutom är långt ifrån alla flygplatser en del av dessa regelverk.

Kvarstår gör vägen via en ny stödordning (förordning) eller att utveckla befintlig modell med frivilliga överenskommelser. Inom modellen för en ny stödordning finns dessutom olika vägar att ta. I valet mellan en utveckling av befintlig modell och att gå vägen via stödordning förordar Trafikverket det sistnämnda. En modell med frivilliga överenskommelser är inte önskvärd ur ett robusthetsperspektiv. Vägen via en stödordning innehåller dock också frivillighet, i och med att en ansökan är frivillig. Systemet i sig blir dock mer stringent då en stödordning skulle diktera villkor och andra förutsättningar på ett mer robust och transparent sätt än vad som blir fallet vid avtal och därtill hörande enskilda förhandlingar. Vad regeringen vill och avser med verksamheten skulle också bli tydligare vid ett förfarande via en stödordning.

För beredskapsflygplatsernas del skulle alternativen via befintlig modell eller stödordning vara tämligen lika både avseende möjligheterna till ökad kostnadstäckning och administration. Flygplatserna skulle få acceptera villkor och förutsättningar via underskrift på en ansökan istället för att skriva under ett avtal. Redovisning är som nämnts alltid en del av mottagandet av en offentlig transferering.

I alternativen för stödordningsvägen ser Trafikverket det inte som ett alternativ att använda något av de undantag som redogjorts för ovan då flera flygplatser har för många passagerare och därmed inte uppfyller villkoren. Den framkomliga vägen som Trafikverket ser det är i stället i första hand att ge ersättning genom en förordning som avser flygplatsernas icke-ekonomiska verksamhet. Detta kräver en fortsatt utredning och analys. En del i en sådan utredning skulle vara att identifiera de kostnader, förutom lön till personal i beredskap, som går att hänföra till beredskapsverksamheten, i syfte att ge flygplatserna en högre grad av kostnadstäckning. En sådan förordning skulle för att få större rättslig säkerhet kunna granskas och få godkännande av EU-kommissionen, men formellt behövs inte någon notifiering eftersom ersättning inte lämnas till flygplatsens ekonomiska verksamhet och därmed inte utgör statligt stöd.

Om ersättning ska lämnas till kostnader som avser flygplatsens ekonomiska verksamhet behöver stödet anmälas till EU-kommissionen, i enlighet med villkoren i SGEI-rambestämmelserna. En anmälan via SGEI-rambestämmelserna skulle innebära en mycket omfattande hantering och administration för flygplatserna, Trafikverket och Regeringskansliet och det är oklart om alla villkor i rambestämmelserna kan uppfyllas. Trafikverket förordar vidare att Försvarsmakten och dess flygplatser hanteras via myndighetens instruktion eller regleringsbrev med ett tillhörande anslag uträknat på samma sätt som för övriga beredskapsflygplatser. Denna hantering kan väljas oavsett modell för övriga flygplatser. Ett sådant förfarande avseende Försvarsmakten skulle förstärka robustheten i systemet.

Förslag avseende finansieringsmodell

Sammanfattningsvis rekommenderar Trafikverket att ersättning för beredskap lämnas genom en förordning för de kostnader som specifikt härrör från beredskapen, det vill säga flygplatsernas icke-ekonomiska verksamhet. Vid detta vägval finns en möjlighet att förordningen får ett rättsligt godkännande av EU-kommissionen.

Vägvalet kräver som nämnts fortsatt utredning och djupare analys. I en sådan utredning skulle målet vara att identifiera kostnader som går att härröra till beredskapsuppdraget i syfte att om möjligt nå full kostnadstäckning för flygplatserna. I och med kravet på icke diskriminering och i och med att flygplatserna har väldigt olika förutsättningar, bedömer Trafikverket dock att skillnader i faktisk stödnivå och kostnadstäckningsgrad alltid kommer att föreligga.

Vidare rekommenderas att Försvarsmakten får i uppdrag att hålla beredskap på utpekade flygplatser genom deras instruktion och regleringsbrev, oavsett val av modell för övriga flygplatser.

Noteras bör att den kostnadsnivå som Trafikverket framhöll i delrapporten inte är kopplad till någon av de modeller som diskuterats i detta avsnitt. Kostnaden på 58 Mkr avser dels fler flygplatser än idag, dels en ökad ersättning avseende personal i beredskap. Samtliga i avsnittet redovisade vägval avser försök att på ett statsstödsrättsligt korrekt sätt ge flygplatserna ökad kostnadstäckning, det vill säga täcka andra kostnader än lönen för personal i beredskap. Det är inte möjligt att i detta läge ange vad en modell med en stödordning utifrån icke ekonomisk verksamhet skulle innebära för kostnadsnivå. Det behöver först utredas

vilka kostnader som hör till beredskapen utöver personal och därmed om det finns andra kostnader som är möjliga att ge ersättning för.

Totalförsvarsaspekter för beredskapsflygplatser

Frågeställningen och dess beredning

I detta avsnitt redogör Trafikverket för totalförsvarsaspekter med avseende på systemet med beredskapsflygplatser.

Inledningsvis kan Trafikverket konstatera att grundläggande funktionalitet inom transportsektorn under fredstida krissituationer och ytterst krig är en förutsättning för att flera andra samhällsviktiga sektors funktionalitet ska kunna upprätthållas. Trafikverkets grunduppdrag och verksamhet förutsätter en aktiv samverkan och samordning, såväl med övriga statliga myndigheter som med regionala aktörer, bland annat länsstyrelser, militärregioner, kommuner och regionala kollektivtrafikmyndigheter. Transportmyndigheterna arbetar både tillsammans och enskilt för att skapa förutsättningar för ett fungerande transportsystem under vardag, fredstida krissituationer och höjd beredskap. Trafikverket har, med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande perspektiv, att samverka med andra aktörer och därvid vidta åtgärder i syfte att utveckla och samordna krisberedskap och planering för höjd beredskap inom transportområdet. I detta ingår att bedriva omvärldsbevakning och analys samt att stödja andra myndigheter med expertkompetens inom området.⁴⁵

Samverkansparter

I arbetet med att klarlägga vilka totalförsvarsaspekter som är eller kan vara relevanta för systemet med beredskapsflygplatser har Trafikverket fört dialog med och inhämtat synpunkter från ett flertal bevakningsansvariga myndigheter enligt förordning (2015:1052) om krisberedskap och bevakningsansvariga myndigheters åtgärder vid höjd beredskap, nämligen Kustbevakningen, Polismyndigheten, Sjöfartsverket, och Transportstyrelsen. Trafikverket har också fört dialog med och inhämtat synpunkter från Försvarsmakten, Sveriges kommuner och regioner (SKR)⁴⁶ och Svenska regionala flygplatser (SRF) samt beaktat synpunkter som har kommit in från andra aktörer.

Trafikverket har i tillägg till detta haft muntlig och skriftlig dialog med Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB). MSB har i samband med dialogen framfört sin syn att frågeställningen om totalförsvarsaspekter behöver samverkas på ett gemensamt möte med flera myndigheter och aktörer. Eftersom Trafikverket har bedömt att sådan samverkan inte har varit möjlig med hänsyn till uppdragets tidsramar, saknas underlag från MSB.

I dialogerna har Trafikverket dels efterlyst övergripande tankar kring totalförsvarsaspekter och totalförsvarets behov när det gäller systemet med beredskapsflygplatser, dels berörd organisations behov vad gäller de svenska beredskapsflygplatserna.

Resultatet av dialogerna

Följande totalförsvarsaspekter med avseende på systemet med beredskapsflygplatser har lagts fram i dialoger och inkomna synpunkter. Samverkan har i fler fall skett med sakkunniga, och noteras bör att flera av de organisationer Trafikverket inhämtat synpunkter från av tidsskäl inte har kunnat bereda och förankra underlagen i vederbörlig ordning. I dessa fall kan synpunkterna därmed ha karaktären av mer generella resonemang, och det kan som en följd kvarstå behov av en djupare och mer noggrann analys av frågeställningarna.

⁴⁵ 3 a § förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket

⁴⁶ Länsstyrelserna refererade till SKR i denna del.

Försvarsmakten

Försvarsmakten menar som tidigare⁴⁷ att staten behöver ha rådighet över fler flygplatser i hela landet. Den moderna krigföringen kan komma att ställa extraordinära krav på möjligheterna till flygtransporter och därmed tillgången på flygplatser, menar man vidare och lyfter fram följande aspekter som särskilt betydelsefulla:

- *Möjligheten att säkra försörjning*, såväl till det civila försvaret som till det militära. Vid eventuella blockader kan flygtransporter bli ännu viktigare för försörjningen. Genom samarbetet med Finland kan det även uppstå behov av flygplatser för att bidra till Finlands försörjning.
- *Omställningsförmåga*. Totalförsvaret kan komma att behöva ställa om sin verksamhet för att snabbt kunna möta och hantera olika hot och angrepp. Det innebär att totalförsvaret är beroende av att snabbt kunna transportera personal, materiel och övrig utrustning till de delar av landet där de behövs. Ett väl utbyggt flygplatssystem bidrar till detta.
- *Uthållighet*. Totalförsvaret måste säkra sin uthållighet bland annat genom spridning på flera flygplatser samt att kunna räkna med att ha alternativ om flygplatser av olika skäl inte kan användas.
- Försvarsmakten och det militära försvaret är generellt sätt betjänt av en *väl utbyggd flygplatsinfrastruktur* både ur ett flexibilitetsperspektiv som ur ett skyddsperspektiv (spridning) samt ett uthållighetsperspektiv vid en eventuell degradering av antalet flygplatser.
- Utifrån det militära försvarets behov är förutom normal flygplatsfunktionalitet *övrig transportinfrastruktur* (järnväg, väg) av betydelse för att på ett optimalt sätt kunna operera.
- Försvarsmakten har också att planera för att *andra partners* kan komma att operera från eller på annat sätt utnyttja svensk flygplatsinfrastruktur. Dessutom måste möjligheterna att kunna ta emot både civilt och militärt stöd säkerställas på ett antal platser spritt över landet.
- Det är också viktigt att ha *redundans* när det gäller flygplatser i de strategiskt viktiga utpekade områdena samt kring storstadsregionerna.
- Det bör finnas flygplatser spridda över landet som har sådan *längd och hållfasthet* att de kan ta emot större flygplan av typen C-17.

Kustbevakningen

Kustbevakningen kan vid höjd beredskap och krig utnyttjas av Försvarsmakten⁴⁸ och det pågår ett arbete med att definiera Försvarsmaktens behov, hur ledning ska ske, om Kustbevakningens flygplan ska utnyttjas av Försvarsmakten och om de i så fall ska flyttas till annan flygplats istället för Skavsta flygplats. Kustbevakningen säger sig därmed inte kunna svara övergripande när det gäller totalförsvaraspekter kopplade till beredskapsflygplatserna. När det gäller de egna behoven och de uppgifter Kustbevakningen har stöds dessa av flygplatser längs med hela Sveriges kust. Flygplatser belägna i Sveriges inland bidrar till och stödjer

⁴⁷ Försvarsmakten har lämnat motsvarande yttrande i samband med Trafikverkets översyn av beredskapsflygplatserna 2020

⁴⁸ Förordning (1982:314) om utnyttjande av Kustbevakningen inom Försvarsmakten

Kustbevakningen, och kustbevakningsflyget, med uppgifter som omfattar stöd till andra myndigheter.

Polismyndigheten

Polismyndigheten menar initialt att det mest optimala vore att verka för en ambitionsnivå omfattande 44 flygplatser. Från Polisflyget stödjer man förslaget att utöka antalet beredskapsflygplatser och konstaterar att norra Norrlands inland är utan beredskapsflygplats vilket är negativt för den egna verksamheten. För den operativa verksamheten finns i särskilda fall behov av snabba transporter av särskilda förmågor med flygplan, då är det ytterst värdefullt med tillgång till beredskapsflygplatser med kort varsel. Denna förmåga är starkt kopplat till totalförsvarets behov då polisen verkar över hela hotskalan från den särskilda händelsen till att stödja Försvarmakten vid höjd beredskap och krig. För polisens helikopterverksamhet, konstaterar man, finns andra behov än för verksamhet med flygplan, då det i huvudsak handlar om att skapa ett robust system för tankning. De arbetar själva och genom ett myndighetsgemensamt projekt, "Tankning av luftfartyg", för ökade öppettider och självbetjäning för tankning av helikoptrar på flera flygplatser.

Inom ramen för polisens uppdrag ingår även att hantera och ingripa vid terrorbrott. Här finns ett behov av stöd från Försvarmakten, och detta behov finns även vid andra särskilda händelser. För sådan verksamhet finns avtal om transporter med medeltung helikopter och även med andra typer av transporter med flyg. Det kan vara avgörande att kunna nyttja beredskapsflygplatser för dessa händelser.

I övrigt menar Polisen att behoven utifrån ett beredskapsperspektiv är väl beskrivna i den tidigare rapporten⁴⁹, man ser enbart ett behov av att trycka på vikten att säkerställa tillgången på drivmedel på respektive flygplats.

Sjöfartsverket

Sakkunniga inom Sjöfartsverket och som är verksamma inom sjö- och flygräddningstjänst konstaterar att det behövs mer information kring hur Försvarmakten ser på nyttjandet av landets flygplatser i olika skeenden för att kunna besvara frågeställningen om totalförsvarsaspekter vad gäller beredskapsflygplatserna. Behovet omfattar alla flygoperatörer som ingår i det civila försvaret och då främst vad gäller samhällsviktigt flyg. Den samverkan som pågår mellan Sjöfartsverket och Försvarmakten kring olika behov av sjö- och flygräddningstjänst genom hela konfliktskalan hanterar inte primärt beredskapsflygplatserna. I avvaktan på att behovet klarlagts menar de vi samverkat med att samtliga 44 flygplatser behöver vidmakthållas för att säkerställa en så god handlingsfrihet som möjligt och möjliggöra nödvändig försörjning av förnödenheter för civila och militära behov.

Man menar vidare att flygplatsernas servicenivåer behöver kunna möta den pågående utvecklingen med fossila bränslen och ökat behov av elkraft, och att möjligheten att kunna använda flygplatserna som alternativa och temporära grupperingsplatser inklusive behov av förläggning och hangarering (dvs. att inhysa luftfartyg i hangarer) behöver ses över.

Samordnat samarbete är enligt de sakkunniga avgörande för att slutligt hantera frågan om beredskapsflygplatserna genom konfliktskalan och man ser det som rimligt att Försvarmakten tar ett initiativ i frågan.

Svenska regionala flygplatser (SRF)

SRF anser det avgörande att totalförsvarsperspektivet får ett stort inflytande i värderingen av de regionala flygplatserna som beredskapsflygplatser. Organisationen och de enskilda

⁴⁹ Trafikverkets översyn av beredskapsflygplatserna 2020

medlemsflygplatserna har en god dialog och samverkan med Försvarmakten i nyttjandet av flygplatserna.

SRF menar att de regionala flygplatserna är väl lämpade för Försvarmaktens behov att utveckla krigsbaser för Flygvapnet men också för att möjliggöra stöd för Sveriges värdlandsavtal med andra länder, liksom att fungera som stöd till totalförsvaret vid stora samhällspåfrestningar. Det finns i praktiken en flygplats i varje region eller landskap och flera flygplatser i de stora Norrlandslänen som är viktiga ur ett civilförsvarsperspektiv. SRF hänvisar till bilagan till underlaget ”Ett flyg för alla – eller bara för vissa”⁵⁰, där en utförlig genomgång av flygplatsernas samlade stöd till samhället och totalförsvaret finns, och menar att alla regionala flygplatser bör bli beredskapsflygplatser eftersom samtliga visar upp en rad förmågor som innebär ett brett stöd till samhället och till Försvarmakten.

Sveriges kommuner och regioner (SKR)

SKR har i muntlig dialog framfört att det är viktigt att det finns ett nätverk av beredskapsflygplatser och att de tio ordinarie beredskapsflygplatserna som finns idag inte är tillräckligt många eller har tillräckligt god geografisk spridning. Man menar också att de grundläggande förutsättningarna för systemet har stor relevans, såsom funktionaliteten hos och tillgängligheten till systemet liksom dess finansiering, där behovet är ett robust system som kan nyttjas direkt vid akuta behov.

Transportstyrelsen

Transportstyrelsen har inte några egna behov som rör beredskapsflygplatserna⁵¹ men understryker behovet av att Trafikverket samråder med Transportstyrelsen om verket har för avsikt att ställa några krav på beredskapsflygplatserna. Detta i syfte att säkerställa att sådana krav inte motsäger eller riskerar att motverka ordinarie reglering för flygplatsoperatörerna.

Sammanfattning av dialoger och inkomna synpunkter

Av dialoger och inspel kan vi sluta oss till att:

- Staten behöver ha rådighet över fler flygplatser i hela landet för förberedelser som vidtas för att förbereda Sverige för krig och under högsta beredskap. Modern krigsföring kan komma att ställa extraordinära krav på möjligheterna till flygtransporter och därmed tillgången på flygplatser. Såväl kvalitativa krav med avseende på t.ex. kapacitet, uthållighet och redundans som kvalitativa krav med avseende på spridning, tillgänglighet och geografisk placering, kan komma att ställas på flygtransporter och tillgången till infrastruktur. Vad gäller polisiär verksamhet och verksamhet som rör skogsbrandsförsvaret⁵² ser man brister i täckningsgraden i norra Sverige och Norrlands inland.
- Det behövs dock mer information när det gäller totalförsvarsaspekter och systemet med beredskapsflygplatser inbegripet vilka krav som kan ställas på flygplatserna utifrån totalförsvarets behov. En bred samverkan i syfte att klarlägga dessa förordas av flera aktörer.

⁵⁰ Bilaga 1 till SRF 2018:01 ”Ett flyg för alla – eller bara för vissa”

⁵¹ Med undantag för de synpunkter som Transportstyrelsen fört fram tidigare vad gäller en samlokalisering av beredskapsflygplatserna med de av Transportstyrelsen föreslagna reservflygplatserna (se vidare TSL 2019-7957).

⁵² Skrivelse från Kungliga skogs- och lantbruksakademien (2021-09-02)

- De grundläggande förutsättningarna för systemet har stor relevans, såsom funktionaliteten hos och tillgängligheten till systemet liksom dess finansiering, där behovet är ett robust system som kan nyttjas direkt vid akuta behov.
- I samband med att eventuella krav för beredskapsflygplatserna definieras behöver det ske i samråd med Transportstyrelsen så att kraven blir förenliga med övriga krav som ställs på området.
- Att koppla beredskapsflygplatserna till totalförsvarsbehoven kan vara komplicerat eftersom systemet idag tar höjd för kriser i det civila samhället. Detta speglas inte minst av att de avtal Trafikverket har med beredskapsflygplatserna i systemet innehåller en force majeure-klausul⁵³ där parterna i vissa fall är fria från sina åtaganden.

Förslag

Att staten till exempel behöver ha rådighet över fler flygplatser i hela landet för förberedelser som vidtas för att förbereda Sverige för krig och under högsta beredskap är enligt Trafikverkets bedömning en fråga som helt eller delvis ligger utanför föreliggande uppdrag. Systemet har, som ovan konstaterats, utformats för att kunna hantera kriser i det civila samhället och det bedöms fortsatt vara dess huvudsyfte. De förslag som läggs fram i denna rapport har detta förhållande som utgångspunkt.

Trafikverket föreslår, mot bakgrund av det som framkommit i samverkan och utifrån att totalförsvarsaspekterna inte är fullt ut klarlagda när det gäller systemet med beredskapsflygplatser, att en bred samverkan initieras för att få fram vilka behov med avseende på totalförsvarsaspekter som finns när det gäller systemet och beredskapsflygplatserna, liksom vilka krav som kan behöva uppfyllas av flygplatserna ur ett totalförsvarsperspektiv. Ett särskilt uppdrag bör ges till en organisation som får förutsättningar att bättre förbereda flygplatser för totalförsvarets behov.

⁵³ "Parterna är fria från sina åtaganden då fullgörande av åtagandena hindras av arbetskonflikt inom eller utom parternas rörelse eller på grund av sådant förhållande utom parternas kontroll som naturkatastrof, eldsvåda, terroråd, bristande tillgång till infrastruktur, beslut av offentlig myndighet eller störningar i den allmänna ordningen. Om händelser inträffar som omöjliggör för part att fullgöra sina åtaganden enligt första stycket under bestående tid (mer än två kalendermånader), har den andre parten enligt klausulen rätt att häva avtalet."

Ett operativt funktionsansvar

Frågeställningen och dess beredning

I detta avsnitt redogör Trafikverket för hur ansvaret för drift och kommunikation avseende öppnande av beredskapsflygplatserna skulle kunna utformas i form av ett förslag till utpekat operativt funktionsansvar.

Med operativt funktionsansvar avses i denna rapport ett ansvar för att tillhandahålla sådan service och information för systemet med svenska beredskapsflygplatser som tillgodoser grundläggande behov hos utförare av samhällsviktiga flygtransporter vid alla tider på dygnet.

Samverkansparter

Trafikverket har samlat in synpunkter på hur ansvaret för drift och kommunikation avseende öppnande av beredskapsflygplatserna kan utformas liksom vilken information och vilken service en sådan funktion ska kunna förmedla. Utöver insamlingen har Trafikverket samverkat med Sjöfartsverket, Socialstyrelsen, Region Västerbotten och Kommunalförbundet Svensk Ambulansflyg (KSA) mot bakgrund av den specifika erfarenhet, verksamhet och inriktning dessa organisationer har.

Aktörer på systemnivå idag

För att kunna ta ställning till hur ansvaret för drift och kommunikation avseende öppnande av beredskapsflygplatserna skulle kunna utformas behöver dagens aktörer identifieras - de som har en roll eller ett ansvar kring tillhandahållandet av systemet med beredskapsflygplatser. Hit hör infrastrukturhållarna själva, dvs. flygplatserna, liksom andra aktörer som på ett eller annat sätt ansvarar för eller har en roll i att bidra till systemet och göra det tillgängligt för utförarna av samhällsviktiga flygtransporter.

Flygplatserna bedöms av flera skäl inte möjliga eller ens lämpade att peka ut för ett operativt funktionsansvar. Om staten skulle vilja uppdra åt en flygplats att ta denna roll skulle sannolikt upphandlingsreglerna behöva tillämpas. Det förefaller dock inte som troligt att en flygplats skulle ha möjlighet att anta rollen det vore en i sammanhanget stor uppgift utan direkt koppling till flygplatsens ordinarie verksamhet.

I Trafikverkets redovisning 2020 av regeringsuppdraget att göra en översyn av beredskapsflygplatserna⁵⁴ beskrivs dagens aktörer på systemnivå. Utöver *Trafikverket*, vars roll i systemet är att tillse att överenskommelser som säkerställer beredskap finns på plats, att hantera den ersättning som enligt överenskommelserna ska utgå samt följa upp kostnader och rörelser, nämner översynsrapporten Transportstyrelsen, JRCC (Sjöfartsverket), leverantörer av flygtrafikledningstjänst och SMHI.

Transportstyrelsens ansvar och roll är begränsad till regler, tillstånd och tillsynsuppgifter och det bedöms mot bakgrund av detta inte aktuellt att denna myndighet pekas ut.

De fyra *leverantörerna av flygtrafikledningstjänst* verkar på samma sätt som flygplatserna på en konkurrensutsatt marknad, med några undantag vad gäller Luftfartsverket. Liksom i fallet med flygplatserna skulle staten sannolikt behöva upphandla tjänsten om det ansågs lämpligt att en flygtrafikledningsaktör skulle hantera ett operativt funktionsansvar. *Luftfartsverket* har vissa uppdrag som har eller kan ha relevans för systemet med

⁵⁴ Rapport 2020:145 (TRV 2019/140576) s. 15 f

beredskapsflygplatser. Dit hör ansvaret för att producera information i AIP⁵⁵. Vidare ska Luftfartsverket enligt 4 § förordningen (2010:184) med instruktion för Luftfartsverket upprätta avtal med Försvarmakten om drift och utveckling av flygtrafiktjänst som rör militär luftfart samt utbildning av flygledare för Försvarmaktens behov. För samtliga leverantörer av flygtrafiktjänst torde dock samma begränsningar som för flygplatserna gälla, möjligen med undantag för Luftfartsverket men detta har inte utretts i det förevarande uppdraget.

Sjö- och flygräddningscentralen (JRCC⁵⁶) vid Sjöfartsverket är Sjöfartsverkets nationella enhet för att dygnet runt ta emot larm och leda och koordinera insatser vid sjö- och flygräddning. Utan ett formellt uppdrag att tillhandahålla tjänsten hanterar JRCC idag, vid behov och när tiden tillåter, förfrågningar om uppgifter om beredskapsflygplatserna samt förmedlar begäran om att öppna en beredskapsflygplats.

SMHI ansvarar för att tillhandahålla uppgifter om flygväder, bland annat genom att ta fram flygplatsprognoser⁵⁷ för alla öppna instrumentflygplatser. Rollen är viktig då bland annat aktuella flygplatsprognoser är en förutsättning för att utförare av samhällsviktiga flygtransporter ska kunna planera flygningar till beredskapsflygplatserna, där betydelsen av aktuellt väder och möjlighet till väderprognos för vissa geografiska platser kan vara avgörande för många aktörers beslut om flygning eller inte. Rollen är dock smal och SMHI har inte några andra uppgifter som gör dem lämpliga att peka ut.

Resultatet av samverkan och dialoger

Följande synpunkter och behov om ett ansvar för drift och kommunikation avseende öppnande av beredskapsflygplatserna har inkommit till Trafikverket innan och under det förevarande uppdraget.

- Trafikverkets hantering av systemet upplevs som och anses rent praktiskt vara för snäv: det saknas en funktion för drift och kommunikation av beredskapsnätet. Ingen kan idag lämna en för systemet heltäckande information eller service som utförarna av samhällsviktiga flygtransporter behöver. Utöver behovet av en aktör med övergripande ansvar och perspektiv är tid en kritisk faktor vid samhällsviktiga transporter, vilket i sig driver behovet av ett utpekat funktionsansvar.
- Utförarna av flygoperationer behöver veta vilken lägstanivå på service och betjäning som finns tillgänglig och vilken beredskapstid som är ansatt. Det bör finnas ett webbaserat system eller motsvarande som hanterar information om t.ex. väder, öppettider, tjänsteutbud och eventuella ersättningsflygplatser samt ger möjlighet att direkt kontakta beredskapspersonalen.
- Flera aktörer för fram ett behov av planeringsbarhet och uppföljning i samband med start och under flygning, såsom löpande information vad gäller flygplatsers status, väder på flygplats och sträcka, alternativa flygplatser och service i samband med ändrad rutt samt i förekommande fall medicinska hänsynstaganden med avseende på patient, mottagande sjukhus m.m.

⁵⁵ (Aeronautical Information Publication). Publikationen riktar sig till flygoperativ personal för färdplanering och innehåller information om bland annat flygplatser, luftrum och nationella regler, inbegripet brådskande och planerade ändringar

⁵⁶ Joint Rescue Co-ordination Centre

⁵⁷ TAF (Terminal Aerodrome Forecast)

- Sedan pandemin ser etablerade aktörer en breddning när det gäller antal och typer av utförare inom samhällsviktigt flyg. Det handlar om flera olika aktörer inom ambulansflyget och mer indirekta sjukvårdsrelaterade akuttransporter så som prover och dylikt, liksom andra aktörer i samhällssektorn som i ökad grad använder sig av systemet beredskapsflygplatser.
- Vad gäller var ett operativt funktionsansvar bör placeras organisatoriskt anser flera att det vore logiskt att dels utgå ifrån vilken verksamhet som har störst beroende av ett nationellt system av beredskapsflygplatser, dels vem som har bäst förutsättningar. Då det framför allt är ett system som används för samhällsviktiga flygtransporter inom sjukvården skulle det med detta resonemang ha störst betydelse för sjukvården och den logistik det för med sig beroende på vilken typ av flygtransport det rör sig om. Denna typ av sjukvårdsflygningar har växt fram i takt med regionernas olika specialinriktningar samt utveckling av kapacitetsutjämnande samarbeten mellan regioner och spås av flertalet aktörer, inbegripet regionerna, att öka ytterligare.
- Inom regionerna pågår ett arbete med att inrätta en nationell koordineringsfunktion för luftburna sjukvårdstransporter, med tillgång till infrastruktur och kompetent personal som är tränad för effektiv koordinering och omfördelning av resurser (se vidare nedan). Funktionen skulle enligt berörda aktörer kunna nyttjas för ett bredare uppdrag motsvarande ett ansvar för drift och kommunikation avseende öppnande av beredskapsflygplatserna för såväl ambulansflyg som andra samhällsviktiga flygtransporter.

Regionernas arbete med en nationell flygkoordineringscentral

Sjukvårds- och sjuktransportledning i vardagen och i händelse av katastrof eller masskadesituationer kräver god beredskap och förmåga till luftburna ambulanstransporter. Mot bakgrund av att Sverige har saknat såväl ett väl fungerande och integrerat system för luftburna ambulanstransporter liksom en nationell koordineringsfunktion för luftburna sekundärtransporter, med risk bland annat för ineffektivt resursutnyttjande av ambulansflygplan och helikoptrar samt ett överutnyttjande av vägambulanser vid långa transporter, inrättas en nationell flygkoordineringscentral (FKC) i Umeå från och med den 1 november. Det är Kommunalförbundet Svenskt Ambulansflyg (KSA) som ska ansvara för koordinering och dirigerande av ambulansflygplan i Sverige. I uppdraget ingår att ta emot beställningar från regionerna om ambulansflyguppdrag, planera flygrutter och flyghöjder samt se till att vägambulanser möter flygplanen på anvisade flygplatser.

I uppbyggnaden av FKC har Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), inom ramen för de samhälleliga myndighetsbehov som kan uppstå vid svåra påfrestningar på samhället, beviljat ekonomiskt stöd. Stödet från MSB har riktats mot ökad robusthet och säkerhet för medieförsörjning vilket har byggts in i FKC för att säkra förmågan att verka oavbrutet dygnet och året om, även under svåra påfrestningar.

Sammanfattning av dialoger och inkomna synpunkter

Trafikverket kan konstatera att de synpunkter som tidigare förts fram vad gäller behovet av ett utpekat ansvar för drift och kommunikation avseende öppnande av beredskapsflygplatserna fortsatt är aktuella. Pandemin och utvecklingen för samhällsviktiga flygtransporter förefaller accentuera behovet. Det finns dock ingen uppenbar mottagare av en sådan roll i dagsläget, vare sig Trafikverket själva eller någon annan av de myndigheter verket för och har fört dialog med har i dagsläget förutsättningar att ta sig an rollen.

Vad gäller den organisation som har visat intresse för uppgiften gör Trafikverket bedömningen att den i vart fall initialt kan ha förutsättningar att få en sådan roll. Dock är den i begrepp att starta en ny verksamhet, verkar såvitt Trafikverket kan bedöma på en konkurrensutsatt marknad och kan heller inte pekas ut direkt då den inte är en statlig organisation.

Förslag

Trafikverket föreslår mot bakgrund av ovanstående resonemang att regeringen pekar ut en myndighet som, mot bakgrund av erfarenheter av koordinering av insatser på luftfartsområdet, kris- och beredskapsarbete eller andra lämpliga förutsättningar, uppdras att inrätta och upprätthålla ett operativt funktionsansvar för systemet med beredskapsflygplatser. Då flera andra myndigheter i Sverige kan ha olika data eller förutsättningar som behövs för att fullgöra rollen kan det bli nödvändigt att dessa identifieras så att de kan bidra i den omfattning som krävs.

Förslaget tar utifrån de inspel som Trafikverket har erhållit under arbetet med uppdraget även hänsyn till totalförsvarsaspekter på systemet. Dessa belyses i tidigare avsnitt i denna rapport. Vid framtagningen av förslaget har Trafikverket, i tillägg till ovan anförda aspekter, lagt särskild vikt vid att förslaget ska motsvara statens roll i förhållande till andra aktörers.

En alternativ lösning till ett utpekande skulle kunna vara att staten handlar upp en utförare av tjänsten.

Identifierade krav för ett operativt funktionsansvar

Följande krav för ett operativt funktionsansvar har identifierats som minst skulle behöva vara uppfyllda för att tillgodose de grundläggande behoven hos utförare av samhällsviktiga flygtransporter.

- *Dygnet runt-service*: utförare av samhällsviktiga flygtransporter behöver få tillgång till service och information även under ordinarie öppethållningstider för att kunna planera sin verksamhet.
- *Användarvänlighet*: det är av största vikt att den service och information som tillhandahålls är lättillgänglig så att den kan nås snabbt och direkt, t.ex. via en mobiltelefon.
- *Systemsäkerhet*: informationen måste vara tillförlitlig och lösningarna robusta.
- *Grundläggande information*: funktionen ska minst tillhandahålla aktuell information som rör beredskapsflygplatserna, deras öppettider och tjänstebud, inom vilken tid efter utringning som flygplatsen kan vara öppen (vid behov), aktuellt och prognosticerat flygväder för rutten och flygplatsen, information om eventuella ersättningsflygplatser vid oplanerad akut stängning under beredskap och annan aktuell information som är nödvändig för samhällsviktiga flygtransporter behöver finnas tillgänglig.
- *Grundläggande service*: det ska finnas en möjlighet att via funktionen komma i kontakt med beredskapspersonal vid flygplatserna.
- *Redundans*: det måste finnas en fungerande back-up-lösning vid bortfall av funktionen.

Övrigt

Synpunkter och inspel till tidigare förslag

Sedan uppdraget delredovisades den 5 augusti har flera instanser kommit in med synpunkter. Det handlar sammanfattningsvis om ytterligare beredskapsflygplatser i tillägg till de 22 permanenta som föreslås i Trafikverkets delrapport, att en justering i förslaget till beredskapsflygplatser i delrapporten förordas samt andra upplevda brister i den geografiska täckningen och spridningen av flygplatser i systemet över landet.

Synpunkter om ytterligare beredskapsflygplatser

SRF för fram att de delar bilden av Trafikverkets resonemang kring kopplingen mellan större akutsjukhus och närheten till flygplatser. Med stöd av detta resonemang borde dock cirka fem flygplatser till bli utsedda till permanenta beredskapsflygplatser, menar organisationen. Några regioner tillsammans med berörda län, kommuner och i förekommande fall flygplatser har kommit in med önskemål om att ytterligare, namngivna, flygplatser läggs till Trafikverkets förslag i delrapporten. Instanserna anför skäl som att flygplatsen ligger nära sjukhus, att regionen har eller förväntar sig ökad befolkning i framtiden eller av säsongsskäl samt andra motiv som rör en eller flera aspekter med avseende på hälso- och sjukvård, beredskap, samhällsnytta såsom brandflyg och räddningstjänst samt totalförsvaret. Instanserna menar i flera fall att avstånden blir för stora mellan sjukhus och närmaste flygplats samt att de ytterligare flygplatser man vill lägga till behövs för transport med och tankning av ambulanshelikopter. I något fall anges att den flygplats man vill lägga till utgör alternativ till en annan beredskapsflygplats. De ytterligare flygplatser som instanser för fram är samlat Skellefteå, Söderhamn, Borlänge, Säve, Halmstad och Kalmar.

Inledningsvis kan Trafikverket konstatera att i de fall man vill lägga till en flygplats som inte är certifierad enligt svenska eller EU-gemensamma regler är flygplatsen av kapacitetsskäl inte aktuell över huvud taget, av skäl som anförts i delrapporten. Trafikverket noterar vidare synpunkterna men genomför mot bakgrund av att delredovisning redan skett, att verket i delrapporten har gjort en avvägning av anförda argument och samlade behov i enlighet med uppdraget, att det i delrapporten finns en redovisning av olika ambitionsnivåer för systemet med beredskapsflygplatser samt att frågan och beslutet om framtida permanenta beredskapsflygplatser nu ligger hos regeringen, inte någon justering i tidigare inlämnade förslag.

En synpunkt som förs fram är att det faktum att det föreligger ett avtal mellan en region och en kommun med dess flygplats inte får innebära att en flygplats inte blir beredskapsflygplats i ett nationellt system med beredskapsflygplatser. Man poängterar även att sådana avtal inte med automatik innebär att annat samhällsviktigt flyg än sjukvårdsrelaterat får tillgång till flygplatsen. Trafikverket noterar uppfattningen och vill i sammanhanget föra fram att det står varje region fritt att ingå denna typ av avtal och liknande lösningar för att säkerställa möjligheten att genomföra regionernas uppdrag. Förekomsten av denna typ av avtal innebär varken att flygplatsen i fråga ska vara beredskapsflygplats eller att den är förhindrad att vara det.

Synpunkter på justering i förslaget

Trafikverket har efter redovisningen av delrapporten fått indikationer på att det kan finnas begränsningar när det gäller Linköping-Malmens möjligheter att vara beredskapsflygplats. Det gäller i vart fall möjligheten att trafikeras nattetid som en följd av miljövillkor. Bland annat SRF förordar i stället att Linköping City flygplats, som för närvarande är så kallad

temporär beredskapsflygplats, blir permanent beredskapsflygplats. Trafikverket noterar synpunkterna men genomför mot bakgrund av följande skäl inte någon justering i redan inlämnade förslag.

Skälen till att Trafikverket har valt att peka ut just Linköping-Malmen och Uppsala-Ärna i områden där det finns behov av beredskapsflygplatser och där andra flygplatser hade kunnat komma i fråga av geografiska skäl och med avseende på kapacitet är, att Försvarsmakten är huvudman i dessa fall. En beredskapsflygplats där flygplatshållaren har sitt huvudsakliga uppdrag inom försvar inbegripet beredskap och krishantering bör borga för en robust lösning. Likväl kan Trafikverket konstatera att berörda flygplatsers möjlighet att få och anta uppdraget är en fråga som kräver ytterligare utredning.

Synpunkter på andra upplevda brister

Några instanser för fram behovet av geografisk täckning i norra Sverige och dess inre delar. Man menar att det förslag som läggs fram i Trafikverkets delrapport fokuserar på behov av samhällsviktigt flyg i landets tätbefolkade områden, men för Norrlands inland, glesbefolkat, vidsträckt och med mycket skog, återstår allvarliga luckor i flygplatsnätet. Detta gör att flyg inte kan nyttjas effektivt i en brandsituation, menar Kungliga skogs- och lantbruksakademien (KSLA). Man efterfrågar en fortsatt fördjupad analys med fokus att under brandsäsongen maj-augusti säkerställa tillgång till flygplatser för skogsbrandsförsvar i glesbygdsområden med mycket skog, med målet att skapa förmåga till ett likvärdigt tryggt skogsbrandförsvar i hela landet.

Polisen stödjer med avseende på Polisflygets verksamhet en utökning av antalet beredskapsflygplatser och pekar på att norra Norrlands inland är utan beredskapsflygplats. Man menar ur ett totalförsvarsperspektiv att det optimala är att verka för en ambitionsnivå för 44 flygplatser.

Även här noterar Trafikverket synpunkterna men genomför mot tidigare anförda skäl ingen justering i inlämnad delrapport.

Pågående insatser inom samhällsviktiga flygtransporter

Flera av utförarna av samhällsviktiga flygtransporter arbetar med och bidrar genom olika insatser till en ökad flexibilitet och anpassning vad gäller olika varianter på tillgänglighet för flygtransporter för att möta olika brukargrupperns behov, vid sidan om dagens system med beredskapsflygplatser. Dagens system består av certifierade instrumentflygplatser med krav på öppethållande för att kunna ta emot samhällsviktiga flygtransporter. Systemet kan anses ha en tonvikt på transporter som sker med flygplan, och det är följaktligen inom området helikoptertransporter som insatserna äger rum.

Utökad möjlighet att landa i dåligt väder

För samhällsviktig helikopterverksamhet finns det idag en utökad möjlighet att flyga i dåligt väder där instrumentflygning krävs, helt baserad på helikopterns GPS-stödda navigeringssystem. Möjligheten förutsätter att specifika procedurer finns framtagna, att helikoptern har de tekniska förutsättningarna och att flygoperatören i fråga beviljats tillstånd från Transportstyrelsen. Procedurerna benämns LLR⁵⁸ och PinS⁵⁹. LLR omfattar ett heltäckande nätverk av flygvägar mellan de aktuella start- och landningsplatserna med lägsta möjliga flyghöjd. PinS-procedurerna utgör ett alternativ till det äldre ILS-systemet och medger start

⁵⁸ Low Level Routes

⁵⁹ Point In Space

och landning med motsvarande minima. Det som skiljer dem från andra instrumentprocedurer är att de enbart avses för samhällsviktig helikopterverksamhet och att de även gäller i okontrollerad luft vilket innebär att ingen personal krävs på flygplatsen. PinS-procedureerna kan även användas till andra platser, baser eller helikopterplattor på exempelvis sjukhus.

Några av regionerna har inlett utbyggnaden av PinS-procedurer med stöd av HEMS-operatören Babcock och Sjöfartsverket, och det pågår en beredning av ansökningar hos Transportstyrelsen. Det är i dagsläget endast en flygplats, Säve, som är driftsatt enligt denna modell och proceduren kan ännu inte användas när flygplatsen är stängd. Den utökade möjligheten bedöms dock, efter utbyggnad, att möjliggöra en avsevärt ökad tillgänglighet då helikoptrar kan operera över en större yta än idag, under en längre aktionstid och utan behov av bemannade beredskapsflygplatser.⁶⁰

Möjlighet att landa på obemannade flygplatser

Ett annat exempel på optimerad användning av obemannade flygplatser är det system som sjösatts vid flygplatsen i Eskilstuna. Tillsammans med Babcock och Region Sörmland har flygplatsen utarbetat procedurer och rutiner för att möjliggöra att sjukvården får tillgång till flygplatsen även om tornet är stängt. Inflygningshjälpmedel och inflygningshjälppljus samt tankningsmöjligheter är t.ex. tillgängligt dygnet runt för helikopter även om flygplatsen är stängd. Detta bidrar till en ökad tillgänglighet och en mer flexibel verksamhet för berörd utförare av samhällsviktiga helikoptertransporter.

Bättre tankningsmöjligheter för polishelikoptrar

Polisflyget driver ett myndighetsgemensamt projekt, Tankning av luftfartyg, för ökad självbetjäning vid tankning av helikoptrar på fler platser än idag. Målet är att skapa ett robust system med tankanläggningar placerade på strategiska platser kompletterat med mobila lösningar för att öka verkningstiden i luften. Projektet har varit igång sedan 2020 och avslutas 2022. Ett antal tankningsanläggningar med självbetjäning har driftsatts på olika flygplatser och flera är under projektering.

Utveckling av ett nätverk med obemannade flygplatser för krisinsatser och nationell samordning

I syfte att undersöka, etablera och visa på hur man i aktörsgemensamma krisinsatser, såsom sjö- och flygräddningsinsatser, eftersök, brottsbekämpning, sjukvårdstransporter, brandbekämpning och terroristdåd, bättre kan använda obemannade beredskapsflygplatser för ökad tillgänglighet och krishantering har ett gemensamt initiativ⁶¹ inletts. Bakom initiativet står Sjöfartsverket tillsammans med Polisflyget, Försvarmakten, Babcock, Svensk Luftambulans, LFV och SMHI.

Man vill genom initiativet skapa ett komplement till bemannade beredskapsflygplatser men även möta samhällsutvecklingen där fler flygplatser riskerar att läggas ned. I syfte att minimera kostnaden för samhället vill man bland annat utreda den bästa strategin för etablering av den samhällsviktiga infrastrukturen. En nationell samordning saknas för helheten, och i händelse av klimatkriser, pandemier eller förändrat säkerhetsläge ska ett nationellt system kunna användas för att snabbare undsätta nödställda, förflytta resurser, bekämpa brott och rädda fler liv. Projektet ska kunna resultera i en nationellt samordnad infrastruktur som förbättrar den flygande krisberedskapen i Sverige för samhällsviktig helikopterverksamhet. Projektets ambition är att ta fram ett nationellt LLR-nätverk, dvs. ett nätverk bestående av

⁶⁰ Ur SOLO, projektansökan till MSB (210930)

⁶¹ Medel äskas från MSB.

flera s.k. Low Level Routes, och en organisation med utpekat huvudmannaskap samt etablera och driftsätta minst sex nationellt viktiga utpekade platser med PinS-procedurer och väderkameror. Utöver detta är ambitionen att SMHIs vädertjänst är utvecklad avseende tillgång till flygväderprognoser.⁶²

Såväl tillgång till aktuellt väder som bränsle dygnet runt kommer att vara avgörande för att målsättningen ska kunna nås liksom berörda myndigheters förutsättningar, i första hand Transportstyrelsens, att genomföra tillståndsprövning när det blir aktuellt.

Slutsatser vad gäller övriga synpunkter och pågående utveckling

Trafikverket kan utifrån de synpunkter som har kommit in efter delredovisning av uppdraget den 5 augusti konstatera att flera instanser stödjer en utvidgning av systemet med fler beredskapsflygplatser. Instanserna vill även lägga till flera flygplatser till systemet mot bakgrund av olika skäl som förs fram.

Trafikverket konstaterar att de skäl som anförs av dessa instanser förvisso är relevanta, men verket bedömer att skälen sammantaget inte har visat på några nya faktorer som bör leda till en omprövning av tidigare förslag. Den avvägning av anförda argument och samlade behov i enlighet med uppdraget som verket redan har gjort, i kombination med den redovisning av olika ambitionsnivåer för systemet med beredskapsflygplatser som finns i delrapporten, bedöms därmed fortsatt som relevanta.

När det gäller de olika instanser inom samhällsviktiga flygtransporter som pågår eller planeras genomföras görs följande bedömning. Sammantaget bör insatserna framledes kunna minska behovet av flygplatser med beredskap för i vart fall samhällsviktiga flygtransporter som sker med helikopter. Som ett resultat skulle statens ansvar när det gäller beredskap på luftfartsområdet kunna minska över tid, alternativt att insatserna med statliga medel skulle kunna koncentreras till platser där beredskapen behöver förstärkas.

⁶² Ur SOLO, projektansökan till MSB (210930)

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

trafikverket.se

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

KS § Riktlinje fördelning av arbetsmiljöuppgifter i Nyköpings kommun

Diarienummer: KK22/172

I april 2021 genomförde Arbetsmiljöverket en inspektion av Nyköpings kommun, som en del i en nationell tillsyn av hur Sveriges kommuner arbetar med den årliga uppföljningen av det systematiska arbetsmiljöarbetet. Inspektionen omfattade hur kommunledningen har säkrat att styrningen av arbetsmiljöarbetet fungerar så att det systematiska arbetsmiljöarbetet utvecklas, positiva effekter uppnås och ohälsa och olyckor förebyggs i verksamheten.

Arbetsmiljöverket fann positiva delar i arbetsmiljöarbetet i verksamheter där stickprov genomfördes men såg även brister i styrningen av vårt systematiska arbetsmiljöarbete. En av bristerna avsåg rutiner gällande fördelning av arbetsmiljöuppgifter och retur av uppgifter i arbetsmiljöarbetet som inte var tillräckligt tydliga.

I april 2022 genomförs uppföljning av inspektionen där bristerna ska vara åtgärdade.

I föreskriften om systematiskt arbetsmiljöarbete (AFS 2001:1) preciseras arbetsgivarens skyldigheter angående arbetsmiljön. I 6 § anges att "arbetsgivaren ska fördela arbetsuppgifter i verksamheten på ett sådant sätt att arbetsmiljökraven kan uppfyllas". Med fördelning menas att arbetsgivaren fördelar arbetsmiljöuppgifter, befogenheter och resurser på andra i verksamheten. Vissa uppgifter kan bara fördelas till chefer medan andra kan fördelas till specialister eller motsvarande. Det totala ansvaret för arbetsmiljön ligger dock alltid kvar på arbetsgivaren. De politiskt förtroendevalda i kommunfullmäktige och kommunstyrelse är arbetsgivare och därmed även huvudansvariga för en god arbetsmiljö.

De förtroendevalda ska bland annat se till att det finns en väl fungerande organisation för arbetsmiljöarbetet, där det klart framgår vem som ansvarar för att arbetsmiljölagen följs och att verksamheten leds av chefer med tillräcklig kompetens och befogenheter inom arbetsmiljöområdet.

En chef som får arbetsmiljöuppgifter fördelade till sig ska vara medveten om sina skyldigheter och ha den kompetens som behövs. Denne ska även känna till möjligheten/skyldigheten att returnera arbetsmiljöuppgifterna om förutsättningarna för att bedriva ett bra arbetsmiljöarbete inte finns. Returneringen görs skriftligen på särskild blankett, arbetsmiljöuppgifterna återgår då till den nivå fördelningen kommit ifrån.

Förslag

En av de första och viktigaste åtgärderna är "Riktlinjer fördelning av arbetsmiljöuppgifter i Nyköpings kommun" och blanketterna "fördelning av arbetsmiljöuppgifter". De utgör grunden i det systematiska arbetsmiljöarbetet då den klargör fördelning avseende arbetsmiljöuppgifter för förtroendevalda, chefer och medarbetare. Riktlinjen innehåller beskrivning av innebörden av arbetsmiljöansvaret för olika nivåer i den kommunala organisationen.

Till riktlinjen hör också framtagna blanketter för fördelning och returnering av arbetsmiljöuppgifter till Kommundirektören. Denne fördelar i sin tur uppgifter vidare i organisationen. Riktlinjen för fördelning av arbetsmiljöuppgifter inom Nyköpings kommun bör följas upp och utvärderas en gång per år.

Prövning av barnets bästa

Nej

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

- 1) att** anta riktlinje för fördelning av arbetsmiljöuppgifter i Nyköpings kommun.

Beslutet skickas till:

Kommunledningskontoret

Division Social Omsorg

Division Utbildning

Räddning och säkerhet

Tekniska divisionen

Näringsliv, kultur och fritid

Samhällsbyggnad

Kommunstyrelsen

Riktlinje fördelning av arbetsmiljöuppgifter i Nyköpings kommun

Sammanfattning

I föreskriften om systematiskt arbetsmiljöarbete (AFS 2001:1) preciseras arbetsgivarens skyldigheter angående arbetsmiljön. I 6 § anges att "arbetsgivaren ska fördela arbetsuppgifter i verksamheten på ett sådant sätt att arbetsmiljökraven kan uppfyllas". Med fördelning menas att arbetsgivaren fördelar arbetsmiljöuppgifter, befogenheter och resurser på andra i verksamheten. Vissa uppgifter kan bara fördelas till chefer medan andra kan fördelas till specialister eller motsvarande. Det totala ansvaret för arbetsmiljön ligger dock alltid kvar på arbetsgivaren. De politiskt förtroendevalda i kommunfullmäktige och kommunstyrelse är arbetsgivare och därmed även huvudansvariga för en god arbetsmiljö.

De förtroendevalda ska bland annat se till att det finns en väl fungerande organisation för arbetsmiljöarbetet, där det klart framgår vem som ansvarar för att arbetsmiljölagen följs och att verksamheten leds av chefer med tillräcklig kompetens och befogenheter inom arbetsmiljöområdet.

En chef som får arbetsmiljöuppgifter fördelade till sig ska vara medveten om sina skyldigheter och ha den kompetens som behövs. Denne ska även känna till möjligheten/skyldigheten att returnera arbetsmiljöuppgifterna om förutsättningarna för att bedriva ett bra arbetsmiljöarbete inte finns. Returneringen görs skriftligen på särskild blankett, arbetsmiljöuppgifterna återgår då till den nivå fördelningen kommit ifrån.

Riktlinjen innehåller beskrivning av innebörden av arbetsmiljöansvaret för olika nivåer i den kommunala organisationen. Till riktlinjen hör också framtagna blanketter för fördelning och returnering av arbetsmiljöuppgifter till Kommundirektören. Denne fördelar i sin tur uppgifter vidare i organisationen. Riktlinjen för fördelning av arbetsmiljöuppgifter inom Nyköpings kommun bör följas upp och utvärderas en gång per år.

Bakgrund

I april 2021 genomförde Arbetsmiljöverket en inspektion av Nyköpings kommun, som en del i en nationell tillsyn av hur Sveriges kommuner arbetar med den årliga uppföljningen av det systematiska arbetsmiljöarbetet. Inspektionen omfattade hur kommunledningen har säkrat att styrningen av arbetsmiljöarbetet fungerar så att det systematiska arbetsmiljöarbetet utvecklas, positiva effekter uppnås och ohälsa och olyckor förebyggs i verksamheten.

Arbetsmiljöverket fann positiva delar i arbetsmiljöarbetet i verksamheter där stickprov genomfördes men såg även brister i styrningen av vårt systematiska arbetsmiljöarbete. En av bristerna avsåg rutiner gällande fördelning av arbetsmiljöuppgifter och retur av uppgifter i arbetsmiljöarbetet som inte var tillräckligt tydliga.

I april 2022 genomförs uppföljning av inspektionen där bristerna ska vara åtgärdade.

HR-avdelningen har startat upp ett långsiktigt arbetet med att införa ett ledningssystem för det systematiska arbetsmiljöarbetet. Arbetet startade hösten 2021 och beräknas vara fullt implementerat 2025.

En av de första och viktigaste åtgärderna är "Riktlinjer fördelning av arbetsmiljöuppgifter i Nyköpings kommun" och blanketterna "fördelning av arbetsmiljöuppgifter". De utgör grunden i det systematiska arbetsmiljöarbetet då den klargör fördelning avseende arbetsmiljöuppgifter för förtroendevalda, chefer och medarbetare.

Framtagandet av riktlinjen har genomförts i en arbetsgrupp från Centrala samverkansgruppen (CSG) och har bestått av HR-Arbetsmiljöstrateg samt fackliga representanter från Kommunal, Lärarnas riksförbund, Lärarförbundet, Vision och Sveriges ingenjörer. Riktlinjen har även behandlats av HR-strateger, HR-chef, Kommundirektör samt Personal- och jämställdhetsutskottet. Delar av riktlinjen har även bearbetats av Räddning och Säkerhets ledningslag samt skyddsombud i ett annat ärende som Arbetsmiljöverket var inblandade i.

Prövning av barnets bästa enligt barnkonventionen

Berör eller påverkar ärendet barn direkt eller indirekt så att det i enlighet med barnkonventionen funnits skäl att genomföra en prövning av barnets bästa?

Nej

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

- 1) **att** anta riktlinje för fördelning av arbetsmiljöuppgifter i Nyköpings kommun.

Mats Pettersson
Kommundirektör
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes
2022-03-03

Katarina Högström Hadfy
HR Chef
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes

Beslut till:

Kommunstyrelsen

Kommunledningskontoret

Division Social Omsorg

Division Utbildning

Räddning och säkerhet

Tekniska divisionen

Näringsliv, kultur och fritid

Samhällsbyggnad

RIKTLINJER



Riktlinjer fördelning av arbetsmiljöuppgifter i Nyköpings kommun

Antagen av

Innehåll

Sammanfattning.....	3
1 Inledning	3
2 Bakgrund.....	3
3 Arbetsmiljöansvar.....	4
3.1 Ansvar och fördelningsnivåer	4
3.2 Vem har ansvaret?.....	5
4 Förutsättningar för uppgiftsfördelningen	6
4.1 Kompetens.....	6
4.2 Befogenheter.....	6
4.3 Resurser.....	6
4.4 Tydlighet	6
4.5 Ansvar efter uppgiftsfördelningen.....	6
4.6 Returnering	6
4.7 Vad gäller under ledighet?	6
5 Ansvarsområde.....	7
5.1 Kommunfullmäktiges ansvar.....	7
5.2 Kommunstyrelsens ansvar.....	7
5.3 Kommundirektör och divisionschefer.....	8
5.4 Alla chefer	8
5.5 Medarbetare med tillsynsansvar	9
5.6 Medarbetare	9
5.7 Skyddsombud/Arbetsmiljöombud och samverkan	9
6 Förutsättningar för arbetsmiljöarbetet	9
7 Uppföljning av fördelning av arbetsmiljöuppgifter	10
Bilagor.....	11
Referenser.....	11

Sammanfattning

Denna riktlinje för uppgiftsfördelning avser att klargöra vilka arbetsmiljöuppgifter som politiker, chefer och medarbetare har. Syftet är att verka för att risker i arbetet förebyggs och en bra arbetsmiljö uppnås, ingen ska göra sig illa på eller blir sjuk av jobbet vi ska erbjuda friska och säkra arbetsmiljöer.

1 Inledning

Generellt gäller att arbetsmiljöuppgifter bör fördelas på chefer och annan arbetsledande personal som en naturlig del av arbetet. Med fördelning menas att arbetsgivaren sprider arbetsmiljöuppgifter, befogenheter och resurser i verksamheten. Det övergripande ansvaret för arbetsmiljön ligger alltid kvar på arbetsgivaren. Föreskriften Systematiskt arbetsmiljöarbete (AFS 2001:1) preciserar arbetsgivarens skyldigheter och ansvar angående arbetsmiljön. För att i praktiken kunna uppfylla lagstiftarens intentioner är det nödvändigt att uppgifterna läggs så nära den verksamhet som bäst kan utföra dem som möjligt.

Fördelningen ska vara skriftlig.

2 Bakgrund

Riktlinjens syfte är att tydliggöra arbetsmiljöansvaret i Nyköpings kommun gällande ansvar och fördelning av arbetsmiljöuppgifter enligt kraven i Arbetsmiljöverkets föreskrift om systematiskt arbetsmiljöarbete (AFS 2001:1)

Ett hållbart arbetsliv kräver att vi som arbetsgivare arbetar systematiskt med vår arbetsmiljö. Vi undersöker, bedömer risker, genomför åtgärder och följer upp att arbetsmiljön ständigt förbättras. Arbetsmiljön omfattar fysisk, organisatorisk och social miljö. Det är vi som arbetsgivare som har det yttersta ansvaret även om alla medarbetare har ett delansvar i att skapa en hållbar arbetsmiljö.

Ett hållbart arbetsliv är en förutsättning för att kunna hushålla med resurser, både mänskliga och ekonomiska. Våra medarbetare är vår viktigaste resurs och vi ska arbeta aktivt för att de har förutsättningar för ett långt och aktivt arbetsliv. En attraktiv och hållbar arbetsmiljö är även en av de viktigaste faktorerna till att vara en attraktiv arbetsgivare och för att kunna säkra kompetensförsörjningen.

I Sverige regleras krav på arbetsmiljön dels genom lag, såsom arbetsmiljölagen och arbetsmiljöförordningen, och dels genom arbetsmiljöverkets allmänna föreskrifter (AFS). Det är arbetsmiljöverket som är tillsynsverksamhet för arbetsmiljöfrågorna.

Arbetsmiljöverkets föreskrift om systematiskt arbetsmiljöarbetet (AFS 2001:1) 6 § ger arbetsgivaren ett uppdrag att på ett lämpligt sätt fördela arbetsmiljöuppgifter i organisationen. I en kommun är det är Kommunfullmäktige som har det yttersta arbetsmiljöansvaret för arbetsmiljön och arbetsmiljöuppgifterna.

Uppgifter kopplat till arbetsmiljö ska fördelas till de personer som har bäst förutsättningar att bedriva ett effektivt arbetsmiljöarbete. Arbetet ska ingå som en naturlig del i arbetet och ska finnas på alla chefsnivåer inom Nyköpings kommun.

För att kunna bedriva ett effektivt och proaktivt arbetsmiljöarbete är det viktigt att uppgiftsfördelningen är tydlig och att de som tilldelas uppgifter har tillräckliga förutsättningar, det vill säga kompetens, befogenheter och resurser. Det är alltid den som fördelar uppgifter som ska säkerställa att mottagaren har rätt förutsättningar.

3 Arbetsmiljöansvar

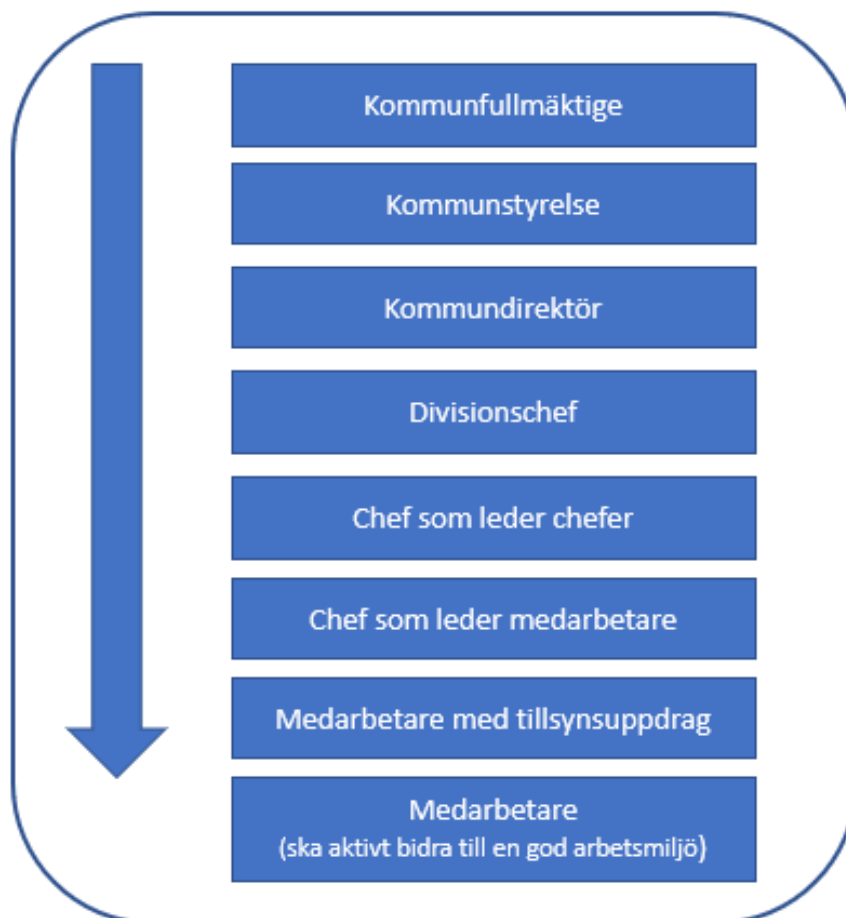
Med arbetsmiljöansvar avses en skyldighet att vara aktiv och vidta åtgärder eller förändringar för att ta bort eller minska riskerna för ohälsa och olycksfall. Även övriga åtgärder/förändringar ska vidtas för att uppnå en god arbetsmiljö. Arbetsgivaren har de mest vidsträckta skyldigheterna, men även medarbetare och andra, såsom skyddsombud, har skyldigheter och ansvar.

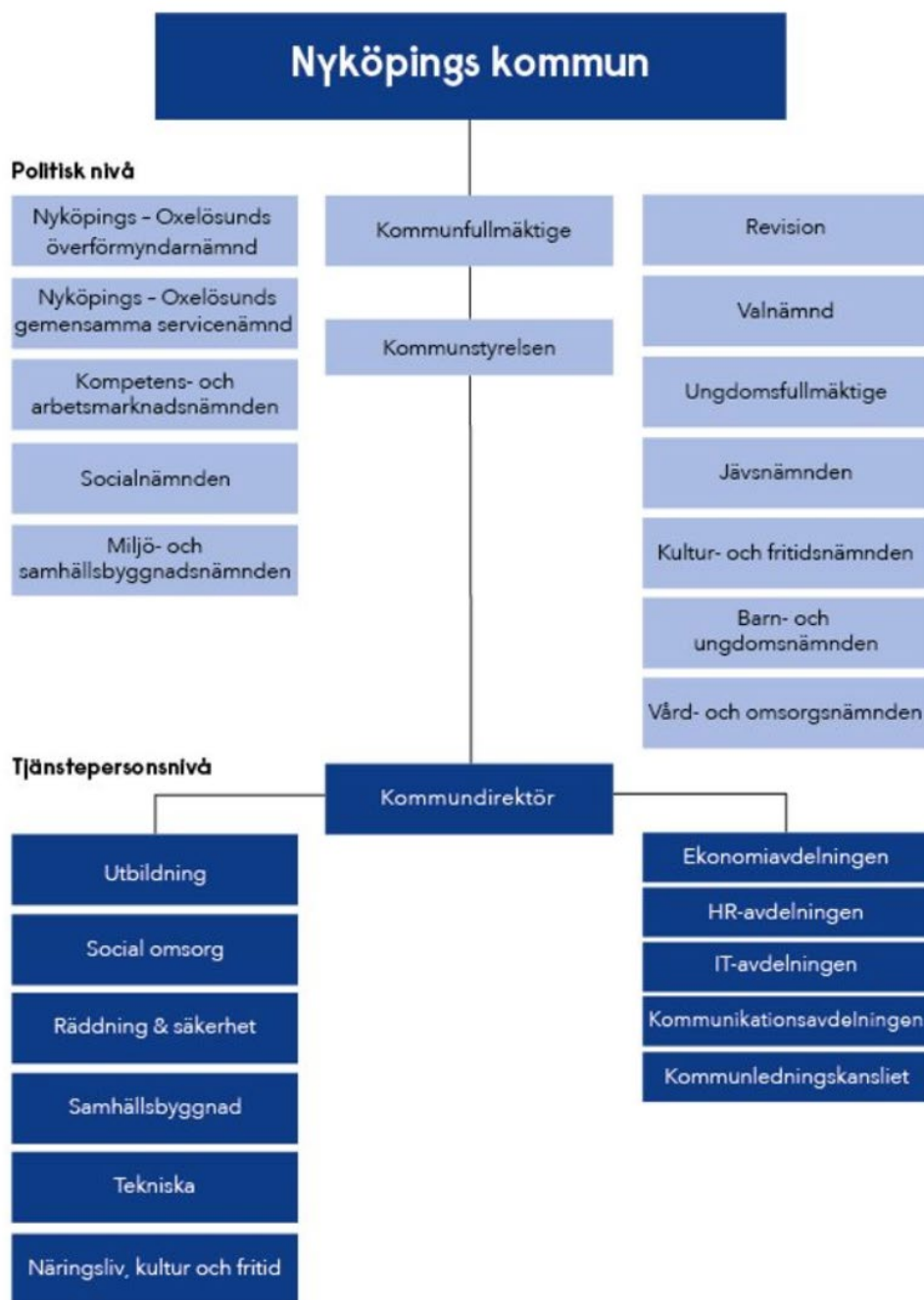
Arbetsmiljöansvaret aktualiseras främst när något har inträffat, en arbetsplatsolycka eller allvarligt tillbud. Straff kan utdömas när någon handlat uppsåtligt eller oaktsamt. Med oaktsamhet avses även underlåtenhet att inte organisera verksamheten, ge information och instruktioner eller vidta åtgärder.

Fördelningen av arbetsmiljöuppgifterna innebär således inte att arbetsgivaren på förhand kan bestämma vem som ska straffas om en olycka inträffar. Det straffrättsliga ansvaret fastställs av domstol i efterhand. Vid utredning av om någon ska ställas till ansvar för arbetsmiljöbrott granskas arbetsgivarens aktiva arbetsmiljöarbete.

3.1 Ansvar och fördelningsnivåer

Nedanstående bild beskriver principen att kommunfullmäktige, kommunstyrelse, kommundirektör och divisionschefer har tilldelats övergripande arbetsmiljöuppgifter. De övergripande nivåerna ska i sin tur ge underordnade nivåer möjligheter att bedriva ett aktivt arbetsmiljöarbete på de enskilda arbetsplatserna.





3.2 Vem har ansvaret?

I Nyköpings kommun är det kommunfullmäktige som är arbetsgivare och därmed även huvudansvariga för en god arbetsmiljö. För att kunna uppfylla sitt ansvar är det nödvändigt att arbetsgivaren fördelar uppgifter i arbetsmiljöarbetet på olika personer och befattningar i verksamheten så dessa blir en naturlig och integrerad del av övrigt verksamhetsansvar.

Kommunfullmäktige fördelar arbetsmiljöuppgifter till kommunstyrelsen.

De förtroendevalda i kommunstyrelsen ansvarar för att arbetsmiljölagen följs. Även om arbetsmiljöuppgifter har tilldelats någon annan person eller funktion så har kommunstyrelsen ändå kvar det yttersta arbetsmiljöansvaret och även en skyldighet att regelbundet följa upp att verksamheten drivs i enlighet med arbetsmiljölagen och gällande föreskrifter. Se även avsnitt "4.5 Ansvar efter uppgiftsfördelningen" nedan.

4 Förutsättningar för uppgiftsfördelningen

För att uppgiftsfördelningen ska kunna fördelas krävs att vissa förutsättningar är uppfyllda.

4.1 Kompetens

Det är viktigt att den som fördelar uppgifterna förvissar sig om att mottagaren har uppfattat uppgifterna rätt och har tillräcklig kompetens för att kunna hantera mottagna uppgifter.

4.2 Befogenheter

Med befogenheter menas såväl ekonomisk befogenhet som rätten att fatta beslut i arbetsledningshänseende och att vidta åtgärder vid uppkomna behov.

Inom befogenhetsbegreppen ryms även möjligheten att returnera en arbetsmiljöuppgift till den som har fördelat uppgiften. Se även "4.6 Returnering" nedan.

4.3 Resurser

Med resurser avses ekonomiska medel, tillgång till personal, utrustning, lokaler, tid och kompetens.

4.4 Tydlighet

Av uppgiftsfördelningen ska det tydligt framgå vem eller vilka som i olika avseenden bär ansvaret för att lagstiftningens bestämmelser följs och vilka arbetsuppgifter som fördelats. Den som mottar en uppgift ska informeras om vad uppgiftsfördelningen kan innebära i straffrättslig mening. Det är även viktigt att fördelningen görs känd bland övriga berörda medarbetare. Uppgiftsfördelningen ska ske i samband med arbetsmiljöintroduktion för chefen och samtidigt kontrolleras ifall tillräcklig arbetsmiljökompetens finns. Saknas kompetens kan uppgifter inte fördelas. I varje medarbetarsamtal följs fördelningen av arbetsmiljöuppgifter upp.

Alla uppgiftsfördelningar av arbetsmiljöuppgifter ska diarieföras. Utöver att den registrerats i diariesystemet så ska mottagaren få en kopia på uppgiftsfördelningen och originalet förvaras i personalakten hos HR.

4.5 Ansvar efter uppgiftsfördelningen

Den som har fördelat en arbetsmiljöuppgift har alltid kvar en tillsynsplikt, dvs. skyldighet att fortlöpande följa upp och försäkra sig om att uppgifterna utförs. Även om ansvar för arbetsmiljöuppgifter fördelats på andra personer eller funktioner har nämnden alltid kvar det övergripande ansvaret att försäkra sig om att verksamhetens arbetsmiljöförhållanden är goda. Uppföljning ska ingå i medarbetarsamtalet och övergripande ingår frågor om uppgiftsfördelningen i den årliga uppföljningen av det systematiska arbetsmiljöarbetet (SAM).

4.6 Returnering

Den som mottagit arbetsmiljöuppgifter och som inte anser sig kunna lösa uppkomna arbetsmiljöproblem på grund av att tilldelade resurser eller befogenheter inte räcker till, ska returnera arbetsmiljöuppgiften/ärendet. Returnering ska ske skriftligt och innehålla en beskrivning av uppgift/ärende samt orsak till att det returneras. Därmed återgår ansvaret för uppgiften till överordnad/den som fördelat uppgiften. Ansvar för övriga fördelade arbetsmiljöuppgifter kvarstår som tidigare.

4.7 Vad gäller under ledighet?

Vid planerad ledighet och vid sjukdom är det viktigt att ersättare med tillräckliga kompetens, befogenheter och resurser utses för den som uppbär ansvaret. Det är lämpligt att ersättare utses i förväg.

5 Ansvarsområde

5.1 Kommunfullmäktiges ansvar

Kommunfullmäktige fördelar arbetsmiljöuppgifter till kommunstyrelsen.

Fullmäktige har följande arbetsmiljöuppgifter:

- Att fastställa budget med kommunövergripande mål, strategiska utvecklingsuppdrag och ekonomiska ramar där resurser för arbetsmiljöarbetet ska beaktas. Det innebär alltså att nämndernas ekonomiska ramar inkluderar medel för arbetsmiljöarbete.
- Att fastställa arbetsmiljöpolicy.
- Att Uppdra till kommunstyrelsen att verka som anställningsmyndighet med övergripande lednings- och samordningsansvar för personal och arbetsmiljö.
- Att ta ställning till förändringar av det fastlagda arbetsmiljöarbetet baserad på den årliga uppföljningen av det systematiska arbetsmiljöarbetet.
- Att kommunstyrelsens verksamheter bedrivs i enlighet med arbetsmiljölagstiftning.
- Att konsekvenser för arbetsmiljön riskbedöms inför beslut om verksamhetsförändringar.
- Att förebyggande åtgärder i arbetsmiljön kan vidtas genom att ta upp arbetsmiljöinvesteringar i det årliga budgetförslaget
- Att följa upp och efterfråga kommunövergripande sammanställning, analys och handlingsplan av de tillbud och olyckor som hanterats. Vidare ska även sjukfrånvaro mätas och följas upp.

5.2 Kommunstyrelsens ansvar

Ansvarsreglerna gäller ledamöterna i nämnden mot bakgrund av att de ansvarar för den övergripande organisationen och för att det finns ansvariga befattningshavare med tillräckliga befogenheter. För arbetsmiljöfrågor som returneras har ledamöterna i nämnden ett ansvar.

Kommunstyrelsen (KS)

Kommunstyrelsen får på kommunfullmäktiges uppdrag ansvar att leda, samordna och följa upp kommunens strategiska arbetsmiljöfrågor.

Kommunstyrelsen beslutar i kommunövergripande arbetsmiljöfrågor. Kommunstyrelsen fördelar, genom sin ordförande, arbetsmiljöuppgifter till kommundirektören. Fördelning av uppgifter kopplade till arbetsmiljö finns även här reglerat i "Blanketten fördelning av arbetsmiljöuppgifter". Kommunstyrelsen ska i samband med fördelning av arbetsmiljöuppgifter säkerställa att kommundirektören har tillräckliga kompetens, befogenheter, resurser för uppdraget.

Arbetsmiljöuppgifter som åligger kommunstyrelsen:

- Att fastställa mål, riktlinjer och organisation för arbetsmiljöarbetet.
- Att kommundirektören får arbetsuppgifter i arbetsmiljöarbetet.
- Att kommundirektören får befogenheter, kompetens och resurser för arbetsmiljöarbetet.
- Att ge kommundirektören rätt att fördela uppgifter i arbetsmiljöarbetet.
- Att konsekvenser för arbetsmiljön riskbedöms inför beslut om verksamhetsförändringar.
- Att förebyggande åtgärder i arbetsmiljön kan vidtas genom att ta upp arbetsmiljöinvesteringar i det årliga budgetförslaget
- Att följa upp och efterfråga divisionernas sammanställning, analys och handlingsplan av de tillbud och olyckor som hanterats. Vidare ska även sjukfrånvaro mätas och följas upp.
- Att divisionerna årligen följer upp det systematiska arbetsmiljöarbetet både på divisions och verksamhetsnivå.
- Rapportering på kommunövergripande nivå ska ske till kommunfullmäktige. '

5.3 Kommundirektör och divisionschefer

Kommundirektören har genom sitt uppdrag arbetsmiljöuppgifterna för kommunledningens kontor (KLK). Kommundirektören har möjlighet att vidarefördela ut arbetsmiljöuppgifter till sina chefer inom KLK och de i sin tur till sina underställda chefer, där så finns.

Då kommunstyrelsens är divisionscheferna chef ska hen i sin roll stödja divisionscheferna löpande genom uppföljning och dialog om fullgörande av arbetsmiljöuppgifterna.

Arbetsmiljöuppgifter som åligger kommundirektör:

Som kommunens högsta tjänsteperson har kommundirektören ett särskilt ansvar utöver det ansvar som finns för de närmsta medarbetarna.

Nedan följer arbetsmiljöuppgifter som fördelas till kommundirektör respektive divisionschef:

- Att fastställa kommungemensamma rutiner för arbetsmiljöarbetet.
- Att följa upp och skapa en handlingsplan för säker arbetsmiljö utifrån divisionens utredningar av arbetsolyckor, arbetsskador och tillbud
- Att återrapportera inspektionsmeddelanden, föreläggande och förbud från Arbetsmiljöverket till kommunstyrelsen
- Att delge kommunstyrelsen en årlig uppföljning av kommunen/divisionens systematiska arbetsmiljöarbete.
- Saknas kompetens, befogenheter eller resurser ska arbetsmiljöuppgifter returneras till kommunstyrelsen.
- Att fastställa rutiner för divisionens arbetsmiljöarbete. (kommundirektör/divisionschef).
- Att fördela uppgifter i arbetsmiljöarbetet till underställda chefer. (kommundirektör och divisionschef)
- Att direkt underställda chefer får befogenheter, kompetens och resurser för arbetsmiljöarbetet. (kommundirektör och divisionschef)
- Att organisera, leda och följa upp arbetsmiljöarbetet på kommunövergripande/divisionsnivå. (kommundirektör/divisionschef)
- Att samverka med centrala/divisionscentrala fackliga företrädare och huvudskyddsombud/arbetsmiljöombud i övergripande arbetsmiljöfrågor. (kommundirektör/divisionschef)
- Att ersättare finns då ordinarie chef är frånvarande från arbetet (kommundirektör/divisionschef). Finns ingen ersättare faller uppgiften tillbaka till den som fördelat arbetsmiljöuppgifterna.
- Att ansvara för den centrala arbetsmiljökommittén tillika centrala samverkansgruppen/samverkan på divisionsnivå (kommundirektör/divisionschef)

5.4 Alla chefer

Kommundirektör och divisionschef som tilldelats arbetsmiljöuppgifter kan vidare fördela ut uppgifter inom sitt ansvarsområde. Kommundirektör/divisionschef ska då tillgodose att mottagande chef har kompetens, befogenheter och resurser som är tillräckliga för sina uppdrag.

- Att bedriva ett systematiskt arbetsmiljöarbete inom sitt ansvarsområde
- Att ha kompetens om och förstå innebörden av kommunens policy/styrdokument inom arbetsmiljö och arbeta i enlighet med dessa
- Att systematiskt följa upp sjukfrånvaro och rehabiliteringsarbetet inom sitt ansvarsområde (divisionen/området/enheten)
- Att riskbedömningar görs, följs upp och att handlingsplan med åtgärder skapas.
- Att fortlöpande åtgärda brister i arbetsmiljön och informera närmaste högre chef om eventuella brister.
- Att kontinuerligt samtala kring hållbart arbetsliv/hälsa vid arbetsplatsträffar och medarbetarsamtal

- Att medarbetare (även chefer är medarbetare) fortlöpande får information och instruktioner kopplade till arbetsmiljö i syfte att skapa säkra arbetsplatser där inga olycksfall eller arbetssjukdomar inträffar, ingen ska göra sig illa på jobbet
- Att utreda, åtgärda och följa upp olycksfall, sjukdomar och tillbud som orsakats av arbetet för att förhindra upprepning och skapa en säker och hållbar arbetsmiljö
- Att vid ett allvarligt tillbud eller olycka skyndsamt (inom 24 timmar) anmäla till arbetsmiljöverket samt informera sin närmsta högre chef
- Att eventuella förbud eller föreläggande från arbetsmiljöverket respekteras och efterlevs samt kommuniceras till närmst högre chef
- Att vid arbetsskada/olycksfall följa hanteringen av anmälan till Försäkringskassan samt genomföra utredning av händelsen
- Att kontinuerlig samverkan med sina medarbetare och berörda skyddsombud/arbetsmiljöombud
- Att inför förändringar ta med hållbar och säker arbetsmiljö som en faktor, ingen ska göra sig illa på jobbet
- Att inför budgetarbete ha en synpunkt utifrån hållbart arbetsliv samt framföra behov av arbetsmiljöinvesteringar
- Att vid brist i kompetens, befogenhet eller resurs returnera arbetsmiljöuppgift/-er till den chef som fördelat arbetsmiljöuppgifter.

5.5 Medarbetare med tillsynsansvar

En skriftlig uppgiftsfördelning ska göras till medarbetare som har ett tillsynsansvar t.ex. elevers arbetsmiljö såsom kemilärare, slöjdlärare och idrottslärare från närmaste chef. Underlag beträffande dess specifika arbetsmiljöuppgifter ska tas fram och bifogas blanketten "Fördelning av arbetsmiljöuppgifter" från chef med personalansvar till arbetsledare och medarbetare med tillsynsansvar. Följs upp i samband med medarbetarsamtalet.

5.6 Medarbetare

Alla medarbetare har en skyldighet att, enligt arbetsmiljölagen, delta i det arbete som krävs för att skapa en god arbetsmiljö. Medarbetaren ska medverka i det dagliga hälso- och arbetsmiljöarbetet, rapportera brister och risker samt föreslå åtgärder. Medarbetaren ska följa angivna föreskrifter, använda skyddsanordningar och personlig utrustning där så krävs även delta i egen rehabilitering.

Vissa medarbetare kan tilldelas arbetsmiljöuppgifter, även här gäller att de då ska ha kompetens, befogenheter och resurser som är tillräckliga för sina uppdrag.

De åtaganden som finns kopplat till fördelade arbetsmiljöuppgifter redovisas i samband med den skriftliga uppgiftsfördelningen. Uppdraget ser olika ut beroende på vilket arbete som utförs.

5.7 Skyddsombud/Arbetsmiljöombud och samverkan

Skyddsombud och arbetsmiljöombud har som uppdrag att värna om arbetsmiljön. De ska aktivt delta i arbetsmiljöfrågor men kan inte fördelas arbetsmiljöuppgifter i lagens mening.

Samverkan

Inom Nyköpings Kommun gäller nuvarande samverkansavtal. Inom ramen för samverkan ska även arbetsmiljöarbetet följas upp.

6 Förutsättningar för arbetsmiljöarbetet

Det är angeläget att chefer och skyddsombud/arbetsmiljöombud får och har en relevant utbildning i arbetsmiljö och om hur risker och brister kan minimeras för att skapa förutsättningar för en hållbar arbetsmiljö.

Skyddsombudet/arbetsmiljöombudet har rätt att få utbildning i arbetsmiljöfrågor, och den ledighet med bibehållna anställningsförmåner, som behövs för uppdraget på arbetsplatsen. Grundutbildningar erbjuds därför även skyddsombud/arbetsmiljöombud.

Inom Nyköpings Kommun har vi dels en grundutbildning dels fördjupningsutbildningar inom arbetsmiljö vilket ska ge chefer goda förutsättningar att ta sig an sina arbetsmiljöuppgifter. Inom Nyköpings Kommun finns en arbetsmiljöstrategi och HR organisation som kan stötta i arbetsmiljörelaterade frågor.

För att fördelningen av uppgifter ska vara giltig krävs att kompetens, resurser och befogenheter finns. Det innebär bland annat att mottagaren ska ha:

- Kompetens om kommunens arbetsmiljöpolicy samt övriga interna styrdokument inom arbetsmiljöområdet.
- Grundläggande kompetens om arbetsmiljölagen och arbetsmiljöförordningen.
- Veta vilka föreskrifter från Arbetsmiljöverket som gäller för den egna verksamheten samt ha kompetens om dessa.
- Givits befogenheter att fatta beslut och vidta nödvändiga åtgärder.
- Tilldelats resurser att vidta nödvändiga åtgärder. Med resurser avses ekonomiska medel, tillgång till medarbetare, stöd, utrustning, lokaler, tid m.m.
- Fått avsätta tid för arbetsuppgifterna.
- Kännedom om möjligheten att returnera en eller flera arbetsmiljöuppgifter (om det saknas resurser, kompetens och/eller befogenheter)
- Genomgått kommunens grundläggande arbetsmiljöutbildning eller på annat sätt tillförskaffat sig arbetsmiljökompetens.
- Möjlighet att genomgå andra nödvändiga utbildningar inom arbetsmiljöområdet.
- Möjlighet att få stöd genom ansluten företagshälsovård

7 Uppföljning av fördelning av arbetsmiljöuppgifter

Den som fördelat arbetsuppgifterna i arbetsmiljöarbetet har alltid kvar ett arbetsmiljö- och uppföljningsansvar och ska därför tillsammans med den som tilldelats uppgifter, regelbundet gå igenom hur arbetet fungerar och om det finns tillräcklig kompetens, resurser och befogenheter för att klara av uppgifterna.

Ett lämpligt tillfälle att göra detta är vid det årliga medarbetarsamtalet (chef/chefer och där medarbetare har uppgifter chef/medarbetare). Nedanstående punkter kan fungera som checklista för uppföljningen:

- Hur förhåller sig verksamheten till kommunens policy (både Policy och riktlinjer samt arbetsmiljöpolicy)?
- Hur fungerar arbetsmiljöarbetet på enheten? Vad fungerar bra och vad kan förbättras?
- Hur fungerar det att hantera de arbetsuppgifter som fördelats?
- Finns tillräckliga resurser, exempelvis i form av ekonomiska medel, medarbetare, stöd, utrustning, lokaler och tid att tillgå?
- Är kompetensen för att hantera fördelade arbetsmiljöuppgifter tillräckliga?
- Hur fungerar samarbetet med skyddsombud/arbetsmiljöombud och fackliga representanter?
- Finns det fokus på hållbar arbetsmiljö kopplat till beslut som tas inom mottagarens ansvarsområden?

Bilagor

Blankett Fördelning av arbetsmiljöuppgifter

Referenser

AML Arbetsmiljölagen och dess förordning med kommentarer 21 april 2018

AFS 2001:1 Systematiskt arbetsmiljöarbete

AFS 2015:4 Organisatorisk och social arbetsmiljö

Samverkansavtal 20091112

Sveriges Kommuner och Landsting (SKR) Så klarar du arbetsmiljöansvaret, förtroendevaldas arbetsgivarroll i kommuner, landsting och regioner (4:de utgåvan)

SS-ISO 45001:2018 Ledningssystem för arbetsmiljö – krav och vägledning



Så klarar du arbetsmiljöansvaret

FÖRTROENDEVALDAS ARBETSGIVARROLL
I KOMMUNER, LANDSTING OCH REGIONER



Sveriges
Kommuner
och Landsting

Så klarar du arbetsmiljöansvaret

FÖRTROENDEVALDAS ARBETSGIVARROLL
I KOMMUNER, LANDSTING OCH REGIONER



Upplysningar om innehållet:
Gunnar Sundqvist, gunnar.sundqvist@skl.se

© Sveriges Kommuner och Landsting, 2018

ISBN: 978-91-7585-705-3

Text: Gunnar Sundqvist

Foto: Hans Alm, Torbjörn Larsson, Rickard L.Eriksson,
Casper Hedberg, Christian Ferm, Maria Rosenlöf, SKL:s bildarkiv,
Maskot bildbyrå, Scandinarv bildbyrå

Produktion: Advant

Tryck: Åtta.45, 2018

Förord

Den här skriften ger en översiktlig bild av arbetsmiljöansvaret i landets kommuner, landsting och regioner. Den vänder sig till dig som är förtroendevald inom denna sektor och syftar till att beskriva hur du kan arbeta för att säkerställa en god arbetsmiljö.

Med över en miljon medarbetare står kommuner, landsting och regioner för ungefär en fjärdedel av den svenska arbetsmarknaden. Att dessa medarbetare är engagerade, kunniga, ansvarstagande och motiverade är en förutsättning för att du som förtroendevald ska klara dina politiska uppdrag. För att lyckas i arbetsmiljöarbetet måste insatser göras utifrån såväl hälsofrämjande, förebyggande och efterhjälpande/rehabiliterande perspektiv. Genom att utveckla arbetsmiljön så utvecklas verksamheten, vilket gynnar både ekonomi och effektivitet.

Arbetsmiljöfrågorna är dessutom viktiga eftersom Sverige befinner sig i en demografisk utmaning med en alltmer omfattande arbetskraftsbrist som gäller flera viktiga yrkesgrupper inom kommuner, landsting och regioner. Något av det viktigaste för att klara denna utmaning är att erbjuda en god arbetsmiljö och möjligheter till utveckling, delaktighet och inflytande.

Denna skrift belyser den viktiga arbetsgivarrollen ur flera olika aspekter:

- Vilka lagar är det som styr landstingens, regionernas och kommunernas verksamhet?
- Vad är arbetsmiljöfrågor?
- Hur ska du rent praktiskt gå till väga med arbetsmiljöarbetet?
- Vilket ansvar har medarbetare, skyddsombud, chefer, arbetsledare och förtroendevalda?
- Aktuella rättsfall med kommentarer

Skriften är den fjärde upplagan i samma fråga. Den är framtagen av utredare Gunnar Sundqvist vid avdelningen för Arbetsgivarpolitik, Sveriges Kommuner och Landsting.

Stockholm i december 2018

Agneta Jöhnk
Avdelningen för arbetsgivarpolitik

Sveriges Kommuner och Landsting

Innehåll

- 6 Kapitel 1. Förtroendevald och arbetsgivarrollen
- 9 Kapitel 2. Arbetsmiljölagen och andra lagar
- 14 Kapitel 3. Roller och uppgifter i arbetsmiljön
- 18 Kapitel 4. Fördelning av arbetsmiljöuppgifter
- 22 Kapitel 5. Verktyg på vägen
- 25 Kapitel 6. När arbetsmiljön brister - Arbetsmiljöverkets roll
- 30 Kapitel 7. Den organisatorisk och sociala arbetsmiljön
- 32 Kapitel 8. Straffrättsligt ansvar
- 38 Lathund om förtroendevaldas arbetsmiljöansvar
- 39 Frågor
- 40 Lästips

Förtroendevald och arbetsgivarrollen

Vart fjärde år väljer svenska folket 41 000 förtroendevalda i kommuner, regioner och landsting till sammanlagt 68 000 olika politiska uppdrag. En viktig del av detta uppdrag är att vara arbetsgivare. Uppdraget innebär, förutom en rad skyldigheter och möjligheter, även ett tydligt mandat att styra verksamhetens utveckling. Verksamheterna kan styras genom att fastställa mål, inriktning, omfattning och kvalitet. Lönepolitiken, attraktiva anställningsvillkor och arbetsförhållanden, det vill säga en hälsofrämjande arbetsmiljö, jämställdhet, och mångfald är också viktiga komponenter.

Att vara arbetsgivare inom kommun, landsting eller region innebär stora möjligheter att utveckla verksamheter. Medarbetarna är en viktig resurs och en förutsättning för att samhällets välfärdstjänster ska hålla en hög kvalitet. Nyckeln till en positiv utveckling ligger i att du är aktiv och tydlig i din arbetsgivarroll.

”Som arbetsgivare är ett av dina mest centrala ansvarsområden att se till att din organisation har en god arbetsmiljö.”

Som arbetsgivare är ett av dina mest centrala ansvarsområden att se till att din organisation har en god arbetsmiljö. Inte minst viktigt för arbetsmiljön är att chef- och ledarskapet håller hög kvalitet. En förutsättning är att chefer och arbetsledare har rätt förutsättningar för att utöva sitt ledarskap. För att en kommun, region eller ett landsting ska fungera effektivt, krävs med andra ord en arbetsgivarpolitik som tar ett helhetsansvar för såväl verksamheten och medarbetarna som organisationen i stort.



Lagen och arbetsgivarrollen

Kommunallagen slår fast att nämnderna ska driva verksamheten på ett tillfredsställande sätt och i samråd med dem som nyttjar deras tjänster. Som kommunens, landstingets eller regionens högsta organ är det fullmäktige som ansvarar för att nämnderna får de resurser som behövs och ett tydligt uppdrag för att de ska kunna bedriva verksamheterna enligt lagen och fullmäktiges målsättning.

Otydligheter faller tillbaka på fullmäktige. Fullmäktige har inte rätt att ingripa i enskilda ärenden som rör den löpande verksamheten.

Nämnderna har ansvar för förvaltningen och den löpande verksamheten, och ska verkställa fullmäktiges beslut. I praktiken är det medarbetarna som sköter det operativa arbetet, medan de förtroendevalda i varje nämnd enligt kommunallagen har det yttersta ansvaret för nämndens verksamhet – vilket även inkluderar arbetsmiljön.

Varje nämnd har, inom de budgetramar fullmäktige har beslutat, ett ansvar för att ha den personal och tillhandahålla de resurser som behövs för att verksamheten ska fungera. Skulle resurserna i en nämnd inte motsvara de behov som lagen eller fullmäktige kräver, är det nämndens uppgift att reda ut frågan med fullmäktige för att klara verksamhetens behov. Det slutliga ansvaret för en nämnds verksamhet – och därmed också dess medarbetare – är kollektivt för alla ledamöter i nämnden.

Stora möjligheter till anpassning

Kommuner har stora möjligheter att organisera sina verksamheter utifrån lokala och regionala förutsättningar. För en del kommuner innebär det att minska antalet nämnder, för att istället lägga huvudansvaret för verksamheten, och därigenom arbetsmiljöfrågorna, på kommunstyrelsen och dess olika utskott. I andra kommuner har kommunstyrelsen fått ansvaret för den övergripande personalpolitiken och arbetsmiljöfrågorna. Nämnderna har ett verksamhetsansvar och ska se till att arbetsmiljölagen följs. Ur arbetsmiljösynvinkel är det viktigt att alla berörda har klart för sig vilken roll de har i det systematiska arbetsmiljöarbetet, så att ingen uppgift ”faller mellan stolarna”. Oavsett vilken modell man väljer, är det alltid fullmäktige som bestämmer hur många, och vilka, nämnder som ska finnas, och vad som är nämndernas uppgifter och inbördes förhållande. I 6 kapitlet kommunallagen anges kommunstyrelsens och nämndernas uppgifter och ansvar.

Det är väsentligt att du som förtroendevald är medveten om ditt uppdrag och ditt ansvar som arbetsgivare, eftersom både verksamhetens kvalitet och medarbetarnas prestationsförmåga är så beroende av den. I det avseendet är din parallella roll som företrädare även för medborgarna och partiet mer självklar – även om det ibland kan uppstå konflikter dem emellan.

”Ur arbetsmiljösynvinkel är det viktigt att alla berörda har klart för sig vilken roll de har i det systematiska arbetsmiljöarbetet, så att ingen uppgift faller mellan stolarna’.”



Arbetsmiljölagen och andra lagar

Arbetsmiljölagen är en skyddslagstiftning som gäller för både privat och offentlig verksamhet. Att arbetsgivaren har huvudansvaret för arbetsmiljön på en arbetsplats, utesluter inte att även medarbetaren har ansvar för att bidra till goda arbetslivsvillkor. Arbetsmiljölagen och Arbetsmiljöverkets föreskrifter gäller även i huvudsak för elever samt, i vissa fall, för deltagare i arbetsmarknadspolitiska program och för deltagare i praktik eller annan kompetenshöjande verksamhet som anvisats av socialnämnd.

Utöver kommunallagen finns andra lagar som påverkar kommunernas, landstingens och regionernas verksamhet. Dessa är exempelvis lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade (LSS), hälso- och sjukvårdslagen (HSL), skollagen, socialtjänstlagen (SoL), lagen om skydd mot olyckor, lagen om medbestämmande i arbetslivet (MBL) samt arbetsmiljölagen (AML). Dessa lagar är likställda varandra och ingen tar över någon annan.

Förhållandet till brukare och patienter regleras däremot i annan lagstiftning (bland annat de ovan nämnda). Varje verksamhet måste normalt anpassas till de lagar som gäller för just den verksamheten. Medarbetarna kan dessutom i sin yrkesroll beröras av ytterligare lagar, exempelvis lagen om yrkesverksamhet på hälso- och sjukvårdsområdet.

FIGUR 1. Arbetsgivarens regelträd



Bilden är en illustration över arbetsmiljöreglerna. Arbetsmiljölagen är trädets rot och fundament. Arbetsmiljölagen är en ramlag, vilket innebär att den ger breda anvisningar om hur arbetsmiljön ska vara. Lagen riktar sig till arbetsgivaren. Stammen utgörs av föreskrifterna om det systematiska arbetsmiljöarbetet (AFS 2001:1). Bladverket illustrerar ett sjuttioal olika sakföreskrifter som handlar om allt från kemikaliehantering till hot och våld.

Arbetsmiljöreglerna bygger på en regelhierarki med bestämmelser på flera nivåer. Viktigast i denna hierarki är Arbetsmiljölagen (AML) som riksdagen beslutar om. På en lägre nivå finns föreskrifter som utfärdas av Arbetsmiljöverket (AFS). Myndigheten kan även utfärda allmänna råd eller vägledningsdokument som inte är bindande.

FIGUR 2. Bilden illustrerar exempel på några olika lagar som styr verksamheterna i kommuner och landsting och som i vissa fall kan komma i konflikt med varandra



Tre rättsliga avgöranden som speglar intresseavvägningen mellan arbetsmiljölagen och angränsande lagstiftningar:

RÄTTSFALL 1: Tobaksrökning gruppboende

Det första målet rör ett gruppboende för personer med funktionsnedsättning, som fått sina boendeinsatser beviljade enligt SoL eller LSS. Varje person hade sin egen lägenhet och samtliga hade ett mycket stort omvårdnadsbehov. De flesta var rökare. Kommunen hade vidtagit åtgärder för att minimera medarbetarnas exponering för tobaksröken, bland annat genom att uppföra ett rökutrymme och att uppmana personerna att inte röka i lägenheterna i samband med vårdbesök. Medarbetare som inte ville vistas i en rökig arbetsmiljö hade dessutom erbjudits omplacering till likvärdigt arbete. Domstolen kom fram till att ytterligare krav mot kommunen på åtgärder i arbetsmiljön var orimliga i förhållande till de resultat som kunde uppnås. Arbetsmiljöaspekterna fick därmed stå tillbaka för de boendes behov av stöd och hjälp (Kammarrätten i Jönköping, mål nr 360-09, den 14 januari 2010. Se SKL cirkulär 10:21).

RÄTTSFALL 2: Omsorgsnämnden

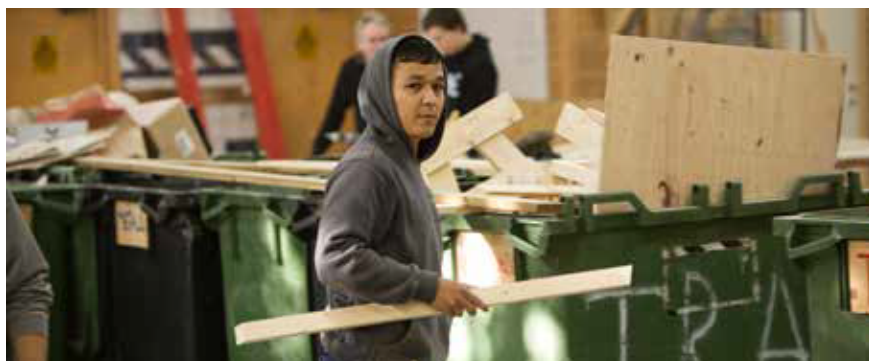
Det andra exemplet rör ett mål där Omsorgsnämnden i en kommun beslöt sig för att avbryta pågående hemtjänstinsatser för en enskild person. Samtidigt avslogs personens egen ansökan om bistånd. Beslutet motiverades med att vårdinsatserna, under rådande omständigheter, innebar en fara för medarbetarnas hälsa eftersom den aktuella personen inte ville använda de hjälpmedel som behövdes, fysiskt motsatte sig den hjälp som lämnades och utsatte medarbetarna för obehagliga situationer. Arbetsmiljöproblemen hade funnits i många år och man hade vid flera tillfällen träffats utan att nå en överenskommelse. Personen erbjöds då andra biståndsinsatser, bland annat korttidsboende (kommunalt eller privat), särskilt boende eller bistånd i form av tillsyn, matdistribution, måltidshjälp och trygghetslarm. Domstolen noterade att personen inte hade någon ovillkorlig rätt att erhålla viss bestämd insats. Eftersom personens behov kunde tillgodoses genom de alternativa insatserna, kunde arbetsmiljöintresset tillåtas att väga över. Omsorgsnämnden bedömdes ha fog för sitt beslut (Kammarrätten i Jönköping, mål nr 1259-10, den 12 november 2010. Se SKL cirkulär 11:33).

Kommentar: Domarna speglar den gråzon som verksamhetsansvariga ofta hamnar i när regler och krav från olika tillsynsmyndigheter ska följas. Kraven är specificerade utifrån myndighetens tillsynsområde men tar inte alltid hänsyn till helheten, vilket kan medföra praktiska problem i tillämpningen av dem.

RÄTTSFALL 3: Vårdnadshavare arbetsmiljöproblem i skolan

Det sista fallet rör skolhuvudmannens ansvar att se till att skolpersonal och elever har en god arbetsmiljö. Bakgrunden var ett beslut av Försäkringskassan som beviljat en elev personlig assistans för tiden i skolan. Elevens vårdnadshavare har av assistansanordnaren anställts som personliga assistenter. Skolnämnden i kommunen har beslutat att den personliga assistansen i skolan inte fick utföras av någon av vårdnadshavarna, eftersom vårdnadshavarna varit kritiska och tillrättavisande mot lärarna i undervisningssituationer och framfört hotfulla uttalanden mot skolans personal och ledning. Högsta Förvaltningsdomstolen (mål nr 2486-11, den 7 november 2012), bedömde att kommunen av hänsyn till arbetsmiljön i skolan hade rätt att neka vårdnadshavarna möjlighet att fungera som personliga assistenter till eleven i skolan, eftersom de genom sin närvaro har visat sig ha en alltför negativ påverkan på arbetsmiljön.

Kommentar: Kommunens beslut innebar inte att elevens rätt till insatsen personlig assistans i skolan som sådan förvägrades, bara en begränsning av elevens möjligheter att fritt välja personliga assistenter.



”Att arbetsgivaren har huvudansvaret för arbetsmiljön på en arbetsplats, utesluter inte att även medarbetaren har ansvar för att bidra till goda arbetslivsvillkor.”

Begreppet arbetsmiljö

Arbetsmiljön omfattar bland annat följande faktorer:

- ‡ Buller
- ‡ Luftkvalitet
- ‡ Ergonomi
- ‡ Kemiska och biologiska hälsorisker
- ‡ Maskinskydd
- ‡ Skydd mot fall och ras
- ‡ Balans mellan krav och resurser
- ‡ Arbetsbelastning
- ‡ Arbetstider
- ‡ Ledarskap
- ‡ Organisatorisk och social arbetsmiljö
- ‡ Personlig och yrkesmässig utveckling
- ‡ Variation i arbete och möjlighet till återhämtning
- ‡ Möjlighet att påverka sin egen arbetssituation
- ‡ Arbetsanpassning och rehabilitering
- ‡ Stick- och skärskador
- ‡ Hot och våld
- ‡ Kränkande särbehandling
- ‡ Rökfri arbetstid

Verksamheten i kommuner, landsting och regioner innefattar alla dessa arbetsmiljöfaktorer.

Roller och uppgifter i arbetsmiljön

Huvudansvaret för arbetsmiljön ligger hos dig som arbetsgivare. Samtidigt är alla medarbetare på arbetsplatsen sin egen arbetsmiljö, vilket ställer krav på medverkan, dialog och samarbete. Du bör därför se till att verksamheten på ett systematiskt sätt planeras, styrs och kontrolleras så att arbetsmiljön blir tillfredsställande för alla på arbetsplatsen. Utgångspunkten i denna process är det systematiska arbetsmiljöarbetet (utfärdad av Arbetsmiljöverket, AFS 2001:1, även kallat SAM) som enligt lag ska bedrivas i samverkan med medarbetare och skyddsombud. Arbetet ska omfatta alla fysiska, psykologiska och sociala förhållanden med betydelse för arbetsmiljön.

De grundläggande kraven på en arbetsgivare är alltid desamma, oavsett om verksamheten bedrivs i privat eller offentlig regi. Däremot kan kraven självfallet variera beroende på verksamhetens art och olika branschens specifika förutsättningar. Generellt gäller dock att ditt arbetsmiljöansvar i egenskap av arbetsgivare är långtgående. Enligt arbetsmiljölagen är du och andra arbetsgivarrepresentanter bland annat ansvariga för att ”vidta alla åtgärder som behövs för att förebygga att arbetstagaren utsätts för ohälsa eller olycksfall”.

Arbetsgivaren ska informera arbetstagaren om risker i arbetet och hur de undviks, samt se till att arbetstagaren har den utbildning som behövs. En annan viktig uppgift är att anpassa arbetsförhållandena till arbetstagarens särskilda förutsättningar för arbetet. När arbetet planläggs måste hänsyn tas till att människors förutsättningar att utföra arbetsuppgifter är olika.

Not. 1. Se AML kap. 3 § 2.

Arbetsmiljölagens omfattning

Arbetsmiljölagen gäller där "arbetstagare utför arbete för arbetsgivares räkning". I definitionen av arbetstagare ingår även personer som genomgår utbildning, vilket innebär att den som bedriver skolverksamhet också har ett arbetsmiljöansvar för sina elever (undantag finns). På samma sätt likställs deltagare i praktik eller annan kompetenshöjande verksamhet som har anvisats av socialnämnd med arbetstagare – så länge de utför uppgifter som liknar ett förvärvsarbete. Även arbetsmarknadspolitiska program omfattas av lagen, vilket innebär att den som tar del av ett program ska likställas med arbetstagare och den som upplåter sin arbetsplats för programmet ska ses som arbetsgivare. Den som anlitar inhyrd arbetskraft ska följa föreskrifterna om systematiskt arbetsmiljöarbete och exempelvis undersöka arbetsförhållandena, bedöma risker, vidta åtgärder och ge instruktioner. På samma sätt är den som hyr ut arbetskraft skyldig att genomföra långsiktiga arbetsmiljöåtgärder, exempelvis i fråga om utbildning och rehabilitering och att alltid vara uppmärksam på den anställdes fysiska och psykiska belastning.

Vad gäller arbetsmiljölagens regler om rehabilitering (3 kap. 2 a §) är det viktigt att känna till rättsfall från arbetsdomstolen och den begränsning av arbetsgivarens rehabiliteringsansvar som blivit praxis, till exempel:

- Arbetskamrater får inte komma till skada (AD 1993:42)
- Arbetsgivaren behöver inte utvidga sin verksamhet genom nya verksamhetsgrenar eller omorganisation (AD 2006:83)
- Nya verksamhetsmoment behöver inte inrättas (AD 1993:42)

"Enligt arbetsmiljölagen är du och andra arbetsgivarrepresentanter ansvariga för att 'vidta alla åtgärder som behövs för att förebygga att arbetstagaren utsätts för ohälsa eller olycksfall'".

Skyddsombudets roll

Skyddsombudet är medarbetarnas företrädare i arbetsmiljöfrågor på arbetsplatsen. Skyddsombudets uppgift är att vaka över arbetsförhållandena och kontrollera att arbetsgivaren uppfyller kraven på systematiskt arbetsmiljöarbete. Ombudet ska också delta vid planeringen av nya eller ändrade arbetslokaler eller arbetsmetoder och medverka vid de riskbedömningar som ska göras, till exempel i samband med användningen av skadliga ämnen eller vid planering av förändring av verksamheten. Skyddsombudets uppgift omfattar alla medarbetare inom dennes skyddsområde, även de som har en annan (eller helt saknar) facklig tillhörighet. Ombudet utses av en lokal arbetstagarorganisation som normalt är bunden av kollektivavtal i förhållande till arbetsgivaren.



Om det inte finns en facklig organisation, kan arbetstagarna själva välja skyddsombud. Valet ska skriftligen anmälas till arbetsgivaren.

Ett skyddsombud kan enligt arbetsmiljölagen, kapitel 6 § 6 a, begära att arbetsgivaren vidtar åtgärder eller begära en undersökning för att säkerställa en tillfredsställande arbetsmiljö inom det egna skyddsområdet. Arbetsgivaren ska då genast lämna en skriftlig bekräftelse på att arbetsgivaren mottagit begäran och därefter – utan dröjsmål – lämna besked i frågan. Gör inte arbetsgivaren det, kan skyddsombudet kräva att Arbetsmiljöverket meddelar ett föreläggande eller förbud. Detta krav avser givetvis enbart arbetsmiljön, inte frågor som hänger ihop med exempelvis löner eller andra anställningsvillkor.

Skyddsombudet har rätt att få den utbildning i arbetsmiljöfrågor och den ledighet med bibehållna anställningsförmåner som fordras för uppdraget. Hon eller han har också rätt att få del av de handlingar och upplysningar som behövs för uppdraget. Både arbetsgivare och arbetstagare kan bli skadeståndsskyldiga om man hindrar skyddsombudet att fullgöra sina uppgifter. Vårt att komma ihåg är att arbetsgivaren inte behöver vara överens med skyddsombudet innan beslut fattas eller åtgärder vidtas – även om enighet naturligtvis är önskvärd.

”Skyddsombudets uppgift är att vaka över arbetsförhållandena och att kontrollera att arbetsgivaren uppfyller kraven på systematiskt arbetsmiljöarbete.”

Medarbetarens ansvar

Även den enskilde medarbetaren är skyldig att medverka i arbetsmiljöarbetet, bland annat genom att följa givna föreskrifter och använda aktuella skyddsanordningar. Medarbetarna har ofta en god uppfattning om riskerna med det egna arbetet och arbetsförhållandena i övrigt. Det är därför bra om de kan delta i arbetsmiljöarbetet med förslag och synpunkter. Detta är särskilt viktigt i samband med riskbedömningar av arbetsmiljön. Att inte rätta sig efter skyddsföreskrifter kan äventyra såväl medarbetarens som arbetskamraternas säkerhet. För att få genomslag på genomförda insatser krävs återkommande information och samverkan med medarbetarna. Om en medarbetare bryter mot gällande regler eller rutiner, kan det bli aktuellt med arbetsrättsliga åtgärder. Det kan röra sig om exempelvis muntlig tillsägelse, skriftlig varning eller förflyttning/omplacering. Ytterst kan det även bli fråga om att medarbetaren sägs upp (i regel ”av personliga skäl”). Det är därför viktigt att arbetsgivaren dokumenterar alla händelser som inträffar eller åtgärder som vidtas.

”Medarbetarna har ofta en bra uppfattning om riskerna med det egna arbetet och arbetsförhållandena i övrigt. Det är därför bra om de kan delta i arbetsmiljöarbetet med förslag och synpunkter.”

Rollen som skyddsombud

På <https://webbutik.skl.se/sv/artiklar/chefens-arbetsmiljoansvar.html> finns skyddsombudsrollen beskriven mer i detalj. Där beskrivs bland annat i vilka situationer som arbetsgivaren måste samverka med skyddsombudet, och vad som gäller om arbetsgivaren och skyddsombudet inte är överens.

Fördelning av arbetsmiljöuppgifter

Rollfördelningen kring arbetsmiljön är densamma som för andra arbetsområden i kommunen eller landstinget: de förtroendevalda i varje nämnd med verksamhetsansvar ska se till att det finns förutsättningar för att de aktuella lagarna följs. Det praktiska arbetsmiljöarbetet sköts sedan av chefer och medarbetare i det dagliga arbetet och i den löpande utvecklingen av verksamheten. I det här sammanhanget är det viktigt att du som förtroendevald ser till att chefer och arbetsledare får ett väldefinierat och rimligt uppdrag, med alla de resurser, kunskaper och befogenheter som krävs för att driva verksamheten med en bra arbetsmiljö. Med befogenheter avses rätt att fatta beslut och att vidta åtgärder. Med resurser avses ekonomiska medel, tillgång till kompetenta medarbetare, utrustning, lokaler, tid och kunskaper.

Huvudprincipen – att högsta ledningen har det yttersta arbetsmiljöansvaret – gäller så länge inte ett särskilt arbetsmiljöuppdrag har tilldelats någon annan person eller funktion på ett klart och tydligt sätt. Även i sådana fall har dock den högsta ledningen alltid kvar det yttersta ansvaret för att försäkra att verksamheten håller en god arbetsmiljö. Om så inte är fallet – ingrip!

Skriftlig fördelning viktig

I kommuner och landsting är det obligatoriskt att det finns en skriftlig fördelning av arbetsmiljöuppgifter. Denna överenskommelse bör vara undertecknad av båda parter – både av den som fördelar uppgiften och av den som åtar sig densamma. Saknar mottagaren tillräckliga befogenheter eller medel för sitt uppdrag, ska denne vända sig till uppdragsgivaren för att få utökade resurser. Om så inte sker, bör uppdragstagaren i stället fransäga sig – i dagligt tal returnera – sin uppgift.

”I kommuner, regioner och landsting är det obligatoriskt att det finns en skriftlig fördelning av arbetsmiljöuppgifter.”

Det innebär inte att man säger upp sin anställning eller chefsuppgift, och ansvaret för övriga arbetsmiljöuppgifter kvarstår som vanligt. Saknas en tydlig, skriftlig fördelning, ligger det faktiska arbetsmiljöansvaret normalt kvar på den högre beslutsnivån i organisationen (detta gäller dock inte om uppgiften ingår som en del av en större arbetsuppgift eller hör till en viss yrkesroll, till exempel chefer med personalansvar eller lärare i förhållande till sina elever). Viktigt att komma ihåg är att nämnden alltid har det yttersta arbetsgivaransvaret för arbetsmiljön, och därför måste följa upp hur denna ser ut. Är arbetsmiljön otillfredsställande är det nämndens ansvar att vidta nödvändiga åtgärder.

Delegation enligt kommunallagen

Den delegering som enligt kommunallagen får ske av nämnds beslutanderätt till anställd i kommunen (6 kap 33 § KL) och förvaltningschefs rätt att vidaredelegera beslutanderätten (6 kap 37 §) förväxlas ibland med fördelning av arbetsmiljöuppgifter som ska ske enligt Arbetsmiljöverkets föreskrifter om systematiskt arbetsmiljöarbete, AFS 2001:1, § 6. Fördelningen kan med fördel skiljas bort från kommunens delegationsordning för att undvika missförstånd.

Värt att tänka på vid uppgiftsfördelning:

- › Fördela – men abdikera inte! Följ regelbundet upp hur arbetsmiljöarbetet utvecklas och ingrip om det inte fungerar som det var tänkt.
- › Det är hur arbetsmiljöarbetet fungerar i praktiken som är det viktiga. Stäm av att riskbedömning har gjorts innan beslut om verksamhetsförändringar fattas i nämnd och styrelse.

Var noga med:

- › Att uppgifterna är fördelade på tillräckligt många medarbetare.
- › Att de som får uppgifterna har en självständig ställning och en egen rimlig arbetssituation.
- › Att de som får uppgifterna har tillräckliga befogenheter och resurser.
- › Att fördelningen görs skriftligt och undertecknas av både den som fördelar och den som tar emot uppgiften.
- › Att den som gör fördelningen följer upp hur den har fungerat och ingriper om något behöver förbättras.
- › Att de som får uppgifterna har tillräckliga kunskaper om: a) regler som har betydelse för arbetsmiljön; b) fysiska, organisatoriska och sociala förhållanden som innebär risker för ohälsa och olycksfall; c) åtgärder för att förebygga ohälsa och olycksfall samt d) arbetsförhållanden som främjar en tillfredsställande arbetsmiljö.

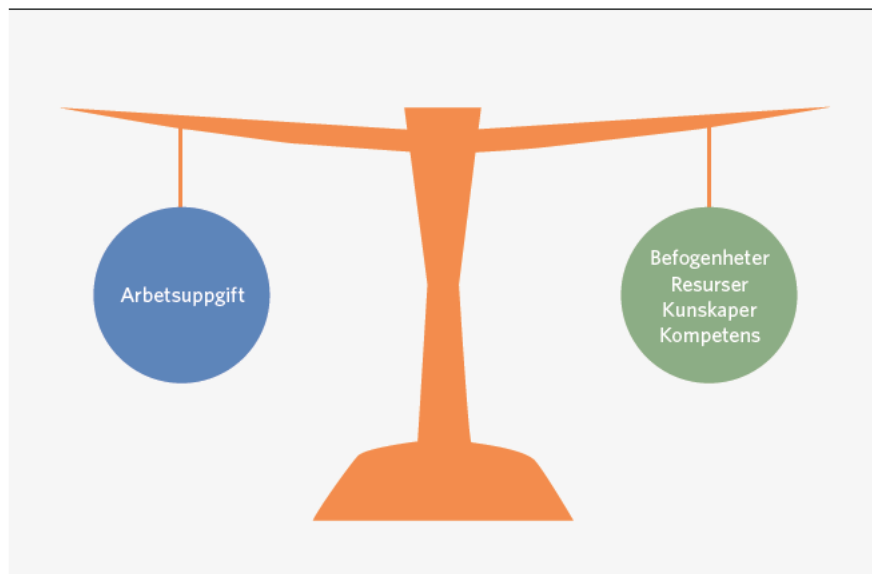


”Det är viktigt att du som förtroendevald ser till att chefer och arbetsledare får ett väldefinierat uppdrag, med alla de resurser, kunskaper och befogenheter som krävs för att driva verksamheten med en bra arbetsmiljö.”

Minneslista vid uppgiftsfördelning:

- Bestäm vilka uppgifter i arbetsmiljöarbetet som behöver fördelas.
- Utgå från organisationen.
- Det är bra om arbetsmiljöansvaret följer verksamhetsansvaret så att inget faller mellan stolarna.
- Lägg uppgifterna på chefer med personalansvar eller på arbetsledare.
- Även enskilda medarbetare med speciella uppgifter, till exempel lärare, bör omfattas av fördelningen.
- Se till att inga uppgifter glöms bort.
- Hur ska uppgiftsfördelningen utanför fasta arbetsställen och arbetstider hanteras?
- Lägg uppgifter på en bestämd person eller funktion, inte på en hel grupp.
- Bestäm vad som ska gälla vid sjukdom, semester och annan frånvaro.
- Beskriv uppgifterna detaljerat och konkret.
- Ge befogenheter, resurser och kunskaper för uppgifterna.
- Ange om det finns rätt till vidarefördelning.
- Komplettera med muntlig information.
- Informera berörd personal.
- Genomför en årlig uppföljning av det systematiska arbetsmiljöarbetet.

FIGUR 3. Att tänka på vid uppgiftsfördelning



Verktyg på vägen

Samverkansavtalet

Samverkansavtalet har slutits mellan SKL, Sobona och centrala fackliga organisationer inom den kommunala sektorn. Samverkan bygger på att alla kan och vill bidra till att utveckla verksamheten och hitta lösningar på problem. Avtalet belyser syftet med samverkan – vikten av medarbetarnas delaktighet och engagemang. I Samverkansavtalet görs en tydligare koppling mellan samverkan, arbetsmiljö- och verksamhetsfrågor. Arbetsmiljöfrågorna hanteras som en del i samverkanssystemet. AML kräver att arbetsgivaren ska förebygga ohälsa och olycksfall i arbetet, ofta i samverkan med arbetstagare. Genom att hantera arbetsmiljöfrågor på arbetsplatsträffar, i samverkansgrupp och på skyddskommitté uppfylls dels kraven i AML och dels utvecklas det lokala arbetsmiljöarbetet.

”Enligt Samverkansavtalet ska arbetsgivare, fackliga organisationer, skyddsombud och medarbetare tillsammans arbeta för en väl fungerande verksamhet med en bra arbetsmiljö.”

Arbetsmiljöutbildning

Det är angeläget att chefer, medarbetare och skyddsombud får en relevant utbildning i arbetsmiljöfrågor och hur risker och brister kan undanröjas. God kompetens är grunden för ett bra arbetsmiljöarbete.

De centrala parterna har i Suntarbetslivs regi tagit fram en arbetsmiljöutbildning för chefer och skyddsombud. I utbildningen finns en pedagogisk blandning av filmer, poddradio etc. Här finns även underlag för gemensamma samtal som bidrar till ett lärande om arbetsmiljöfrågor. Här rekommenderas att chefer och skyddsombud går samma utbildning för att skapa en gemensam bas för ett aktivt systematiskt arbetsmiljöarbete i samverkan.



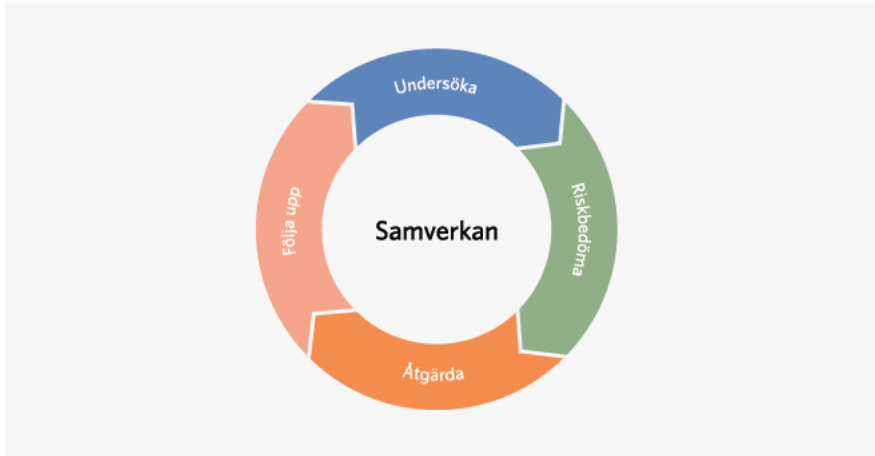
Länk till Suntarbetslivs hemsida om arbetsmiljöutbildning för chefer och skyddsombud.

Systematiskt arbetsmiljöarbete

Ett annat värdefullt hjälpmedel i arbetet med att säkerställa en bra arbetsmiljö är föreskriften om systematiskt arbetsmiljöarbete (AFS 2001:1), i dagligt tal benämnd SAM. Föreskriften innebär att cheferna på en arbetsplats är skyldiga att i samverkan med medarbetare och skyddsombud:

- Ta fram en skriftlig arbetsmiljöpolicy om hur arbetsförhållandena ska vara.
- Ta fram skriftliga rutiner som beskriver hur arbetsmiljöarbetet ska gå till.
- Fördela arbetsmiljöuppgifterna med befogenheter och resurser till chefer och arbetsledare (ska dokumenteras skriftligt).
- Ge arbetstagarna kunskaper om arbetet och dess risker. Cheferna behöver särskilda kunskaper.
- Undersöka verksamheten och bedöma riskerna i arbetsmiljön regelbundet, bland annat vid planerade förändringar (ska dokumenteras skriftligt).
- Omedelbart undanröja risker och brister i arbetsmiljön och upprätta en skriftlig handlingsplan för åtgärder som inte kan vidtas omgående. Genomförda åtgärder ska kontrolleras.
- Utreda arbetsskador och allvarliga tillbud.
- Årligen följa upp hur det systematiska arbetsmiljöarbetet fungerar och ändra vid behov.
- Vid behov anlita företagshälsovården eller annan sakkunnig hjälp.

FIGUR 4. Figuren beskriver att det finns fyra uppgifter i SAM, som man hela tiden måste arbeta med, som i ett hjul: undersöka, riskbedöma, åtgärda och följa upp

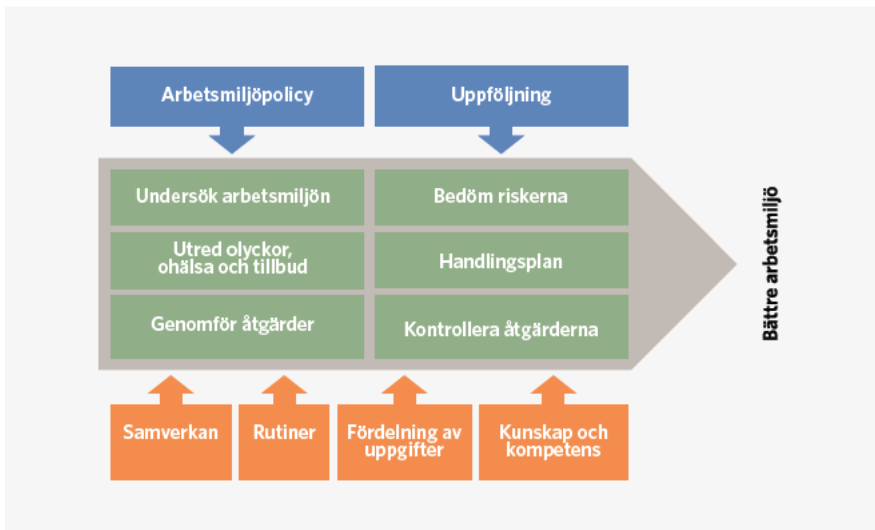


Mer om SAM

SAM är grundbulten för hur man ska arbeta förebyggande med arbetsmiljöfrågor.

Tips: Initiera eller stöd gärna utbildning för viktiga aktörer i arbetsmiljöarbetet, till exempel chefer och skyddsombud.

FIGUR 5. Bilden beskriver olika aktiviteter som ska ske inom ramen för SAM



När arbetsmiljön brister – Arbetsmiljöverkets roll

Det bästa sättet att förebygga arbetsmiljörisker är att se till att chefer och arbetsledare bedriver ett systematiskt arbetsmiljöarbete tillsammans med medarbetare och skyddsombud. När en verksamhet ändå brister i sin arbetsmiljö på ett sätt som kan leda till ohälsa eller olycksfall, kan Arbetsmiljöverket, AV, kräva att åtgärder vidtas. Kraven riktar sig då normalt mot arbetsgivaren – i detta fall mot den enskilda kommunen eller landstinget. Sådana beslut kan förenas med ett vite och kan överklagas till förvaltningsdomstol – förvaltningsrätt, kammarrätt och Högsta Förvaltningsdomstolen. (För överklagande till kammarrätt och Högsta Förvaltningsdomstolen krävs prövningstillstånd).

Inspektion – så går den till

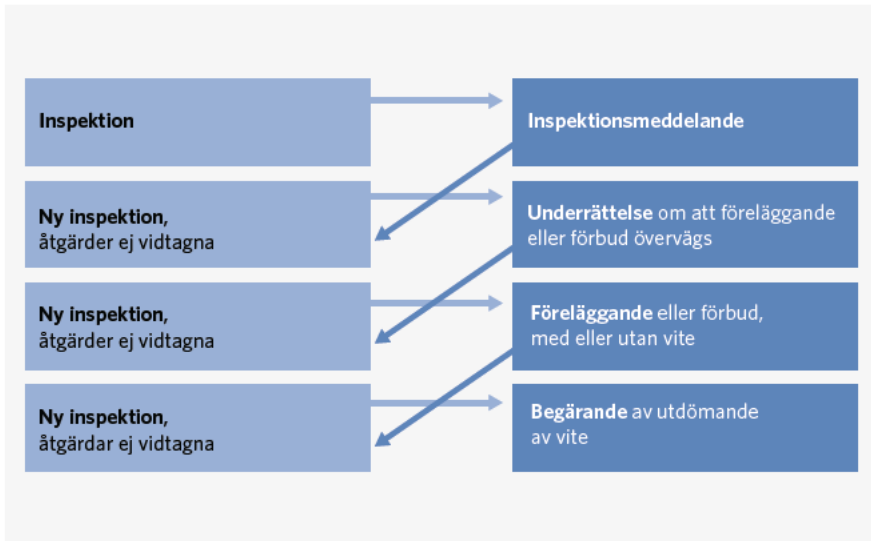
Arbetsmiljöverkets inspektion inleds ofta med en förankning. Verket brukar normalt ange syftet med inspektionen, till exempel om den gäller hela arbetsplatsen en specifik arbetsmiljöfråga eller om inspektionen är ett led i ett riksomfattande projekt. Vid inspektioner är det viktigt att du som arbetsgivare företräds av personer som kan beskriva verksamhetens inriktning och det interna arbetsmiljöarbetet. Dessa personer bör ha befogenhet att besluta om och genomföra nödvändiga ändringar i verksamheten. Det kan till exempel vara förvaltningschef, klinikchef, rektor eller verksamhetschef. Det är bra om personal från HR och fastighetsavdelningen medverkar när så behövs. Även du som förtroendevald bör vara med om inspektionen berör övergripande frågor i verksamheten. I vissa av Arbetsmiljöverkets nationella inspektionskampanjer i kommuner, landsting och regioner finns rutiner för återkoppling till förtroendevalda.

Det är arbetsgivarens ansvar att kalla det berörda skyddsombudet till inspektionen. Innan denna avslutas brukar AV:s företrädare, oftast en arbetsmiljöinspektör, sammanfatta sina iakttagelser och vilka krav på förändringar som kommer att ställas. Det finns alltid utrymme, såväl under som efter inspektionen, att enskilt framföra synpunkter eller begära förtydliganden.

Arbetsmiljöverket meddelar sedan i ett skriftligt inspektionsmeddelande där de formella kraven formuleras. Om inte åtgärder vidtas för att undanröja bristen eller risken, kan AV med stöd av arbetsmiljölagen meddela förelägganden eller förbud mot arbetsgivaren.

Att AV ställer krav innebär inte automatiskt att verksamheten måste rätta sig efter dem. De kan både ifrågasättas och – när det gäller föreläggande och förbud – överklagas. I beslutet från AV står hur och inom vilken tid som överklagandet måste göras. Om överklagandet inte görs i rätt tid, blir kraven bindande för verksamheten. Det är alltid bra om nämnden eller styrelsen följer upp alla inspektionsmeddelanden och förelägganden/förbud från AV. AV:s krav i ett inspektionsmeddelande innebär oftast inte att alla åtgärder behöver vara genomförda innan svarstiden. Det räcker då att beslut är fattat och tidplan upprättad i samverkan med skyddsombud. Men kom ihåg: som arbetsgivare är du alltid ansvarig för arbetsmiljön – oavsett om AV har ställt krav eller inte.

FIGUR 6. Figuren beskriver ett ärendes gång efter en inspektion där Arbetsmiljöverket anser att kraven inte är tillräckligt åtgärdade





Mer om Arbetsmiljöverket

AV genomförde under år 2017 sammanlagt 2 022 besök i förvaltningsstyrda verksamheter i kommuner, landsting och regioner. Samma år skrev verket 914 inspektionsmeddelanden/inspektionsprotokoll och meddelade 107 förelägganden och förbud med vite.

SKL har tagit fram konkreta råd för att underlätta kontakterna med AV och ge råd om hur verkets krav kan hanteras. På AV hemsida finns ytterligare information.

”Att AV ställer krav innebär inte automatiskt att verksamheten måste rätta sig efter dem. De kan både ifrågasättas och – när det gäller föreläggande och förbud – överklagas.”

Två exempel på rättsfall som illustrerar hur AV fungerar i praktiken.

RÄTTSFALL 1 AV: Slöjdsal

Förvaltningsrätten i Stockholm avgjorde ett mål som gällde arbetsmiljön i slöjdsalen i en skola. AV hade förelagt kommunen att undanröja en del angivna brister i slöjdsalen. Föreläggandet, som hade knutits till ett vite på 89 000 kronor, gällde bland annat krav på riskbedömning, introduktion av eleverna och skyddsåtgärder för flera maskiner som användes. Då kommunen inte rättade sig efter föreläggandet, vände sig AV till Förvaltningsrätten och begärde att vitet skulle dömas ut. Kommunen invände då att man inte hade kunnat följa föreläggandet, eftersom skolan var på väg att omorganiseras och i samband med detta skulle få en helt ny slöjdsal.

När målet två år senare kom upp i domstolen hade de flesta av kraven i föreläggandet uppfyllts, bland annat genom att den nya slöjdsalen hade färdigställts. Trots detta beslöt domstolen att vitet skulle dömas ut. I motiveringen menade domstolen att AV:s föreläggande var "lagligt grundat" och tillräckligt preciserat för att kunna följas. Eftersom det inte hade överklagats, hade det också vunnit laga kraft. Att de flesta åtgärderna hade vidtagits efter utsatt tid var med andra ord inte skäl nog för att slippa vitet. Det hade inte heller funnits några faktiska eller rättsliga hinder för kommunen att följa föreläggandet (vitet jämkades dock ner till 20 000 kronor.) Förvaltningsrätten i Stockholm, mål nr 10663-10, den 17 augusti 2010).

Kommentar: En kommun eller ett landsting kan inte underlåta att följa ett föreläggande bara för att någon form av omorganisation är på gång. Regeln är att AV:s krav ska följas om de går att följa. Om ansvariga på en kommun sedan märker att man av tidsbrist eller av andra skäl inte kan vidta de åtgärder som beskrivits, bör man med stöd av 27 § förvaltningslagen ansöka hos AV att ompröva föreläggandet. Ansökan ska göras innan tidsfristen löpt ut.

RÄTTSFALL 2 AV: Arbetsbelastning på akuten

Förvaltningsrätten i Malmö upphävde ett föreläggande av AV mot Region Skåne att vidta åtgärder för att minska vad man ansåg var en ohälsosam arbetsbelastning för arbetstagarna på akutmottagningen SUS i Lund. Föreläggandet var belagt med ett vite på 4 miljoner kronor. I sin dom konstaterade domstolen att ett beslut om föreläggande måste uppfylla grundläggande rättssäkerhetskrav, bland annat genom att preciseras så tydligt att det inte finns några som helst tvivel om vilka åtgärder som behöver vidtas för att föreläggandet ska vara uppfyllt. AV:s sätt att i det aktuella föreläggandet använda uttryck som "märkbart" och "åtminstone" ansågs strida mot detta krav. AV tydliggjorde först i förvaltningsrätten vad man avsåg i beslutets kravpunkter.

Regionen ansågs därmed ha fått alltför stort utrymme att själv bestämma vilka metoder som skulle användas för att nå upp till kraven, vilket medförde att föreläggandet upphävdes (Förvaltningsrätten i Malmö, mål nr 2331-13, dom den 4 juni 2013).

Kommentar: Domen visar att du som arbetsgivare har rätt att få veta exakt vilka åtgärder som måste vidtas för att undgå att vitet döms ut. Oklarheter faller tillbaka på AV. Om din kommun, ditt landsting eller din region mottar ett oklart och otydligt föreläggande och förbud: överväg att överklaga – och se till att göra det i tid!

Kom ihåg

Som arbetsgivare är du alltid ansvarig för arbetsmiljön – oavsett om AV har ställt krav eller inte. Huvudinriktningen för arbetsmiljöarbetet ska vara att utveckla kommunens interna arbetsmiljö och verksamhet, inte att göra Arbetsmiljöverket eller facket tillfreds.

Den organisatoriska och sociala arbetsmiljön

Dagens teknikutveckling har inneburit förbättringar beträffande många traditionella fysiska arbetsmiljöproblem. Denna utveckling har även möjliggjort för flera arbetstagare att arbeta oberoende av tid och plats vilket bland annat underlättat flexiblare arbetstider. Samtidigt kan teknikutvecklingen skapa arbetsmiljöproblem. Om gränsen mellan arbete och fritid blir alltmer flytande kan det medföra stressbelastning. I vissa välfärdsyrken finns det ingen exakt gräns för när man gjort ett fullgott arbete. Detta är tendenser som kan komma att bli ännu mer markanta i framtiden vilket gör att det krävs ett väl utbyggt systematiskt arbetsmiljöarbete med tydliga riktlinjer för när och hur medarbetarna ska vara tillgängliga i sitt arbete.

En konsekvens har varit att intresset för den organisatoriska och sociala arbetsmiljön ökat. Föreskrifterna om organisatorisk och social arbetsmiljö (AFS 2015:4) reglerar kunskapskrav, mål, arbetsbelastning, arbetstid och kränkande särbehandling – i dagligt tal benämnd OSA. Genom den verksamhetsutveckling och de stödjande insatser som arbetet med föreskriften om den organisatoriska och sociala arbetsmiljön innebär kan kvaliteten för både brukare, patienter, elever och medarbetare förbättras.

Följande karakteriserar en god organisatorisk och social arbetsmiljö:

Mål	Arbetsgivaren ska ha mål för den organisatoriska och sociala arbetsmiljön. Målen ska syfta till att främja hälsa och öka organisationens förmåga att motverka ohälsa.
Fördelning	Tydlig fördelning av arbetsuppgifter, resurser och befogenheter som är känd för medarbetarna.
Kunskap	Arbetsgivaren ska se till att chefer och arbetsledare har kunskaper om: 1. Hur man förebygger och hanterar ohälsosam arbetsbelastning. 2. Hur man förebygger och hanterar kränkande särbehandling.
Medverkan	Medarbetarna har möjlighet att påverka sina arbetsuppgifter och medverka i förändrings- och utvecklingsarbete som rör verksamheten.
Information	Medarbetarna får information som rör både den egna arbetssituationen och verksamheten i sin helhet.
Utveckling	Medarbetarna har anpassade arbetsuppgifter som ger utrymme för egen utveckling.
Gemenskap	Medarbetarna ingår i en arbetsgemenskap som ger trygghet och social samhörighet.
Tillit	Medarbetarna har tillit till ledningens förmåga att driva verksamheten effektivt.
Social arbetsmiljö	Den sociala arbetsmiljön handlar om möjligheter till psykisk hälsa och personlig utveckling. Den styrs av faktorer som arbetsorganisation, arbetets innehåll och upplägg, men också känslan av att befinna sig i ett sammanhang med ett meningsfullt arbete, eget ansvar, inflytande och kontroll över den egna arbetssituationen.
Organisatorisk arbetsmiljö	Den organisatoriska arbetsmiljön handlar om villkor och förutsättningar för arbetet som inkluderar: 1. ledning och styrning, 2. kommunikation, 3. delaktighet, handlingsutrymme, 4. fördelning av arbetsuppgifter och 5. krav, resurser och ansvar.
Resurser för arbetet	Det i arbetet som bidrar till att: 1. uppnå mål för arbetet, eller 2. hantera krav i arbetet. Resurser kan vara: arbetsmetoder och arbetsredskap, kompetens och bemanning, rimliga och tydliga mål, återkoppling på arbetsinsats, möjligheter till kontroll i arbetet, socialt stöd från chefer och kollegor och möjligheter till återhämtning.
Kränkande särbehandling	Handlingar som riktas mot en eller flera arbetstagare på ett kränkande sätt och som kan leda till ohälsa eller att dessa ställs utanför arbetsplatsens gemenskap.
Ohälsosam arbetsbelastning	När kraven i arbetet mer än tillfälligt överskrider resurserna. Denna obalans blir ohälsosam om den är långvarig och möjligheterna till återhämtning är otillräckliga.

Straffrättsligt ansvar

När polis och åklagare utreder om någon ska ställas till svars för arbetsmiljöbrott eller brott mot arbetsmiljölagen, granskas arbetsgivarens aktiva arbetsmiljöarbete. Om någon har brustit i sitt ansvar att utföra skyddsåtgärder och det finns ett tydligt samband mellan försummelsen och en inträffad arbetsplatsolycka, kan denne komma att dömas för arbetsmiljöbrott. Ofta handlar försummelser om att reglerna i AML, arbetsmiljöförordningen (AMF) eller Arbetsmiljöverkets författningssamling (AFS) inte har följts.

Prövningen sker utifrån brottsbalkens bestämmelse om arbetsmiljöbrott (3 kap 10 § Brottsbalken). Själva prövningen fokuserar särskilt på riskbedömningen, om den har gjorts, om åtgärder har vidtagits för att undanröja brister, om verksamheten kontrollerats ur arbetsmiljösynpunkt, om medarbetarna haft kännedom om arbetets risker och brister samt fördelningen av arbetsmiljöuppgifter. Försummelser avseende det sistnämnda kan leda till att den som brustit i fördelningen av den aktuella arbetsmiljöuppgiften ställs till straffrättsligt ansvar.

Detta gäller även förtroendevalda i nämnder eller styrelser. Åtal kan väckas mot flera befattningshavare för samma arbetsplatsolycka, var och en efter sin egen försummelse och sitt ansvar. Avgörandet sker utifrån vem som har beslutsmakten i det enskilda fallet och som inte vidtagit de åtgärder som varit rimliga.

”Om någon har brustit i sitt ansvar att utföra skyddsåtgärder, kan denne komma att dömas för arbetsmiljöbrott.”

TABELL 1. Tabellen illustrerar skillnaden mellan arbetsmiljöansvar och straffansvar. En skillnad är att arbetsmiljöansvaret gäller det förebyggande arbetsmiljöarbetet och tar sikte på situationen innan någon olycka inträffat i arbetet.

Arbetsmiljöansvaret AML	Straffansvaret AML och BrB
Förebyggande syfte	Sanktionerande syfte
Kan ligga på fysiska eller juridiska personer	Kan bara ligga på fysiska personer/Företagsbot
Kan inte flyttas	Kan hamna på olika personer
Arbetsgivaren fördelar uppgifter	Domstolen beslutar om straff
Uppgiftsfördelningen görs i förväg	Straff bestäms i efterhand
Fördelningen förutsätter befogenheter, resurser, kunskaper och tydlighet	Straff förutsätter uppsåt eller oaktsamhet, befogenheter, resurser, kunskaper och tydlighet
Är lätt att konstatera	Är ofta komplicerat att reda ut



Exempel på rättsfall som förtydligar straffansvaret vid arbetsmiljöbrott.

RÄTTSFALL ARBETSMILJÖBROTT: Ordförande i KS

I ett uppmärksammat fall dömdes ordföranden i kommunstyrelsen och förvaltningschefen i en kommun för arbetsmiljöbrott i samband med en olycka under ett rivningsarbete som utfördes av anställda i kommunen. Domstolen ansåg att arbetsgivaren brustit i tillsyn och kontroll över arbetsmiljön på arbetsplatsen, bland annat genom att underlåta att upprätta en arbetsmiljöplan och att inte se till att rivningsarbetet hade den ledning och övervakning som krävdes för en säker arbetsmiljö. Arbetstagarna hade inte heller tillräckliga kunskaper om riskerna med rivningsarbetet och hur dessa kunde förhindras. Domstolen fann därför att det förelåg ett orsakssamband mellan bristerna i arbetsmiljön och det dödsfall som olyckan krävde. Domstolen konstaterade att kommunen har arbetsgivaransvaret och därför alltid måste klargöra vilket styrorgan (en viss nämnd eller styrelse) som ytterst företräder arbetsgivaren. Detta styrorgan kan sedan delegera arbetsmiljöuppgifter till chefer som tar på sig arbetsgivarrollen i det dagliga arbetet. Domstolen konstaterade också att kommunen, i egenskap av fastighetsägare, var byggherre och därför var skyldig att upprätta arbetsmiljöplan. Enligt kommunens personalpolicy var det förvaltningschefen som ytterst företrädde arbetsgivaren och därför borde ha sett till att arbetsmiljöplanen upprättades innan rivningsarbetet påbörjades. I kommunen pågick en omorganisation, vilken domstolen menade hade satt arbetsmiljöansvaret ur spel. Enligt domstolen påverkade denna omständighet dock inte arbetsgivarens grundläggande arbetsmiljöansvar. Kommunstyrelsen ska enligt 6 kap 1 § KL leda och samordna förvaltningen av kommunens angelägenheter. I reglementet för kommunstyrelsen angavs att denna svarar för samordningen av kommunens arbetsmiljöarbete. Domstolen ansåg att kommunstyrelsen hade det yttersta ansvaret för att kommunens verksamhet bedrevs på ett lagenligt sätt och att tillse att rollfördelningen beträffande arbetsgivarens arbetsmiljöansvar blev klarlagd. Kommunstyrelsens ordförande borde ha säkerställt en tydlig rollfördelning för detta ansvar, och därigenom också sett till att arbetsmiljöarbetet inom kommunen bedrevs på ett lagenligt sätt. Genom sin underlåtenhet att vidta sådana åtgärder ansågs ordföranden därmed ha bidragit till de brister i arbetsmiljön som orsakade olyckan. Ordföranden och förvaltningschefen dömdes till 50 dagsböter vardera (Göta Hovrätt, mål nr B 2701-05, den 22 december 2006).

Domen överklagades, men Högsta Domstolen gav inte prövningstillstånd (Mål nr B435-07 den 5 februari 2008).

RÄTTSFALL ARBETSMILJÖBROTT: Olycka vid praktik

En 16-årig elev på Båtbyggarskolan ådrog sig bestående men när han fastnade med båda händerna i en bredbandsputs i samband med arbetsplatsförlagd utbildning (APU) hos en snickerifirma i Kalmar. Olyckan ledde till att åklagaren åtalade både ordföranden och förvaltningschefen i kommunens Barn- och Ungdomsnämnd.

Enligt tingsrätten var ansvaret för APU-placeringarna otydligt, liksom valet av praktikplats och elevens uppgifter med hänsyn till dennes ålder och erfarenhet. Något besök av lärare på arbetsplatsen, för att se vilka maskiner som fanns och vilka risker som förelåg, hade inte skett. Inte heller fanns några skriftliga rutiner på praktikföretaget om besök av skolan för att eliminera eventuella risker. Skolan hade dessutom inte kontrollerat huruvida instruktör/handledare på arbetsplatsen var utsedd. Enligt tingsrätten hade skolan därmed underlåtit att göra vad som ålegat den enligt arbetsmiljölagstiftningen vid val av APU.

Arbetsgivarens ansvar vilar i första hand på högsta chefen, men delegering kan ske. I all form av delegering är det viktigt att klargöra vem som i olika avseenden bär ansvaret för att arbetsmiljölagstiftningen följs. Otydlig delegering medför att ansvaret ligger kvar på den närmast högre nivån. Befattningshavare kan ha ett visst ansvar för säkerheten även utan delegering om det följer med deras uppgifter (faktisk delegation). Lärare har normalt ansvar för elevernas arbetsmiljö till den del som är hänförlig till lärarens omedelbara tillsyn av eleven. Detta ansvar fritar inte högre befattningshavare från ansvar.

Saknas en uttrycklig delegation, vilar arbetsmiljöansvaret enligt Regeringsformen (bland annat 1 kap 7 §) ytterst på en kommuns fullmäktige. Eftersom oklarheter i delegationen hade konstaterats av bland annat AV, fann tingsrätten att det straffrättsliga ansvaret för arbetsmiljöbrott låg hos kommunfullmäktige när olyckan inträffade. Åtalet mot ordföranden och förvaltningschefen ogillades med hänvisning till att det saknades skäl att pröva deras eventuella underlåtenhet att organisera arbetsmiljöarbetet (Kalmar Tingsrätt, mål nr B 3564-09, den 20 december 2010).

Kommentar: Om arbetsmiljöuppgifter har fördelats av den kommunala nämnden via förvaltningschef och enhetschef till enskilda arbetsledare/medarbetare kan ledamöterna i nämnden liksom förvaltningschefen och enhetschefen gå fria från straffansvar om de varken vid val av person, genom bristande tillsyn eller på annat sätt varit försumliga. Om det har gjorts en korrekt fördelning till en medarbetare med tillräcklig kunskap och erfarenhet och med befogenheter och resurser har denne ett arbetsmiljöansvar och kan också göras straffrättsligt ansvarig. Om arbetsmiljöbrott föreligger eller ej avgörs av domstol.

RÄTTSFALL ARBETSMILJÖBROTT: Sjuksköterska smittad

En sjuksköterska på infektionskliniken vid sjukhuset i Kristianstad smittades med tuberkulos av en inlagd patient. Orsaken till smittan befanns enligt åklagaren vara att hon hade återanvänt sitt andningsskydd, något som kliniken accepterade under förutsättning att andningsskydden återanvändes under ett och samma arbetspass för samma patient. Verksamhetschefen var ansvarig för arbetsmiljön på kliniken. Han hade därmed långtgående skyldigheter att bedöma och undanröja riskerna för tuberkulosmitta. Även om han tog sitt arbetsmiljöansvar på allvar, hade han inte gjort en såpass systematisk och detaljerad analys av smittoriskerna som regelverket krävde.

Tingsrätten menade dock att en sådan analys inte nödvändigtvis skulle ha lett till ett förbud mot återanvändning av andningsskydd på kliniken. Återanvändningen strider inte vare sig mot de rutiner som utarbetats av Vårdhygien i Skåne eller mot någon allmänt etablerad praxis eller erfarenhet i landet. Något olycksfall som skulle ha gett verksamhetschefen anledning att särskilt uppmärksamma återanvändningen av andningsskydd som en riskfaktor har hittills aldrig inträffat i Sverige. Med anledning av detta frikände tingsrätten verksamhetschefen (Kristianstad Tingsrätt, mål nr B 317-10, den 11 augusti 2011).

Hovrätten menade att återanvändningen av andningsskydd kan vara en förklaring till att sjuksköterskan smittades med tuberkulos. Det finns emellertid andra förklaringar till att hon smittats med tuberkulos som framstår som lika sannolika som den åklagaren hävdade. Exempelvis att det kunde finnas smitta i luftslussen mellan sjukhuskorridoren och patientens rum. Åklagaren har därför inte bevisat sitt påstående att sjuksköterskan med hög grad av sannolikhet har "smittats genom att de andningsskydd som är avsedda för engångsbruk har återanvänts, vilket medfört att de förlorat sin skyddsfunktion". Hovrätten menade att åtalet redan på den grunden skulle ogillas. (Hovrätten över Skåne och Blekinge, dom den 4 september 2012, mål nr B 3404-11)

Kommentar: Hovrätten behövde inte gå in på frågan om vilka skyldigheter klinikchefen haft att bedöma och undanröja risker för tuberkulosmitta samt om han fullgjort dessa skyldigheter.



Företagsbot

Företagsbot är en ekonomisk sanktion som riktar sig mot den formella arbetsgivaren om det i dennes näringsverksamhet har begåtts ett brott eller en förseelse mot bland annat arbetsmiljölagstiftningen. Det måste vara fråga om ett brott som har begåtts i näringsverksamhet vilket exempelvis inbegriper kommunala affärsdrivande verksamheter. Däremot betraktas inte offentlig verksamhet, där myndighetsutövning är en viktig del, som näringsverksamhet.

Förutsättningen är att näringsidkaren inte har förebyggt brottsligheten eller att brottet eller förseelsen har begåtts av en person i ledande ställning eller med ansvar för tillsyn eller kontroll. En företagsbot kan uppgå till maximalt 10 miljoner kronor och som lägst till 5 000 kronor. Åklagaren behöver inte peka ut vilken eller vilka personer i näringsverksamheten som har varit försumliga.

Sanktionsavgift

Det har införts en sanktion för vissa av bestämmelserna inom arbetsmiljö- och arbetstidsområdet som gäller sedan den 1 juli 2014 att arbetsgivaren kan bli skyldig att betala en sanktionsavgift i stället för böter. Avgiftens storlek beräknas i de flesta fall efter antalet sysselsatta i organisationen. I vissa fall tas sanktionsavgiften ut med ett fast belopp. De flesta föreskrifter med sanktionsavgifter handlar om överträdelse av den fysiska arbetsmiljön och uppgår till maximalt 1 miljon kronor.

Lathund om förtroendevaldas arbetsmiljöansvar

- › Arbetsmiljöansvaret är kopplat till uppgiften som arbetsgivare.
- › Fullmäktige bestämmer vilken styrelse eller nämnd som har arbetsmiljöansvar.
- › Grundbulten är att de förtroendevalda i varje nämnd med verksamhetsansvar ytterst ansvarar för att arbetsmiljölagstiftningen och kommunens interna arbetsmiljöregler följs.
- › Det är också betydelsefullt att det görs en skriftlig fördelning av arbetsmiljöuppgifter, befogenheter och resurser ut i förvaltningarna. Det är ute på arbetsplatserna som det systematiska arbetsmiljöarbetet ska utföras.
- › En annan viktig uppgift är att följa upp hur arbetsmiljöarbetet utförs, och att ingripa om verksamheten inte fungerar som den ska.
- › Viktigt att samverka med medarbetare och skyddsombud stimuleras. I praktiken är det ofta av avgörande betydelse för att få till stånd bra arbetsvillkor.
- › Sker en arbetsplatsolycka och det finns ett samband mellan bristen i arbetsmiljön och olyckan, kan medarbetare/förvaltningschef/ förtroendevald åtalas och dömas om denne/de brustit i att utföra sina uppgifter.
- › Den vanligaste sanktionen mot en bristfällig arbetsmiljö är annars att Arbetsmiljöverket ingriper med vitesföreläggande/förbud eller sanktionsavgift, som riktar sig mot kommunen som sådan.
- › Det är viktigt att de förtroendevalda får information om den årliga uppföljningen av det systematiska arbetsmiljöarbetet.

Frågor

Har du frågor om förtroendevaldas eller andra befattningshavares arbetsmiljöansvar?

Kontakta gärna Sveriges Kommuner och Landsting.

Telefon 08-452 70 00

Oktober–mars, vardagar 08.00–16.45

April–september, måndag–torsdag 08.00–16.45, fredag 08.00–15.15

E-post info@skl.se

Lästips

Arbetsgivarperspektiv på kommuner och landsting. Fakta och analys. SKL, 2017.

Arbetslivsinriktad rehabilitering – Arbetsgivarens ansvar för rehabilitering och arbetsanpassning i kommuner, landsting och företag. SKL Kommentus, 2016.

Arbetsmiljö för sjukvården, Tor Nitzelius och Göran Söderlöf. Lars Åhnberg förlag, 2017.

Arbetsmiljö för socialtjänst, kommunal vård och omsorgsverksamhet, Tor Nitzelius och Göran Söderlöf. Lars Åhnberg förlag, 2016.

Arbetsrätten i kommuner och landsting – en översikt. SKL, 2017.

Arbetsrätt för skolledare och pedagoger, Göran Söderlöf. Wolters kluwer, 2017.

Arbetstid Lagar och Avtal. SKL Kommentus, 2018.

Bra arbetsgivare skapar bra verksamhet Medarbetarengagemang - för bättre välfärd. SKL Kommentus, 2016.

Chefens arbetsmiljöansvar. SKL Kommentus, 2018.

God Arbetsmiljö för handläggare inom socialtjänsten. SKL Kommentus, 2014.

Kommunala samverkansformer. SKL Kommentus, 2009.

Patientsäkerhet och arbetsmiljö, SKL Kommentus, 2013.

Sjukfrånvaro i kommuner och landsting Vad är problemet? SKL Kommentus, 2017.

Skolans arbetsmiljö-praktiska typfall, Tor Nitzelius och Göran Söderlöf Norstedts juridik, 2018.

Så kan du som politiker hantera arbetsmiljöfrågor Arbetsmiljöverket ADI 563.

Så klarar du arbetsmiljöansvaret

FÖRTROENDEVALDAS ARBETSGIVARROLL I KOMMUNER,
LANDSTING OCH REGIONER

Arbetsmiljöarbetet handlar inte bara om att undvika straff eller påföljd. Genom att utveckla arbetsmiljön så utvecklas verksamheten, vilket gynnar ekonomi, effektivitet och attraktivitet. För att lyckas i arbetsmiljöarbetet måste arbetsgivare arbeta både hälsofrämjande, förebyggande och rehabiliterande. Syftet med den här skriften är att ge en övergripande bild av de förtroendevaldas arbetsmiljöansvar.

För att kunna leverera välfärdstjänster av god kvalitet behöver arbetsgivare i kommuner, landsting och regioner se till att medarbetarna trivs och vill stanna kvar, och samtidigt få unga att söka sig till välfärdsjobben. Något av det viktigaste för att klara denna utmaning är att erbjuda en god arbetsmiljö och möjligheter till utveckling, delaktighet och inflytande.

Skriften tar upp frågor om hur du som förtroendevald i kommun, landsting, region eller bolag anslutet till Sobona kan arbeta för en god arbetsmiljö. Förhoppning är att skriften ska fungera som inspiration och vägledning.

Blankett fördelning av arbetsmiljöuppgifter till kommundirektör

Kommunstyrelsen

Kommunstyrelsens ordförande

Mottagare

Kommundirektör

Härmed fördelar jag arbetsmiljöuppgifter till dig i befattningen som Kommundirektör att ansvara för samtliga beslut och åtgärder som påverkar arbetsmiljön enligt "Riktlinjer för fördelning av arbetsmiljöuppgifter i Nyköpings kommun". Vi är överens om att det finns behov av att fördela dessa uppgifter för att skapa en säker arbetsmiljö och att du har tillräcklig kompetens för uppgifterna.

Vi är överens om att du får disponera de resurser som behövs och har tillräckliga befogenheter och rätt kompetens för att genomföra arbetsuppgifterna. I den mån det uppkommer frågor där din kompetens, dina befogenheter eller resurser inte räcker till, ska du skriftligt returnera frågan tillbaka till Kommunstyrelsens ordförande som då återtar uppgiften. Returnering innebär inte att dina övriga uppgifter förändras.

Vi har också kommit överens om vad som ingår i arbetsmiljöuppgifterna och vad som krävs för att arbetsmiljöarbetet ska fungera.

Vi har tillsammans gått igenom vilken lagstiftning och föreskrifter som berör din verksamhet och hur du fortsättningsvis får information om nyheter på arbetsmiljöområdet.

Underskrift kommunstyrelsens ordförande Underskrift Kommundirektör

Namnförtydligande

Namnförtydligande

Datum och ort

Blankett returnering av arbetsmiljöuppgift/er som inte kan åtgärdas/hanteras

Om du bedömer att du inte har tillräckliga befogenheter, resurser och/eller den kompetens som krävs för att komma tillrätta med ett arbetsmiljöproblem eller arbetsmiljöuppgift ska problemet/uppgiften returneras till den som fördelat uppgiften.

Beskrivning av problem/uppgift:

Anledning till returnering:

Förslag till beslut/resurs/kompetens med mera:

Underskrift av den som returnerat

Underskrift av den som tar emot returneringen

Namnförtydligande

Namnförtydligande

Ort, datum

Arbetsuppgiften återgår till tilldelad chef efter åtgärd

Åtgärd beskrivs:

KS § Svar på medborgarförslag om att införa en kommungemensam fossilfri bilpool

Diarienummer: KK19/263

Förslagsställaren vill att Nyköping kommun skapar en bilpool med fossilfria fordon till kommunens verksamheter som dessutom ska vara öppen för medborgare att använda. Motiveringen är att kommunen behöver ta klimatkrisen på allvar och agera bland annat genom att minska utsläppen från de kommunala transporterna.

Nyköpings kommuns koldioxidbudget visar att transportsektorn är den dominerande utsläppssektorn vad gäller koldioxid och därmed är det av vikt att transporterna i Nyköpings kommun som geografiskt område, dels minskar dels sker med förnybara bränslealternativ om vi ska leva upp till Parisavtalet. Detta är ett gemensamt ansvar och Nyköpings kommun ska verka för att skapa förutsättningar för kommuninvånarna att välja mer hållbara alternativ för transporter.

Kommunfullmäktige beslutade i februari 2022 om Hållbarhetsprogram för ekonomiskt, socialt och ekologiskt hållbar utveckling där den politiska viljeinriktningen förmedlas. Programmen baseras på Agenda 2030 och de globala målen, där mål 13; *Bekämpa klimatförändringar*, är ett av målen, som behandlas i det ekologiska hållbarhetsprogrammet. Där framgår att organisationen ska minska sin klimatpåverkan och öka sin fossilfrihet.

I kommunen arbetas det även i enlighet med Transportstrategi för Nyköpings tätort och Skavsta 2016-2030 med handlingsplan för fokus på förändrad och hållbar mobilitet kopplad till ovan nämnda strategi. Riktlinjer för tjänsteresor inom organisationen har beslutats av kommunstyrelsen där gång-, cykel- och kollektivtrafik prioriteras före biltransporter. Kommunen arbetar även i övrigt brett med att minska utsläpp av fossila bränslen och exempelvis utgår stadsplaneringen från att främja cykel och gång som transportmedel i första hand, där det är möjligt. Nyköpings kommun har även ställt om stora delar av den tidigare dieseldrivna fordonsflottan till HVO 100 i samband med att det förnybara bränslet tillgängliggjorts på marknaden. Sedan tidigare tillämpas gashybridbilar inom exempelvis hemtjänst.

Gällande förslagsställarens initiativ att även medborgare ska kunna använda bilpoolen finns en problematik med att tillgängliggöra en kommunal bilpool för allmänheten eftersom kommunal verksamhet inte får konkurrera på den öppna marknaden, enligt Kommunallagen. Vidare är det en komplex situation gällande hur privatpersoner som hyr bil i bilpoolen ska beskattas likaså hur försäkringar, vid personskada eller om skador på bilar skulle uppstå, ska hanteras.

Nyköpings kommun ser dock positivt på innovativa lösningar och inspireras av det inkomna medborgarförslaget till framtida arbete och följer utvecklingen på området.

Förslag

Nyköpings kommun arbetar ständigt med att förbättra och effektivisera bilpoolerna i samband med upphandlingar men ytterligare optimering av Nyköpings kommuns bilpooler kommer att genomföras. En helt fossilfri fordonsflotta är strävansmålet för Nyköpings kommun och perspektivet inkluderas därmed återkommande i framtida upphandlingar.

Skapandet av en gemensam bilpool för alla kommunens verksamheter är problematisk då behoven för de olika verksamheterna varierar.

Utifrån rådande förutsättningar vid respektive upphandlingstillfälle kommer dock denna aspekt att övervägas framgent.

I dagsläget finns inte förutsättningar för Nyköpings kommun att genomföra en allmän bilpool, tillgänglig för allmänheten. Förutsatt att aspekter som hur beskattning ska fördelas samt att försäkringslösningar utvecklas, har Nyköpings kommun för avsikt att överväga denna aspekt i samband med optimering av kommunens bilpooler framgent.

Sammanfattningsvis med hänvisning till det som redovisats ovan finns i dagsläget inte möjlighet att bifalla medborgarförslaget i sin helhet även om kommunen arbetar hårt med frågan. Kommunledningskansliet föreslår därför att medborgarförslaget avslås.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

- 1) att** avslå medborgarförslaget samt,
- 2) att** därmed anse det besvarat.

Beslutet skickas till:

Förslagsställaren
Kommunfullmäktige för anmälan
Miljöstrateg

Kommunstyrelsen

Svar på medborgarförslag om att införa en kommungemensam fossilfri bilpool

Bakgrund

Förslagsställaren vill att Nyköping kommun skapar en bilpool med fossilfria fordon till kommunens verksamheter som dessutom ska vara öppen för medborgare att använda. Motiveringen är att kommunen behöver ta klimatkrisen på allvar och agera bland annat genom att minska utsläppen från de kommunala transporterna.

Nyköpings kommuns koldioxidbudget visar att transportsektorn är den dominerande utsläppssektorn vad gäller koldioxid och därmed är det av vikt att transporterna i Nyköpings kommun som geografiskt område, dels minskar dels sker med förnybara bränslealternativ om vi ska leva upp till Parisavtalet. Detta är ett gemensamt ansvar och Nyköpings kommun ska verka för att skapa förutsättningar för kommuninvånarna att välja mer hållbara alternativ för transporter.

Kommunfullmäktige beslutade i februari 2022 om Hållbarhetsprogram för ekonomiskt, socialt och ekologiskt hållbar utveckling där den politiska viljeinriktningen förmedlas. Programmen baseras på Agenda 2030 och de globala målen, där mål 13; *Bekämpa klimatförändringar*, är ett av målen, som behandlas i det ekologiska hållbarhetsprogrammet. Där framgår att organisationen ska minska sin klimatpåverkan och öka sin fossilfrihet.

I kommunen arbetas det även i enlighet med Transportstrategi för Nyköpings tätort och Skavsta 2016–2030 med handlingsplan för fokus på förändrad och hållbar mobilitet kopplad till ovan nämnda strategi. Riktlinjer för tjänsteresor inom organisationen har beslutats av kommunstyrelsen där gång-, cykel- och kollektivtrafik prioriteras före biltransporter. Kommunen arbetar även i övrigt brett med att minska utsläpp av fossila bränslen och exempelvis utgår stadsplaneringen från att främja cykel och gång som transportmedel i första hand, där det är möjligt.

Nyköpings kommun har även ställt om stora delar av den tidigare dieseldrivna fordonsflottan till HVO 100 i samband med att det förnybara bränslet tillgängliggjorts på marknaden. Sedan tidigare tillämpas gashybridbilar inom exempelvis hemtjänst.

Gällande förslagsställarens initiativ att även medborgare ska kunna använda bilpoolen finns en problematik med att tillgängliggöra en kommunal bilpool för allmänheten eftersom kommunal verksamhet inte får konkurrera på den öppna marknaden, enligt Kommunallagen. Vidare är det en komplex situation gällande hur privatpersoner som hyr bil i bilpoolen ska beskattas likaså hur försäkringar, vid personskada eller om skador på bilar skulle uppstå, ska hanteras. Nyköpings kommun ser dock positivt på innovativa lösningar och inspireras av det inkomna medborgarförslaget till framtida arbete och följer utvecklingen på området.

Förslag

Nyköpings kommun arbetar ständigt med att förbättra och effektivisera bilpoolerna i samband med upphandlingar men ytterligare optimering av Nyköpings kommuns bilpooler kommer att genomföras. En helt fossilfri fordonsflotta är strävansmålet för Nyköpings kommun och perspektivet inkluderas därmed återkommande i framtida upphandlingar.

Skapandet av en gemensam bilpool för alla kommunens verksamheter är problematisk då behoven för de olika verksamheterna varierar.

Utifrån rådande förutsättningar vid respektive upphandlingstillfälle kommer dock denna aspekt att övervägas framgent.

I dagsläget finns inte förutsättningar för Nyköpings kommun att genomföra en allmän bilpool, tillgänglig för allmänheten. Förutsatt att aspekter som hur beskattning ska fördelas samt att försäkringslösningar utvecklas, har Nyköpings kommun för avsikt att överväga denna aspekt i samband med optimering av kommunens bilpooler framgent.

Sammanfattningsvis med hänvisning till det som redovisats ovan finns i dagsläget inte möjlighet att bifalla medborgarförslaget i sin helhet även om kommunen arbetar hårt med frågan. Kommunledningskansliet föreslår därför att medborgarförslaget avslås.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

- 1) **att** avslå medborgarförslaget samt,
- 2) **att** därmed anse det besvarat.

Mats Pettersson
Kommundirektör
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes
2022-03-03

Jenny Åtegård
Kanslichef
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes

Beslut till:

Förslagsställaren

Miljöstrateg

Kommunfullmäktige för anmälan

Från: [REDACTED]
Till: [Nyköpings Kommun](#)
Ärende: Medborgarförslag
Datum: den 3 april 2019 16:53:06

Jag föreslår att Nyköpings kommun beslutar att... : Införa en gemensam fossilfri bilpool för alla kommunens verksamheter.

Motivering : Det är allvar nu. På riktigt. Ingen kan ha missat det allt mer akuta läget som vi som mänsklighet befinner oss i. Ingen kan ha missat att det dessutom är bråttom, att vi bara har några få år på oss att drastiskt vända utvecklingen så att vi kan begränsa effekterna av den globala uppvärmningen. Här behöver vi agera på många fronter samtidigt. Ett område är transporter. Nyköpings kommun måste agera och fatta beslut som har en verklig påverkan i rätt riktning. I klimatstrategidokumentet, "Klimat- och energistrategi, 2016 - 2020" har kommunen antagit följande mål: "att minska utsläppen av klimatpåverkande växthusgaser, energieffektivisera och minska beroende av fossil energi." Idag förfogar varje enskild avdelning i Nyköpings kommun över "sina" bilar. En del av dessa bilar är s.k. miljöbilar, men som huvudsakligen drivs av fossilt bränsle. Genom att istället införa en gemensam fossilfri bilpool för samtliga kommunens verksamheter kan kommunen minska den totala fordonsflottan inom kommunen. En fossilfri bilpool innebär en fordonsflotta som är oberoende av fossila drivmedel. Nyköpings kommun bidrar därmed till att minska klimatskadliga utsläpp av koldioxid, kväveoxid samt partiklar. Om denna bilpool dessutom görs öppen för kommuninnevånarna kan den enskilde medborgaren välja att ställa sin privata bil. Detta skulle ytterligare gynna Nyköpings miljö. I den antagna strategiplanen är målet att minska utsläppen av växthusgaser (CO2-ekvivalenter) med 45% till år 2020. En fossilfri bilpool skulle vara ett verktyg för att nå detta mål och skapa förutsättningar för att nå det nationella målet om 100% fossilfri fordonsflotta år 2045. Det handlar om att prioritera, och inget kan vara viktigare att prioritera än klimatet och i förlängningen mänsklighetens överlevnad. Jag tror också att många, inte minst barn och ungdomar, skulle uppskatta en sådan medvetenhet och ett sådant ansvarstagande från Nyköpings kommun, särskilt då många känner stor oro och ångest inför framtiden och klimatförändringarna.

Namn : [REDACTED]

Postnr : 611 30

Telefon : [REDACTED]

E-post : [REDACTED]

Ort och datum : Nyköping 2019-04-03

KS § Delegationsärenden**Diarienummer: KK22/5**

Förteckning över beslut fattade på delegation:

Nr	Från	Innehåll	Diarienummer
1	Divisionschef, Samhällsbyggnad	Anmälan om delegationsbeslut: Beslut om tillsvidareanställning av miljö- och hälsoskyddsinspektör	KK22/5:28
2	Enhetschef, Division Näringsliv, Kultur och Fritid	Anmälan om delegationsbeslut: Beslut om tillsvidareanställning av driftsamordnare och vaktmästare	KK22/5:29
3	HR-specialist, HR- avdelningen	Anmälan om delegationsbeslut: Beslut om avstängning från arbete	KK22/96:2
4	HR-specialist, HR- avdelningen	Anmälan om delegationsbeslut: Beslut om skriftlig varning	KK22/96:4
5	Inköps- och upphandlingschef, Inköps- och upphandlingsenheten	Anmälan om delegationsbeslut: Beslut om tilldelning och tecknande av avtal i Upphandling: Banktjänster, förnyad konkurrensutsättning	KK21/451:9
6	Inköps- och upphandlingschef, Inköps- och upphandlingsenheten	Anmälan om delegationsbeslut: Beslut om avbrytande av upphandling gällande Läroplattform och mediaserver, förenklat förfarande	KK21/285:6

- | | | | |
|---|--|---|-------------|
| 7 | Inköps- och
upphandlingschef,
Inköps- och
upphandlingsenheten | Anmälan om
delegationsbeslut: Beslut
om tilldelning och
tecknande av avtal i
Upphandling: Drift av
verksamheten,
Hjortensbergsbadet | KK21/506:10 |
| 8 | Verksamhetschef,
Måltidsservice | Anmälan om
delegationsbeslut: Beslut
om tillsvidareanställning
av en kock | KK22/5:30 |
| 9 | HR-specialist, HR-
avdelningen | Anmälan om
delegationsbeslut: Beslut
om avstängning från
arbete och skriftlig
varning enligt AB | KK22/165:3 |

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

- 1) att** lägga rubricerade delegationsärenden till handlingarna.

KS § Anmälningssärenden**Diarienummer: KK22/2**

Nr	Från	Innehåll	Diarienummer
1	Kommunstyrelsen	Samråd: Förslag till ändring av detaljplan för LÄROVERKET 18, Nyköping, Nyköpings kommun	Postlistad
2	Socialnämnden	Beslut från Socialnämnden 2022-02-10, § 19, Socialnämndens internkontrollplan för 2022	KK22/4:6.2
3	Barn- och ungdomsnämnden	Beslut från Barn- och ungdomsnämnden 2022-02-15, § 4, Uppföljning av Barn- och ungdomsnämndens interna kontrollplan 2021	KK21/4:18.2
4	Nyköping-Oxelösunds överförmyndarnämnd	Beslut från Nyköping-Oxelösunds överförmyndarnämnd 2022-01-31, § 5, Bokslut med verksamhetsberättelse år 2021	KK22/144:1.3
5	Vård- och omsorgsnämnden	Beslut från Vård- och omsorgsnämnden 2022-02-03, § 4, Verksamhetsberättelse 2021 för Vård- och omsorgsnämnden	KK22/144:2.2
6	Socialnämnden	Beslut från Socialnämnden 2022-02-10, § 14, Verksamhetsberättelse för Socialnämnden 2021	KK22/144:3.2

7	Barn- och ungdomsnämnden	Beslut från Barn- och ungdomsnämnden 2022-02-15, § 2, Verksamhetsberättelse för Barn- och ungdomsnämnden 2021	KK22/144:4.3
8	HR-avdelningen	Protokoll från Central Samverkansgrupp, CSG, 2021-01-27	KK22/152:1
9	Miljöstrateg	Svar på frågor till kommunerna för rapportering av genomförda åtgärder i Vattenmyndigheternas åtgärdsprogram 2021	KK21/693:2
10	Kommunstyrelsens Miljö- och klimatutskotts	Protokoll från Kommunstyrelsens Miljö- och klimatutskotts sammanträde 2022-02-08	KK22/2:6
11	Samhällsbyggnad	Näringslivsrapport 2022 för Nyköpings kommun	KK22/2:7
12	Samhällsbyggnad	Befolkningsutvecklingen för kvartal 4 2021 i Nyköpings kommun	KK22/2:8

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

- 1) att** lägga rubricerade anmälningsärenden till handlingarna.