

PM

2010-02-08

Järnvägsutredning Ostlänken

Korridorutvidgning Vagnhärad

Sweco har slutlevererat Järnvägsutredning Ostlänken Järna – Norrköping, daterad september 2009. Vid Vagnhärad är korridoren ifrågasatt eftersom en sträckning inom den påverkar olika intressen för järnväg, kulturmiljö, bytespunktsläge samt kommunal planering olika mycket. Risken för skadlig påverkan på riksintresset för kulturmiljö "Trosaåns dalgång" är exempelvis stor inom hela korridoren och Riksantikvarieämbetet har påpekat att korridoren bör utvidgas norrut fram till E4 för att öka möjligheterna att hitta genomförbara sträckningar i planskedet.

I samråd med Trosa kommun, Riksantikvarieämbetet (RAÄ) och Länsstyrelsen har Banverket därför tagit fram ett förslag på utvidgad korridor vid Vagnhärad som bättre tillgodoser kulturmiljöintressena i den fortsatta planeringsprocessen.

Det har vid utställning och samråd framförts att den östra delkorridoren, genom centrala Vagnhärad, innebär stora ingrepp i samhället och begränsar kommunens utvecklingsmöjligheter. Dessa synpunkter är ett viktigt underlag vid Banverkets val av korridor. Banverket kommer i samband med beslut om korridor att ta ställning till korridorens utbredning vid passagen av Vagnhärad.

Beskrivning av korridorutvidgning

Den korridor som redovisas i järnvägsutredningens slutrapport är resultatet av förstudiens korridorer och korridorutvidgningar som genomförs under järnvägsutredningens gång. Korridoravgränsningarna är bland annat baserade på de grundläggande krav som projektet bygger på med avseende på restider.

I den nu aktuella korridorutvidgningen föreslås utredningskorridorens norra avgränsning följa E4:ans sträckning. Det är viktigt att påpeka att en dragning av Ostlänken inom denna del av korridoren innebär att järnvägen inte kan ha de stora radier som anges i beslutet *Gemensamma riktlinjer för Götalandsbanan* (2007-01-22). Detta medför att restiden kommer att bli längre för denna delsträcka av Ostlänken. En dragning nära E4 innebär också att resecentrum i Vagnhärad kommer längre från tätortens centrum.

Slutgiltig sträckning av järnvägen inom korridoren bestäms först i nästa planeringsskede, järnvägsplan, som genomförs efter det att regeringens tillåtlighetsprövning enligt miljöbalken har skett.

Samråd

Banverket har genomfört samråd med allmänheten för korridorutvidgningen i 2010-01-19 – 2010-02-10. Samråd har skett genom annonsering i dagspress och utskick till berörda fastighetsägare. Material har funnits tillgängligt på Banverkets hemsida.

Framtagandet av förslaget till korridorutvidgning har skett i samråd med Riksantikvarieämbetet, Länsstyrelsen i Södermanland och Trosa kommun.

Miljöaspekter

Nedan beskrivs de kända miljöintressen som finns inom den aktuella korridor delen och vilka konsekvenser för miljön som en sträckning av Ostlänken genom området skulle kunna medföra.

Landskapsbild

Trosaåns dalgång är den största dalgången som omger Vagnhärad. I den norra delen, mot sjön Sillen är dalgången vid och relativt flackt kuperad. Öster om dalgången reser sig landskapet till det skogsklädda höjdparti som nyare delar av Vagnhärad till stor del är byggt på. Mot dalgången är det främst lövskog och på höjden barrskog.

I gränsen mellan öppen mark och skog ligger flera bostadshus och gårdar på söderslutningen. Även nere vid Trosaån ligger några bostadshus. Ute i det öppna landskapet finns det flera åkerholmar med ängsmark och lövträd. I dessa åkerholmar och i gränslandet mellan den skogsklädda höjden och odlingsmarken finns det hållristningar, gravfält och andra lämningar från bronsåldern.

E4 utgör en påtaglig barriär i landskapet och skär av delar av kontakten mellan Trosaåns dalgång och Sillen. E4 ligger dock relativt lågt i landskapet och döljs delvis i terrängen. Längs större delen av sträckan kan man blicka över motorvägen.

Oavsett läge inom korridoren kommer Trosaån att passeras på bro. Längden på denna bro beror på läge i korridoren och hur terrängen ser ut på den aktuella platsen. I de översiktliga studier av sträckningar som genomförts under järnvägsutredningen kan höjdpartiet passeras i skärning på upp till 12-

13 meter och även delar av dalgången passeras i skärning. Troligen kan höga bankar på detta sätt undvikas. Påverkan på landskapsbilden blir då måttlig. Det är troligen inte möjligt att ligga helt intill E4 varför det kommer att bli ett markområde mellan vägen och järnvägen som kan bli svårt att förvalta på ett ekonomiskt sätt. Det är viktigt att dalgången hålls öppen och att ytan mellan vägen och järnvägen inte tillåts växa igen eftersom det skulle innebära ytterligare en visuell barriär.

Kulturmiljö

Trosaåns dalgång utgör riksintresse för kulturmiljövården (D-K46). Dalgången är en sällsynt rik bronsåldersmiljö med hållristningar, skärvstenshögar och stensättningar.

Det område som berörs av den föreslagna korridorutvidgningen ingår i område 11, Lundby – Karlberg, i den kulturmiljöanalys som genomfördes i järnvägsutredningen. Området har högsta kulturmiljövärde. Lämningarna i området visar att platsen var en mycket viktig plats under bronsåldern. I den del som berörs av korridorutvidgningen finns det flera gravfält, hållristningar och stensättningar. E4 skär rakt genom området med fornlämningar som ligger i gränsen mellan den öppna marken och skogen.

Fornlämningar kommer att beröras oavsett läge i korridoren och järnvägen kommer att innebära ytterligare en barriär mellan de centrala delarna av Traosaåns dalgång och sjön Sillen. På bronsåldern var Trosaånsdalgång och Sillen en del i en havsvik som sträckte sig norrut. Dalgången var en viktig färdväg in i landet från kusten. Ostlänken kan komma att påverka den bebyggelse som finns och ett impediment uppstår mellan järnvägen och E4. Hur stora intrången i blir och vilka konsekvenser järnvägen får för sambanden i landskapet beror till stor del på anläggningens dragning och utformning. En lokalisering nära E4 innebär att störningarna och ingreppen samlas och att de delar av dalgången som inte är så påverkade av modern bebyggelse och infrastruktur kvarstår som opåverkade. Trots detta kommer troligen Ostlänken att medföra stora konsekvenser för upplevelsen av Trosaåns kulturmiljö.

Naturmiljö

Inom den föreslagna korridorutvidgningen finns det ett biotopskyddsområde med kalkmarksskog. Området är 8,6 ha stort och täcker halva bredden på korridorutvidgningen i den norra delen. Det finns även ett par naturvärdesobjekt utpekade av Skogsstyrelsen. Enligt den naturinventering som utfördes i järnvägsutredningen är Trosaån med strandzon av klass 1. Naturinventeringen omfattade förstudiens korridorer och någon kompletterande inventering för det tillkommande området har inte utförts.

pm02s 2010-02-04-30

Ostlänken kan medföra intrång i biotopskyddsområdet med biotopförluster som följd. Om det finns risk att biotopskyddsområdet skadas kan det krävas kompensationsåtgärder och eventuellt att biotopskyddet upphävs.

I övrigt blir konsekvenserna för naturmiljön inom den föreslagna korridorutvidgningen små.

Rekreation och friluftsliv

Den skogsklädda höjdryggen och de mindre vägarna i det öppna landskapet utgör värdefulla rekreativmiljöer nära bebyggelsen. E4 med den bullerstörande trafiken minskar dock attraktiviteten i det område som omfattas av korridorutvidgningen. E4 utgör också en barriär i landskapet, se vidare under Hälsa.

Järnvägen innebär ytterligare en barriär och bullerkälla i miljön. Placeringen av Ostlänken så nära E4 ger en samling av störningarna i landskapet, vilket begränsar konsekvenserna.

Hälsa

Det finns ett fåtal bostäder inom den föreslagna korridorutvidgningen. Dessa är mer eller mindre störda av buller från E4 idag. E4 utgör också en kraftig barriär i landskapet. Det finns möjligheter att passera E4 vid Lundby – Karlberg och vid Hagby (Kalkbruksvägen).

En dragning av järnvägen inom den föreslagna korridorutvidgningen kan medföra att fastigheter behöver lösas in då de antingen ligger i järnvägens sträckning eller hamnar i ett stort läge mellan väg och järnväg. Det är dock ett begränsat antal fastigheter som kommer att drabbas. Avståndet till den samlade bebyggelsen i Vagnhärad är ca 1 km varför det innebär mycket begränsade störningar för dessa. Det är viktigt att passagemöjligheterna av E4 även skapas vid Ostlänken så att inte barriäreffekten inte ökar.

Naturresurser

Inga utpekade intressen för naturresurser eller kända förekomster av markföroreningar berörs.