

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Ostlänken – Långsjön-Sillekrog

Trosa kommun, Södermanlands län

Järnvägsplan-Granskningshandling, 2021-09-27

Diarienummer: TRV 2014/72078



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 172 90 Sundbyberg.

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse Långsjön–Sillekrog

DokumentID: OLP4-00-075-42000-0_0-0100

Författare: ÅF/Tyréns

Dokumentdatum: 2021-09-27

Version: 1.0

Kontaktperson: Ulf Broberg

Innehåll

1	LÄSANVISNING	5
2	SAMMANFATTNING AV GENOMFÖRDA SAMRÅD.....	6
3	PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING.....	7
4	SAMRÅDSKRETS.....	7
4.1	Förstudie och järnvägsutredning	7
4.2	Järnvägsplan	7
4.2.1	Samrådshandling 2015-11-23.....	7
4.2.2	Samrådshandling 2018-05-28.....	8
4.2.3	Samrådshandling 2019-09-30.....	8
5	SAMRÅD – FÖRSTUDIE OCH JÄRNVÄGSUTREDNING	8
5.1	Sammanfattning av genomförda samråd i Förstudie	8
5.2	Sammanfattning av genomförda samråd under Järnvägsutredningen.....	9
5.2.1	Korridorförändringar i järnvägsutredningen.....	9
6	SAMRÅD – JÄRNVÄGSPLAN.....	9
6.1	Samråd med Länsstyrelsen i Södermanlands län	10
6.1.1	Samråd om kvävehaltigt vatten	11
6.1.2	Yttrande om spårlinje från 2016	12
6.1.3	Yttrande om ny spårlinje från 2018	13
6.1.4	Samråd allmänna vägar från 2018	13
6.1.5	Komplettering av beslut om betydande miljöpåverkan 2019.....	15
6.1.6	Yttrande om samrådshandling från 2019	15
6.1.7	Yttrande gällande vattenverksamhet från 2019.....	17
6.2	Samråd med Trosa kommun	18
6.2.1	Yttrande om spårlinje från 2016	19
6.2.2	Yttrande om ny spårlinje från 2018	19
6.2.3	Yttrande om allmänna vägar från 2018	19
6.2.4	Yttrande om samrådshandling från 2019	20
6.3	Samråd med Nyköpings kommun	21
6.3.1	Yttrande om spårlinje från 2015	21
6.3.2	Yttrande om ny spårlinje från 2018	22
6.3.3	Yttrande om samrådshandling från 2019	22

6.4	Samråd med övriga myndigheter, organisationer och intressenter	23
6.5	Samrådshandling spårlinje 2015-11-23	25
6.5.1	Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	26
6.5.2	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	26
6.5.3	Samråd med allmänheten	26
6.6	Samrådshandling ny spårlinje 2018-05-28.....	33
6.6.1	Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	33
6.6.2	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	34
6.7	Samrådsunderlag berörda allmänna vägar 2018-08-10.....	36
6.7.1	Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	36
6.7.2	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	36
6.8	Samrådshandling 2019-09-30.....	37
6.8.1	Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	37
6.8.2	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	38
6.8.3	Samråd med allmänheten	46
6.8.4	Inkomna synpunkter från fastighetsägare och privatpersoner	46

1 Läsanvisning

I samrådsredogörelsen redovisas samråd för Ostlänken, delen Långsjön–Sillekrog.

Kapitel 2 – *Sammanfattning av genomförda samråd*, består av en sammanfattning av genomförda samråd.

Kapitel 3 – *Planläggningsbeskrivning* innehåller en beskrivning av planläggningsbeskrivningen.

Kapitel 4 – *Samrådsrets* innehåller en beskrivning av samrådsretsen för Ostlänken, indelat i olika skeden. Observera att samrådsretsen har förändrats vid de tillfällen då plangränsen har justerats.

Kapitel 5 – *Samråd – Förstudie och järnvägsutredning* beskriver hur samråd har genomförts innan järnvägsplanen påbörjades, det vill säga vid samråd inom förstudie och järnvägsutredning.

Kapitel 6 – *Samråd – Järnvägsplan* beskriver de samråd som har genomförts under arbetet med järnvägsplanen. I kapitlet finns ett antal avsnitt som beskriver samråd med olika parter. Dessa förklaras nedan.

Avsnitt 6.1 – *Samråd med Länsstyrelsen i Södermanlands län*, 6.2 – *Samråd med Trosa kommun* respektive 6.3 – *Samråd med Nyköpings kommun* beskriver genomförda samråd med Länsstyrelsen i Södermanlands län, Trosa kommun respektive Nyköpings kommun. Samtliga inkomna yttranden från dessa parter sammanfattas och bemöts under respektive avsnitt. Avsnitten följer en kronologisk ordning.

Avsnitt 6.4 – *Samråd med övriga myndigheter, organisationer och intressenter* beskriver samråd i form av möten med övriga myndigheter, organisationer och intressenter.

Avsnitt 6.5 – 6.8 beskriver de samråd som skett i samband med olika skeden i arbetet med järnvägsplanen. Avsnitten är ordnade kronologiskt. Respektive avsnitt är indelat efter samrådsparter, det vill säga enskilda som kan bli särskilt berörda, övriga myndigheter och organisationer samt allmänheten.

2 Sammanfattning av genomförda samråd

Denna samrådsredogörelse redovisar samråd och de synpunkter som inkommit till Trafikverket fram till granskning av järnvägsplan Ostlänken, delprojekt Södertälje–Trosa, delen Långsjön–Sillekrog. I samrådsredogörelsen beskrivs vilka samråd som genomförts. Synpunkter och yttranden från enskilda, myndigheter och organisationer sammanfattas och besvaras. Samrådsredogörelsen har uppdaterats under projektets framdrift, fram till att planen ställs ut för granskning.

Samråd har tidigare skett i förstudie 2001–2003 och i järnvägsutredning 2004–2010.

Samråd har skett löpande i järnvägsplan med Länsstyrelsen i Södermanland och Trosa kommun.

Samrådsmöte gällande förslag på sträckning i form av ett öppet hus för allmänhet, lokala intresseföreningar, fastighetsägare och rättighetshavare skedde den 23 november 2015. Samråd har även skett med enskilda som särskilt berörs i samband med öppet hus.

Samråd har skett med organisationer och ideella föreningar under 2015/2016 i form av enkät med uppföljande telefonsamtal med särskild tonvikt på barnkonsekvensanalys (BKA).

Samråd har skett fortlöpande med enskilda som särskilt berörs.

Samråd har skett sommaren 2018 avseende nytt förslag av järnvägens sträckning mellan Kyrksjön–Trosaån.

Samråd har skett hösten 2018 avseende samrådsunderlaget för berörda allmänna vägar.

Samrådsmöte gällande förslaget på järnvägsplan och miljökonsekvensbeskrivning för samråd skedde i form av öppet hus för allmänhet, lokala intresseföreningar, fastighetsägare och rättighetshavare den 23 oktober 2019 i Vagnhärad. Samråd har även skett med berörda länsstyrelser, kommuner, myndigheter och enskilda som särskilt berörs i samband med öppet hus.

Efter att samrådshandlingen redovisades för allmänheten, enskilda som särskilt berörs samt myndigheter och organisationer under hösten 2019 har ett antal ändringar gjorts i den planerade anläggningen. Ändringarna har utförts dels på grund av inkomna synpunkter, dels på grund av tekniska och ekonomiska aspekter samt för att minimera anläggningens omgivningspåverkan. Justeringarna består bland annat i ändrade placeringar av byggvägar, ersättningsvägar och upplag samt ändring av plattformarnas längd. De enskilda som bedömts vara särskilt berörda, Länsstyrelsen Stockholm, kommuner och andra sakägare har informerats om det nya förslaget och givits möjlighet att inkomma med synpunkter. Dessa samrådsmöten och inkomna yttranden beskrivs i avsnitt 6.1, 6.1.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.8, 6.8.1 och 6.8.4.

Inkomna synpunkter och minnesanteckningar för järnvägsplanen finns diarieförda hos Trafikverket under ärendenummer TRV 2014/72078. Inkomna synpunkter från järnvägsutredningsskedet finns samlat på diarienummer FO7-295/SA30 och BRÖ 05-420/SA30.

3 Planläggningsbeskrivning

I planläggningsbeskrivningen klarläggs syftet med samråd, vilka samrådsformer som planeras, när samråd är tänkt att genomföras och vilken samrådskrets är tänkt att vara. Planläggningsbeskrivningen ger information om hur projektet planläggs och när allmänheten och sakägare kan påverka samt vilka beslut som fattas. Planläggningsbeskrivningen ska användas som stöd för styrning och genomförande av kommunikationen som sker med intressenter. Syftet är att redan i ett tidigt skede av planläggningsprocessen tydliggöra vad arbetet innebär och vilka ytterligare samråds- och beslutstillfällen som är att förvänta.

Planläggningsbeskrivningen för just det här projektet har uppdaterats vid följande tillfällen: 2014-12-04, 2015-11-23, 2016-02-05, 2018-02-28, 2019-09-30, 2020-05-06 och 2021-03-31.

Planläggningsbeskrivningen finns tillgänglig på Trafikverkets hemsida.

4 Samrådsrets

4.1 Förstudie och järnvägsutredning

Utökad samrådsrets gällde. Under förstudie och järnvägsutredningsskedena ansågs samrådsretsen vara så stor att kallelse till samrådsmöten skett med annons i ett antal tidningar samt via projektets hemsida. När kompletterande samråd genomfördes för berörda allmänna vägar, i augusti 2018, annonserades det i Post- och Inrikes Tidning, i Sörmlands Nyheter samt på projektets hemsida.

4.2 Järnvägsplan

4.2.1 Samrådshandling 2015-11-23

Samrådsretsen har definierats med Trafikverkets checklista. Inbjudan till samrådsmöte har skickats ut till fastighetsägare inom förordad korridor (röd korridor). Vid gränsen mot Nyköpings kommun skickades även inbjudan till bostadsområde som ligger i gränsen mellan de båda järnvägsplanerna. Inbjudan har även skickats till kända arrendatorer, vägsamfälligheter och lokala intresseföreningar inom den förordade korridoren. Samrådet annonserades i Södermanlands Nyheter och på Trafikverkets hemsida. Samrådshandlingen och inbjudan har funnits tillgängliga på Trafikverkets hemsida.

4.2.2 Samrådshandling 2018-05-28

Samrådsbretsen har avgränsats utifrån Trafikverkets checklista med komplettering av lokala och regionala samrådspartners. Inbjudan till samrådsmöte har skickats ut till fastighetsägare inom beslutad korridor (röd korridor) på delen mellan Kyrksjön–Trosaån samt kända arrendatorer, vägsamfälligheter och lokala intresseföreningar. Samrådet annonserades i dagstidningar, Post och Inrikes Tidningar samt på Trafikverkets hemsida. Samrådshandlingen och inbjudan har funnits tillgängliga på Trafikverkets hemsida.

4.2.3 Samrådshandling 2019-09-30

Samrådsbretsen utgörs av berörda länsstyrelser, berörda kommuner, kollektivtrafikmyndigheten samt de enskilda som särskilt berörs. Då järnvägsplanen innebär betydande miljöpåverkan ingår även övriga statliga myndigheter samt allmänheten och de organisationer som kan antas bli berörda av järnvägsplanen. Samrådsbretsen har förändrats vid de tillfällen då plangränsen har justerats.

Inbjudan till samrådsmöte i form av öppet hus har skickats till enskilda som särskilt berörs och andra sakägare samt berörda organisationer. Allmänheten har bjudits in genom annons i lokaltidningarna. En samrådsremiss har skickats till kommuner, länsstyrelser och övriga statliga myndigheter.

5 Samråd – Förstudie och järnvägsutredning

För Ostlänken genomfördes en förstudie 2001–2003 och två järnvägsutredningar 2004–2010. Nedan sammanfattas de stora dragen i inkomna synpunkter som direkt kan härröras till Ostlänkens sträckning genom Trosa kommun.

I samrådsredogörelsen från förstudien finns inkomna synpunkter samlade. Inkomna synpunkter från järnvägsutredningsskedet finns samlat på diarienummer F07-295/SA30 och BRÖ 05-420/SA30.

5.1 Sammanfattning av genomförda samråd i Förstudie

Under arbetet med förstudien genomfördes ”tidigt samråd” (enligt planprocessen före 2013) med länsstyrelser, myndigheter, organisationer, kommuner och allmänhet. Synpunkter angående arbetsdokument har inarbetats i förstudien. Andra synpunkter som framkommit har berört process och formalia samt fysiska korridorers lokalisering och konfliktpunkter. Många synpunkter har rört enskilda intressen som beaktas senare i processen. Synpunkter har medfört att korridorer reviderats och bedömningsgrunder ändrats. Andra synpunkter har rört långa planeringstider som försvårar eventuell försäljning/utveckling av fastigheter. Därefter gjordes uppföljande samråd med uppdaterade tätortsstudier och justerade järnvägskorridorer. Samrådet påverkade utredningsarbetet avseende process och formalia, utredningsunderlag och dokument, utredningsalternativ och varianter samt synpunkter på korridorutformning.

5.2 Sammanfattning av genomförda samråd under Järnvägsutredningen

Samrådsarbetet har bedrivits kontinuerligt med statliga verk och myndigheter, regionförbunden och de regionala trafikhuvudmännen samt kommunerna. Allmänheten och intressegrupper har vid olika tillfällen bjudits in till information och samråd.

Samråd har hållits enligt lagen om byggande av järnväg för de korridorutvidgningar som skett innan dessa utvidgningar inarbetats i järnvägsutredningsarbetet.

Bland de synpunkter som inkommit under utredningsarbetet är framförallt möjligheter till fler korridorer mellan Gerstaberget och Vagnhärad, synpunkter på bytespunkternas läge i tätorterna samt vilka för- och nackdelar olika korridoravsnitt har för vilt, boendemiljö och kultur- och naturvärden.

5.2.1 Korridorförändringar i järnvägsutredningen

Tidigare samråd och fördjupning inom järnvägsutredningen resulterade i en mindre korridorutvidgning av röd korridor mellan Gerstaberget och Hölö 2008.

De samråd som Trafikverket genomförde med Länsstyrelsen i Södermanland och Riksantikvarieämbetet angående risk för påtaglig skada på Trosaåns riksintresseområde resulterade i en korridorutvidgning vid Trosaåns dalgång–Vagnhärad–Tullgarn 2008.

Inför arbetet med beredningsremiss och ansökan om tillåtlighet 2014 har korridorbredden minskats vid passagen av Vagnhärad. Korridorminskningen bedömdes inte påverka allmänna intressen.

6 Samråd – Järnvägsplan

Samråd omfattar många slags aktiviteter, till exempel utskick av informationsmaterial, telefonkontakter, skriftväxling och personliga eller allmänna möten.

Under projektets löptid har en mängd möten skett i olika konstellationer. Exempel på dessa är informationsmöten med fastighetsägare och andra aktörer i området. Under mötena har information delgetts deltagarna och Trafikverkets representanter har besvarat frågor. Mötena dokumenterades i vissa fall i minnesanteckningar eller liknande.

Berörda fastighetsägare i ett område i Vagnhärad blev inbjudna till ett informationsmöte gällande Ostlänken. Under mötet fick deltagarna information gällande bland annat status i projektet, bakgrund för spårlinjeval samt ersättningsregler. Samråd har utöver detta skett löpande med enskilda som kan bli särskilt berörda och andra sakägare.

Trafikverket har tagit emot ett antal yttranden som inkommit utanför de samrådstillfällen som beskrivs i egna avsnitt i samrådsredogörelsen. Dessa yttranden gäller exempelvis förslag och synpunkter på linjedragning samt utformning av anläggningen. Trafikverket har hanterat inkomna synpunkter löpande och kommunicerat med berörda vid behov. Ett kontinuerligt arbete har pågått för att ta fram

ett planförslag som tar hänsyn till många olika intresseområden samt de tekniska, ekonomiska och miljömässiga förutsättningarna. Skrivelser har också inkommit med begäran om inlösen. Trafikverket har kontaktat avsändarna av skrivelserna.

Samråd har även skett med övriga myndigheter, organisationer och intressenter. Samråden med de som har haft återkommande möten med Trafikverket sammanfattas nedan. Alla samråd finns dokumenterade hos Trafikverket på diarienummer 2014/72078.

Samrådet med berörda fastighetsägare och närboende, myndigheter, organisationer och allmänheten med flera som genomfördes mellan den 3 oktober 2019 och den 13 november 2019 gällde både järnvägsplanen och den planerade vattenverksamheten. Samrådssynpunkter som gäller vattenverksamhet på delen Långsjön–Sillekrog är diarieförda på diarienummer TRV 2019/65712 och redovisas i en separat samrådsredogörelse. I bedömningen av vilka yttranden som gäller järnvägsplanen respektive vattenverksamhet har Trafikverket gjort följande avgränsningar:

- Järnvägsanläggningens lokalisering och utformning samt miljöeffekter av detta hanteras inom ramen för samråd om järnvägsplanen.
- Hantering samt miljöeffekter av dagvatten (tillfälligt vatten på ytan av mark eller konstruktion, till exempel nederbörd eller smältvatten) inklusive reningsåtgärder och miljö kvalitetsnormer för de yt- och grundvattenrecipienter som riskerar att påverkas av dagvattnet beskrivs inom ramen för samråd om järnvägsplanen.

Efter att samrådshandlingen redovisades för allmänheten, enskilda som särskilt berörs samt myndigheter och organisationer under hösten 2019 har ett antal ändringar gjorts i den planerade anläggningen. Ändringarna har utförts dels på grund av inkomna synpunkter, dels på grund av tekniska och ekonomiska aspekter samt för att minimera anläggningens omgivningspåverkan. Justeringarna består bland annat i ändrad placering av byggvägar, ersättningsvägar och upplag samt ändring av plattformarnas längd. De enskilda som bedömts vara särskilt berörda, Länsstyrelsen Stockholm, kommuner och andra sakägare har informerats om det nya förslaget och givits möjlighet att inkomma med synpunkter. Dessa samrådsmöten och inkomna yttranden beskrivs i avsnitt 6.1, 6.1.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.8, 6.8.1 och 6.8.4.

6.1 Samråd med Länsstyrelsen i Södermanlands län

Samråd med Länsstyrelsen i Södermanlands län har pågått regelbundet under arbetet med framtagande av järnvägsplan. Samråden har bland annat behandlat frågeställningar kring processen, avgränsning av miljökonsekvensbeskrivning (MKB), tillåtlighetsvillkor, järnvägens lokalisering, utformning och miljöpåverkan. Olika miljöaspekter såsom natur- och kulturvärden, naturresurser har diskuterats vid dessa samråd. Ett möte har hållits där inkomna synpunkter på MKB för samråd 2019 har diskuterats och besvarats. Länsstyrelsen har även, under det mötet, förtydligat inlämnat yttrande.

Efter att Länsstyrelsen lämnat in yttrande avseende samrådshandlingen har ett antal samrådsmöten hållits.

Föreslagen lösning har, efter samrådet 2019, justerats avseende tryckbankar. Nytt förslag med tekniska lösningar samt miljökonsekvenser för dessa redovisades på möte. Två tryckbankar utgick, vilket ansågs positivt av Länsstyrelsen då barriäreffekterna blir mindre. Länsstyrelsen lämnade förslag på ytskikt för en tryckbank. Länsstyrelsen påpekade att en arkeologisk insats kommer att krävas för tryckbank vid km 19+250–19+370, då det finns en boplatz i området. Även för tryckbank vid km 21+680–21+720, påpekades att en boplatz finns i närheten och att förundersökning behövs. Även tidplan för MKB för Natura 2000 Tullgarn Södra diskuterades på mötet.

Under samrådsmöten har Trafikverket informerat om hantering av ekosystemtjänster och grön infrastruktur inom projektet. Samrådsmöte har även hållits avseende sulfidhaltigt berg, där Trafikverket presenterat utfört arbete, aktuellt kunskapsläge och svarat på frågor avseende hantering.

Ett samrådsmöte har hållits med syftet att gå igenom Trafikverkets tänkta hantering av tillåtlighetsvillkoret genom Trosaåns dalgång. Länsstyrelsen påpekade att det är viktigt att stärka riksintresset när uttryck i kulturmiljölandskapet blir förstörda, så som vägnät, bronsålderslämningar med mera. Synpunkten kommer att beaktas inom ramen för det fortsatta arbetet kring kulturmiljöstärkande åtgärder i driftskedet. Framtagandet av åtgärder leds av Trafikverket och sker i samråd med Länsstyrelsen, kommunen och fastighetsägare och resulterar i ett åtgärdsprogram.

Samråd om artskydd på sträckan har hållits vid tre tillfällen. Vid samråden har Trafikverket presenterat utförd artskyddsutredning samt förslag till skyddsåtgärder som fastställs i järnvägsplan. Åtgärder omfattar till exempel järnvägsnära skärmar vid fågelrika passager samt skyddsåtgärder som vidtas under byggnadstiden, de sistnämnda hanteras i det fortsatta projekteringsarbetet.

6.1.1 Samråd om kvävehaltigt vatten

Trafikverket har haft två samrådsmöten med länsstyrelserna i Stockholms och Södermanlands län gällande hantering av kvävehaltigt vatten som uppstår i byggskedet. Under det första samrådsmötet presenterades alternativ för hanteringen vid respektive plats och konsekvenser av de presenterade alternativen. Under mötet ställdes frågor från länsstyrelsen som Trafikverket besvarade.

Vid det första samrådsmötet förordade Trafikverket en lösning där kväverikt vatten från Edebytunnlarna, Tullgarnstunneln och upplag vid trafikplats Vagnhärad pumpas till Trosaån. Enligt utförda beräkningar finns det inte risk för att MKN överskrids, eller att akuttoxiska halter av ammoniak och nitrat uppstår, men Trafikverket menar att det ändå är önskvärt att kvävereducerande åtgärder såsom retentionsdamm eller motsvarande anläggs. En preliminär yta för damm på åkermark presenterades. Länsstyrelsen ansåg att föreslagen damm vid Vagnhärad tar mycket jordbruksmark i anspråk. Det skulle dessutom ta tid att etablera lämplig växtlighet. Länsstyrelsen Södermanland påpekade även att de önskade se ytterligare alternativ i norr för att inte allt vatten ska ledas till Trosaån. Trafikverket svarade att påverkan är tillfällig under byggskedet, att lösningen är fördelaktig ur miljösynpunkt eftersom de alternativa recipienterna Norasjön, Sörsjön

och Kyrksjön är känsligare än Trosaån men att alternativ hantering via skogsmark ska utredas. Eftersom Trosaån kan ta emot vattnet utan att MKN riskerar att överskridas förordar Trafikverket fortsatt denna lösning. Kompletterande information avseende Trosaån delades med Länsstyrelserna efter mötet.

Under det uppföljande mötet presenterade Trafikverket en fördjupad konsekvensbedömning för förordat alternativ att leda vatten till Trosaån samt en alternativ lösning till dammen vid Vagnhärad. Den alternativa lösningen innebär översilning och eventuellt återskapande av våtmark i ett mer nordligt läge, nordöst om planerad cirkulationsplats. Vid mötet konstaterades att en tänkbar lösning är att anpassa diket till Trosaån (till exempel ett så kallat tvåstegsdike) och skapa kvävereducerande funktioner i detta. Under mötet efterfrågade Trafikverket ett samordnat yttrande från Länsstyrelserna avseende att leda vatten till Trosaån. Trafikverket efterfrågade även generella synpunkter på presenterade alternativ och minnesanteckningar.

Länsstyrelserna har därefter lämnat in ett gemensamt svar där de meddelar att Trosaån, som ingår i delen Långsjön–Sillekrog, anses som bästa recipient för ett vatten som genomgått för-rening och retention via en våtmarkslösning. Dock finns, som framgått av genomförda samråd, frågor kvar att utreda kring närmare lokalisering och utformning av kvävereducerande lösning.

Exakt utformning av anläggning och lokalisering av kvävereducerande lösning innan avledning mot Trosaån görs i senare skede. Dessa åtgärder är dock ej nödvändiga med anledning av MKN för vatten. Med den planerade hanteringen av kvävehaltigt länshållningsvatten bedöms järnvägsplanen inte riskera att påverka MKN i anslutande vattenförekomster.

6.1.2 Yttrande om spårlinje från 2016

Länsstyrelsen yttrade sig den 1 september 2016 angående det underlag som ligger till grund för Trafikverkets förslag till spårlinje inom förordad korridor. Trafikverket förordar Grön 21 för fortsatt projektering och planläggning. Länsstyrelsen anser att det finns frågor som behöver klarläggas. Exempelvis en djupare rimlighetsbedömning att kombinera Röd 34 och Grön 21. Länsstyrelsen pekar även på följande avseende projektets genomförbarhet:

- Avvikelse från tillstånd till passage genom Natura 2000-området Tullgarn södra.
- Risk för påtaglig skada på riksintresse för kulturmiljövården Trosaåns dalgång.
- Intrång i riksintresse för naturvården och friluftslivet inom Tullgarn och del av Norasjöns dalgång.
- Påverkan på förutsättningar för efterbehandling av kalkbrottet i Vagnhärad.
- Intrång i fornlämningar och fornlämningsområden.
- Ett rikt odlingslandskap – hushållning med jordbruksmark.
- Ansökan om dispens från föreskrifterna för naturreservatet Tullgarn.

Trafikverkets svar:

Nya tekniska förutsättningar och inkomna synpunkter har beaktats vilket föranlett att alternativ/linjeval nu utreds vidare mellan Kyrksjön och Trosaåns dalgång. Nya

spårlinjer utreds som innebär längre tunnel genom Tullgarn. Det kan bli aktuellt att söka nytt tillstånd av Länsstyrelsen för passagen genom Natura 2000-området.

Uppdatering 2021-09-27:

Optimering av spårlinjerna har fortsatt efter 2016. Den spårlinje som nu gäller ger mindre påverkan på Natura 2000-område än Grön 21. Konsekvenserna beskrivs i en separat MKB inom ramen för tillståndsprövning av järnvägsanläggningens passage av Natura 2000-område.

6.1.3 Yttrande om ny spårlinje från 2018

I yttrande gällande ny spårlinje mellan Kyrksjön–Trosaån från den 31 augusti 2018 anför Länsstyrelsen följande:

Länsstyrelsen anser att det nya förslaget på spårlinje inom många områden är bättre än tidigare alternativ Grön 21. Intrång i Natura 2000-område, intrång i riksintresse för naturvården inom Tullgarn och del av Norasjöns dalgång, säkerhetsfrågor kopplade till kalkbrottet i Fänsåker samt fornlämningar. Att alternativet ligger närmre E4 menar Länsstyrelsen kan innebära minskad bullerstörning för bostadsbebyggelse i Vagnhärad samt bättre möjligheter till stationsnära samhällsutveckling. Ett tunnelalternativ bör ur risk och säkerhetssynpunkt fördjupas i den fortsatta planeringen.

Övriga synpunkter som nämns är risk för grundvattensänkning vid tunneldrivning och oklarheter kring behov av upplagsytor med anledning av bergmassor från tunneln. Länsstyrelsen anser att vibrationer från sprängning bör tas med i miljökonsekvensbeskrivning.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har noterat att Länsstyrelsen i sin samlade bedömning anser att det nya förslaget till spårlinje är bättre än det tidigare spårförslaget (Grön 21) på delsträckan.

Risk- och säkerhetsfrågor kopplade till tunnel kommer att studeras vidare i den fortsatta projekteringen.

I det fortsatta arbetet med detaljprojekteringen och miljökonsekvensbeskrivning fördjupas arbetet kring ovanstående synpunkter vad gäller risk för grundvattensänkning, masshantering och behov av upplagsytor. Likaså hanteras byggskedets påverkan i miljökonsekvensbeskrivningen.

6.1.4 Samråd allmänna vägar från 2018

Samrådsmöte genomfördes med Länsstyrelsen i Södermanlands län 12 september 2018.

Länsstyrelsen frågade i vilken järnvägsplan tullgarnstunneln under E4 kommer att hanteras. Korsning fanns med i samrådsunderlagets översiktsbild.

Trafikverkets svar:

Trafikverket svarade att plangränsen ännu inte var reviderad, och att Tullgarnstunneln ingår i samrådsunderlaget som har levererats i samrådsunderlaget till Stockholms länsstyrelse. Översiktsbilden har nu reviderats.

Länsstyrelsen ställde en fråga kring den sammanfattningstabell som finns i samrådsunderlaget (Tabell 1). I kolumnen landskapsbild anges att väg 782 påverkas och Länsstyrelsen frågade om korsningen Ostlänken och E4 på bro vid Vagnhärad också påverkar landskapsbild.

Trafikverkets svar:

Trafikverket förklarade att tabellen sammanfattar vägarnas påverkan på landskapsbild och i detta fall medför inte E4 förändrad landskapsbild, utan det är Ostlänken som kommer orsaka störst påverkan på landskapsbild.

Länsstyrelsen framförde att det finns nytt kulturmiljöunderlag från etapp 2 utredningarna, och att samrådsunderlagets kartunderlag inte är uppdaterat. Nya fornlämningar har kommit nyligen. Samrådsunderlaget anger att vissa fornlämningar inte berörs då de är bortplockade sedan tidigare, men detta stämmer inte alltid. Begreppet är undersökt och borttagen fornlämning är ibland missvisande då det kan finnas kvar fornlämningar runt den undersökta fornlämningen, och i E4:s närhet kvarstår flertalet fornlämningar.

Trafikverkets svar:

Nya fornlämningar läggs löpande in i samordningsmodellen och tas hänsyn till i projekteringen.

Länsstyrelsen ställde frågan om det inte finns något fall där korsningar bedöms påverka barriäreffekterna.

Trafikverkets svar:

Oftast är det inte vägen i sig som medför barriärverkan, utan det är främst järnvägen som bidrar till detta. Samrådsunderlaget fokuserar på gående och biltrafik i bedömning av barriäreffekt.

Länsstyrelsen påpekade att vid väg 782 och vägporten till E4:an skulle djur kunna passera under E4 idag, men om vägen justeras i profil kan det påverka barriäreffekterna. Dock är det oklart i vilken mån djur använder dagens vägport.

Trafikverkets svar:

Barriäreffekter har kartlagts i naturmiljöinventeringar med hjälp av Ekologigruppen.

Länsstyrelsen frågar om Trafikverket kan lägga in ett frågetecken i tabellen för barriäreffekter för väg E4.

Trafikverkets svar:

Trafikverket svarade att detta kan utvecklas i hemställebeskrivningen.

Länsstyrelsen frågade vad parametern risk avser, om det avser trafik eller även klimat & översvämningar.

Trafikverkets svar:

Trafikverket svarade att med risk avses trafik.

6.1.5 Komplettering av beslut om betydande miljöpåverkan 2019

Länsstyrelsen har den 9 oktober 2002 beslutat om att utbyggnad av Ostlänken kan antas medföra betydande miljöpåverkan enligt 6 kap 4 § miljöbalken. I det beslutet ingick inte de allmänna vägar som kommer att beröras av järnvägsutbyggnaden.

Trafikverkets delprojekt för Ostlänken inom Trosa kommun översände den 5 mars 2019 en begäran om att Länsstyrelsen kompletterar Länsstyrelsens tidigare beslut om att projekt Ostlänken kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Syftet med begäran var att beslutet även skulle innefatta berörda allmänna vägar. Trafikverket har haft samrådsmöte med Länsstyrelsen i ärendet den 12 september 2018, och till begäran bilades samrådsunderlag och samrådsredogörelse.

Länsstyrelsen beslutade med stöd av 2 kapitlet 4 § Lag om byggande av järnväg (1995:1649) den 15 mars 2019 att järnvägsprojekt Ostlänken, delen inom Trosa kommun, innefattande de anslutningar av allmänna vägar som berörs, kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

6.1.6 Yttrande om samrådshandling från 2019

Länsstyrelsen i Södermanlands län samordnar sina yttranden över järnvägsplan för Ostlänken, delen Långsjön–Sillekrog med länsstyrelsen i Stockholms län. Länsstyrelsen i Södermanlands län avstår från att lämna egna synpunkter i detta ärende och hänvisar till sitt tidigare yttrande från den 31 augusti 2018. Länsstyrelsen understryker även vikten av att Trafikverket har en aktiv dialog med Nyköpings kommun gällande järnvägsplanen och de delar som rör tätorten Sillekrog.

Länsstyrelsen i Stockholms län har inkommit med ett yttrande som bilades yttrandet från länsstyrelsen i Södermanlands län. Länsstyrelsen i Södermanlands län ställer sig bakom de synpunkter som Länsstyrelsen i Stockholms län framför angående den del av järnvägsplanen som ligger inom Stockholms län. Synpunkterna som sammanfattas nedan framförs i yttrandet från länsstyrelsen i Stockholms län.

Länsstyrelsen i Stockholms län förutsätter att bästa möjliga teknik används för att skydda bullerberörda fastigheter och naturområden från buller från Ostlänken. Kontrollmätningar bör göras för att säkerställa att inte fler än de hittills identifierade buller- och vibrationsberörda fastigheterna blir drabbade. Vilka buller- och vibrationsskyddsåtgärder som Trafikverket åtar sig att genomföra bör tydligt framgå i planhandlingarna.

Länsstyrelsen i Stockholms län anser att Trafikverket bör utföra ytterligare undersökningar för att säkerställa att magnetfält över riktvärdena inte överskrids under Ostlänkens drifttid.

Länsstyrelsen i Stockholms län anser att föreslagen spårlinje skapar ytterligare barriärer i landskapet och negativa effekter på kulturhistoriska värden. Länsstyrelsen bedömer att det finns risk för kumulativa effekter där jordbruksmark mellan Ostlänken och E4 i framtiden blir svår att bruka på grund av åtkomstproblem, samt att ytterligare åtgärder behöver vidtas för att minska risken.

Länsstyrelsen i Stockholms län anser att planförslaget bör kompletteras avseende beskrivning om landskapets funktioner, hur konsekvensbedömningar ser ut för kända fornlämningar samt riskhantering av effekter av sulfidberikade bergmassor, samt avseende text om åtgärder kopplade till risken för ras, skred och erosion.

Länsstyrelsen i Stockholms län anser att kontrollprogram bör upprättas för att säkerställa att kulturhistoriska värden inte påverkas mer än nödvändigt vid exempelvis Edeby gård och Nybygget.

Länsstyrelsen i Stockholms län menar att det är viktigt att Trafikverket beaktar påverkan på vattenmiljön i Sörsjön, Stockholms län, vid utarbetande av miljökonsekvensbeskrivning avseende tillståndsprövning för påverkan på Natura 2000-område.

Trafikverkets svar:

Trafikverket kommer fortsättningsvis att ha riktade möten med Nyköpings kommun gällande Ostlänken delen Långsjön–Sillekrog.

Trafikverket arbetar med att beräkna utbredningen för buller och vibrationer och kommer i järnvägsplan i granskningsskedet redovisa var och vilka typer av skyddsåtgärder som blir aktuella. Kontrollprogram för buller och stomljud kommer att upprättas och omfattar mätning av luftburet buller och stomljud på kritiska platser. Även mätning av vibrationer som kan skada byggnader genomförs på kritiska platser.

Trafikverket kommer ta ställning till om ytterligare mätningar gällande magnetfält kommer behövas, i ett senare skede och i samråd med tillsynsmyndighet.

Länsstyrelsen lämnar synpunkter på vald spårlinje. Vid framtagande av en järnvägsplan är det många intressen som beaktas. Det är bland annat av stor vikt att den nya järnvägen gör ett så litet ingrepp i natur- och kulturmiljön som möjligt. Beshlutet att förlägga Ostlänken enligt förslag, avseende plan- och profilläge samt placering på bank och tryckbank i delar, grundar sig på omfattande utredningar där regeringens tillåtlighetsvillkor samt geotekniska och hydrologiska förutsättningar har ingått. Trafikverket utför dessutom en kontinuerlig optimeringsprocess för att särskilt analysera de delar av anläggningen där många intressen står i konflikt med varandra. Trafikverket undersöker därigenom tryckbankars utbredning och egenskaper samt effekter och konsekvenser med hänsyn till olika intressen.

Trafikverket kommer att ha länsstyrelsens förslag på kompletteringar av planförslagets handlingar i beaktande fortsättningsvis. En strategisk masshanteringsplan för Ostlänken är under framtagande. Länsstyrelsen önskar även beskrivning av påverkan på kända fornlämningar. Påverkan på kända fornlämningar redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen. Även osäkerheter gällande konsekvensbedömning för de fornlämningar som inte är fastställda än redovisas. Konsekvenser för påverkan på kulturmiljön i sin helhet bedöms per delområde.

Byggarbetets påverkan på bebyggelse och fornlämningar inom påverkansområdet kommer att följas upp genom kontrollprogram. Mätningar, åtgärder och

dokumentationer utförs före, under och efter byggtiden för att begränsa påverkan och redovisa eventuella förändringar.

Trafikverket tackar Länsstyrelsen för upplysningen om att södra delen av Sörsjön ingår i Natura 2000-område Tullgarn Ost. Inget markanspråk uppstår inom Natura 2000-området men Trafikverket utreder, som tidigare redogjorts för, omgivningspåverkan från bland annat dränvatten (inläckande grundvatten) från Tullgarnstunneln i driftskedet där Sörsjön är ett av flera studerade alternativ. Separat miljökonsekvensbeskrivning för Natura 2000-område Tullgarn Södra i Södermanlands län är under framtagande. Prövningen avseende Natura 2000-område Tullgarn Södra kommer att ske tillsammans med ansökan om tillstånd för vattenverksamhet.

6.1.7 Yttrande gällande vattenverksamhet från 2019

Länsstyrelsen i Södermanlands län har även lämnat synpunkter som rör vattenverksamhet. Dessa besvaras i samrådsredogörelsen som tillhör ansökan om tillstånd för vattenverksamhet längs Ostlänken, delen Långsjön–Sillekrog, diarienummer TRV 2019/65712. Vissa synpunkter bedöms dock beröra samrådet för järnvägsplan, dessa beskrivs nedan.

Länsstyrelsen konstaterar i sitt yttrande att delar av miljökonsekvensbeskrivningen för järnvägsplanen fortfarande är under utredning och att länsstyrelsen därför inte kan ta ställning till planens påverkan från exempelvis dagvattendammar, masshantering samt förekomst av sulfidhaltigt berg.

Länsstyrelsen har synpunkter på innehåll i järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning gällande länsvatten, dränvatten, lakvatten och dagvatten samt buller- och vibrationsalstrande aktiviteter kopplade till projektets vattenverksamhet. Länsstyrelsen önskar även att Trafikverket kompletterar planhandlingarna med läsanvisningar gällande strandskydd, biotopskydd och artskydd.

Länsstyrelsen vill göra Trafikverket uppmärksam på att om vatten kommer att släppas ut och intrång göras i båtomsråde behövs medgivande från berörda markavvattningsföretag.

Länsstyrelsen menar att relevanta undersökningar och analyser gällande förorenade områden behöver göras för att säkerställa föroreningssituationen i mark, grundvatten och ytvatten. Det bör även av planhandlingarna framgå hur jord- och bergmassor som hanteras inom projektet kommer påverka grundvatten, sjöar och vattendrag, hur dag- och lakvatten renas och kontrolleras samt hur massor kommer hanteras inom projektet.

Länsstyrelsen i Södermanlands län har även inkommit med en skrivelse med synpunkter på miljökonsekvensbeskrivningen för järnvägsplan, på Trafikverkets begäran. I skrivelsen lämnas synpunkter på miljökonsekvensbeskrivningen gällande både format och innehåll.

Trafikverkets svar:

Trafikverket kommer att ha länsstyrelsens förslag på kompletteringar i planförslagets handlingar i beaktande fortsättningsvis.

Trafikverket har haft enskilda samråd med de markavvattningsföretag som berörs särskilt av järnvägsplanen.

Trafikverket ska, efter samråd med Sveriges geologiska undersökning, Statens geotekniska institut, berörda länsstyrelser och kommuner, vidta skyddsåtgärder och försiktighetsåtgärder i den omfattning som krävs för att skydda yt- och grundvatten från föroreningar från byggnads- och anläggningsarbetena samt tågtrafiken. Särskilt fokus ska läggas på de yt- och grundvattenförekomster som i dag utnyttjas som dricksvattentäkter eller i framtiden har en potential att utnyttjas som sådana. Ett kontrollprogram ska tas fram i samråd med länsstyrelserna för att följa upp påverkan på berörda yt- och grundvattenförekomster före och under byggskedet samt under drift. En strategisk masshanteringsplan för Ostlänken är under framtagande.

6.2 Samråd med Trosa kommun

Samråd med Trosa kommun har hållits regelbundet under arbetet med framtagande av järnvägsplan. Samråden har oftast varit månadsvisa och behandlat frågeställningar kring järnvägens sträckning genom Trosa kommun och Vagnhäradsecentrum under arbetet med järnvägsplanen. Under samrådsmötena har Trafikverket informerat om aktuellt projekteringsläge och tidplan. Möten har hållits även efter att kommunen yttrat sig över samrådshandlingen.

Under samråden har Trosa kommun ställt frågor som Trafikverket har besvarat. Även kommunens yttranden har behandlats. Under samråden har detaljplan i Vagnhärad och järnvägsplanen för Ostlänken delen Långsjön–Sillekrog samordnats och finansieringsfrågor för Vagnhäradsecentrum har diskuterats. Kommunen har även informerat om sin kommunala planering och utveckling samt samverkan med andra projekt. Under mötena har undantag från krav på bygglov för bullerskyddsskärm behandlats. Enskilda fastigheter har diskuterats, avseende behov av samråd samt behov och möjlighet till inlösen eller förvärv.

Trosa kommun har på möte i november 2020 lyft behov av utökad dialog avseende byggvägar, tekniktor och etableringsytor. Separata arbetsgruppsmöten har därefter hållits, där Trafikverket redovisat föreslagna lösningar. På mötena har diskussion förts avseende möjlighet att nyttja en serviceväg, som placeras längs skärningen söder om Vagnhäradsecentrum, som gång- och cykelväg i driftskede. Trafikverket undersöker möjligheten med avseende på utrymme och möjlighet till stängsel.

Trosa kommun har också lyft frågan om samnyttjande av ledningar för det länshållningsvatten Trafikverket planerar att leda till Trosaån. Att åstadkomma samnyttjande av ledningarna bedömdes inte vara genomförbart.

Trosa kommun har även deltagit vid samråd med länsstyrelserna, där lösningar för hantering av kvävehaltigt länshållningsvatten har diskuterats. Trosa kommun har under ett möte meddelat att de föredrar en damm på åkermark vid Vagnhärad framför

alternativ lösning med översilning och eventuellt återskapande av våtmark i ett mer nordligt läge, nordöst om planerad cirkulationsplats. Se avsnitt 6.1.1. *Samrådsmöten om kvävehaltigt vatten* där dialogen med Länsstyrelsen i Södermanlands län beskrivs. Lösning för hanteringen är ännu inte beslutad. För mer information hänvisas till minnesanteckningar från mötena.

Vidare har Trosa kommun deltagit i samrådsmöte med Trafikverket och Länsstyrelsen i Södermanlands län, samt Riksantikvarieämbetet, gällande hantering av tillåtlighetsvillkoret Trosaåns dalgång.

6.2.1 Yttrande om spårlinje från 2016

Trosa kommun och Södertälje kommun har i gemensam skrivelse 2016 påtalat att en sträckning av järnvägen väster om E4 (Röd 34) vid passagen av Vagnhärad ger oacceptabla följder för resecentrums läge.

Trafikverkets svar:

Trafikverkets förslag till spårlinje ligger öster om E4 vid passage av Vagnhärad (Grön 21).

6.2.2 Yttrande om ny spårlinje från 2018

Trosa kommun har i skrivelse från den 8 augusti 2018 yttrat sig angående det nya förslaget på spårlinje.

Trosa kommun tillstyrker Trafikverkets förslag till spårlinje för fortsatt projektering. Kommunen förutsätter att stationen i Vagnhärad placeras enligt alternativ 4H Sydväst då detta stationsläge ger goda möjligheter att utveckla Vagnhärad med stationsnära områden för verksamheter och bostäder. Kommunen önskar fortsatt samverkan med Trafikverket kring Ostlänkens detaljutformning och sträckning enligt spåralternativet.

Trafikverkets svar:

I den fortsatta detaljutformningen av järnvägens sträckning och stationens placering kommer Trafikverket att samråda med Trosa kommun.

6.2.3 Yttrande om allmänna vägar från 2018

Trosa kommun framhåller i yttrande över Samrådsunderlag berörda allmänna vägar, den 10 augusti 2018, att stationen i Vagnhärad vid Ostlänken kommer att innebära ändrade rörelse- och resemönster som idag inte är kända. Extra viktig är väg 838 som förväntas få ökad trafik och ny funktion, och behov ses av en korsningsutformning som medger gång- och cykelbanor på vägens båda sidor. Trosa kommun ser framtida behov av ny gång- och cykelbana längs väg 838.

Trosa kommun framhåller också att korsningen mellan väg 218 och väg 838 (Kalkbruksvägen) inte utan ombyggnation klarar att hantera Ostlänkens tillkommande byggtrafik.

Trosa kommun har även inkommit med mindre redaktionella synpunkter på samrådsunderlaget.

Trafikverkets svar:

Trafikverket delar kommunens syn på väg 838. Utformningsfrågor samt byggtrafik m.m. hanteras inom pågående Järnvägsplan. Redaktionella synpunkter kommer att arbetas in i samrådsunderlaget.

6.2.4 Yttrande om samrådshandling från 2019

Trosa kommun delar i huvudsak de slutsatser, överväganden och förslag Trafikverket redovisar i samrådsmaterialet.

Kommunen anser att det är mycket viktigt att Trafikverket förebygger samtliga händelser som riskerar att påverka grundvattenförekomster och vattentäkter. I sitt yttrande upplyser kommunen om att alla störningar som kan påverka grundvattnets kvalitet och kvantitet kan få långt gående konsekvenser för kommunens dricksvattenförsörjning.

Kommunen konstaterar att ett antal bostadsfastigheter i kommunen i hög grad påverkas av Ostlänken, både under bygg- och drifttiden, och meddelar att de förutsätter att Trafikverket löser in fastigheterna om och när ägarna så önskar det.

Trosa kommun anser vidare att plattformarna vid Vagnhärads station ska byggas med tillräcklig längd för framtida trafikering på samma sätt som vid Skavsta och Nyköpings stationer.

I yttrandet framförs även synpunkter på planhandlingarnas innehåll gällande påverkan på den utpekade grundvattenförekomsten, texter om kommunens framtida utveckling, behov av skyddsåtgärder kopplat till transport av farligt gods på E4 samt dimensioner av ytor för räddningstjänst.

Trosa kommun har även inkommit med en skrivelse där de kommenterar behovet av bulleråtgärder vid ett fritidshus i närheten av Ostlänkens blivande station i Vagnhärad.

Trafikverkets svar:

Trafikverket arbetar ständigt för att begränsa påverkan på närliggande grund- och ytvattenförekomster. Projektets påverkan på kommunens vattentäkter samt föreslagna skyddsåtgärder för att minska negativ påverkan kommer att redovisas i planens slutgiltiga miljökonsekvensbeskrivning. Trafikverkets miljösäkringsprocess ska säkra att ställda krav följs med syfte att bland annat begränsa påverkan på vattenförekomster och kommunens vattentäkt.

Trafikverket gör i första hand en bedömning av om det är möjligt att åtgärda en fastighet som störs av buller och vibrationer, och har därmed inte möjlighet att erbjuda förvärv till alla som önskar det. För ett fåtal bostadsfastigheter, som berörs av höga bullernivåer och/eller markintrång, kommer den fortsatta projekteringen visa om respektive fastighet ska erhålla ett erbjudande om förvärv, vara kvar med bullerskyddsåtgärder och/eller minskad tomtstorlek.

Trafikverket utreder om plattformarna i Vagnhärad bör förlängas för att ta hänsyn till de synpunkter som inkommit i frågan.

Trafikverket noterar synpunkterna gällande planhandlingarnas innehåll och ser över hur materialet kan förtydligas och kompletteras.

Trosa kommun har även lämnat synpunkter som rör vattenverksamhet. Dessa besvaras i samrådsredogörelsen som tillhör ansökan om tillstånd för vattenverksamhet längs Ostlänken, delen Långsjön–Sillekrog, diarienummer TRV 2019/65712.

Gällande den fastighet som omnämns i skrivelsen, noterar Trafikverket informationen och kommer inte längre planera för bullerskyddande åtgärder av fastigheten.

6.3 Samråd med Nyköpings kommun

Samrådsmöten med Nyköpings kommun har hållits under framtagandet av järnvägsplan, efter samrådstillfället i oktober 2019. Synpunkter som kommunen lämnade på samrådshandlingen 2019 har gått igenom och besvarats. Samrådsmötena har berört bland annat hur boende och verksamhetsutövare informerats om järnvägsplanen samt placering av Vagnhärads resecentrum. Nyköpings kommun har meddelat att de anser att den förändrade plangränsen, som innebär att en del av järnvägsplanen går in i Nyköpings kommun, inte har kommunicerats tillräckligt. Trafikverket har därför haft mötesdialog med Nyköpings kommun. Kommunen har informerat om den kommunala planeringen och utvecklingen.

Under mötet diskuterades förslaget på byggvägar från samrådshandlingen 2019. I tidigare förslag såg man på illustrationskarta från samrådet, vid km 27 (blad 29) att byggtrafiken föreslogs ledas genom Sillekrog. Förslaget har sedan arbetats om, och redovisats för kommunen på möte. Istället kommer byggtrafiken gå längre norrut, strax söder om tunneln vid Hillestalund i Trosa kommun.

Under mötet har planerade samråd med boende och verksamhetsutövare diskuterats. Nyköpings kommun har under mötet poängterat att det kan vara svårt för fastighetsägare att förstå att man kommer påverkas av Ostlänken även om spårlinjen ligger långt ifrån bostaden. Påverkan kan ske på grund av att vägar till spårlinjen som ingår i samrådshandlingen kommer nyttjas för byggtrafik. Trafikverket ska tydliggöra detta vid kommunikation med fastighetsägare. Kommunen ställde även frågor om nytt förslag som Trafikverket besvarade.

För mer information hänvisas till minnesanteckningar från mötena.

6.3.1 Yttrande om spårlinje från 2015

Nyköpings kommun uttrycker önskemål om att boende och fastighetsägare i området kring Sillekrog fortsättningsvis får information från projektet i Trosa kommun. Vidare påpekar Nyköpings kommun att det är viktigt att Vagnhärads resecentrum placeras närmare väg 218 för ett attraktivare och mer tillgängligt resecentrum.

Trafikverkets svar:

Trafikverket kommer att se till att boende och fastighetsägare vid kommungränsen kommer att få information från projektet inom Trosa kommun.

Placering av Vagnhärads station sker bl.a. utifrån tekniska krav och järnvägens passage genom Tullgarn.

6.3.2 Yttrande om ny spårlinje från 2018

Nyköpings kommun har i skrivelse den 4 juni 2018 yttrat sig angående det nya förslaget på spårlinje.

Kommunen anser att god tillgänglighet för framförallt kollektivtrafik till Vagnhärads resecentrum och koppling med väg 218 är viktig även för deras kommun. Kommunen lyfter även synpunkter i tidigare yttrande den 2 december 2015 gällande Trosaån och kommungräns Sillekrog där Nyköpings kommun vill se en hög ambitionsnivå på delsträckan. Det är även viktigt att det går att passera tvärs Ostlänken för boende i Sillekrog för att nå strövområden söder om Ostlänken.

Trafikverkets svar:

I det fortsatta arbetet med projekteringen av järnvägen och resecentrums placering kommer tillgänglighet för kollektivtrafiken att utgöra en viktig parameter.

Järnvägens passage genom Trosaåns dalgång kommer att studeras djupare i det fortsatta arbetet. Gestaltningen av järnvägsanläggningen i landskapsrummet kommer att ha höga ambitionsnivåer.

Möjligheter att passera järnvägen kommer att studeras mer ingående i den fortsatta projekteringen och i miljökonsekvensbeskrivningen.

6.3.3 Yttrande om samrådshandling från 2019

I sitt yttrande lyfter kommunen bristen på information till kommunen. De efterfrågar samråd där Trafikverket redogör för påverkan i Nyköpings kommun samt hur boende och verksamhetsutövare i kommunen har informerats om förslaget, med hänvisning till kommunens yttrande från den 2 december 2015.

Kommunen delar inte Trafikverkets bedömning att Vagnhärads resecentrums placering helt uppfyller målet om att skapa en effektiv bytespunkt med kollektivtrafik. Kommunen anser att de ursprungliga alternativen för placeringen var bättre med avseende på kollektivtrafiktillgänglighet. Kommunen framhåller att resecentrumet är en viktig nod för nordöstra Sörmland och att möjligheten att knyta samman kollektivtrafik på ett effektivt sätt är avgörande för att skapa hållbara resor, men att detta inte berörs i Trafikverkets underlag. Vidare skriver kommunen att de saknar en beskrivning om hur Ostlänken bidrar till en regional utveckling.

Nyköpings kommun anser att Trafikverket omgående bör se över plattformslängden på Vagnhärads station. Kommunen menar att de prognoser som finns i närtid visar på behov av längre tåg och att det behöver göras en analys av vad det betyder och hur längre plattformar kan skapas. Kommunen anser vidare att Trafikverket bör planera för den plattformslängd som är standard i Mälardalen, 355 m.

Nyköpings kommun anser att förslaget till järnvägsplan påverkar utvecklingen i tätorten Sillekrog negativt, då en byggväg och senare en drift- och räddningsväg enligt förslaget kommer att gå genom samhället. Vidare saknar kommunen en analys av hur trafikplats

Sillekrog kommer att påverkas med avseende på trafiksäkerhet. Kommunen önskar att en helhetslösning tas fram innan en järnvägsplan antas med anspråk på vägen genom tätorten, samt att Trafikverket följer upp ett antal frågor som kommunen skrivit i sitt yttrande gällande konsekvenser till följd av vägen.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har en definierad samrådsrets för järnvägsplanen som utöver kommuner, myndigheter och organisationer inkluderar sakägare och allmänheten inom tillåtlighetskorridoren samt enskilda som särskilt berörs utanför korridoren. Samtliga inom samrådsretsen har delgivits samma information om förslaget.

Kommunen framhåller att de önskar ha samråd med Trafikverket avseende Ostlänken. Gränsen mellan järnvägsplanerna för Ostlänken delen Långsjön–Sillekrog (som denna samrådsredogörelse omfattar) och Ostlänken delen Sillekrog–Sjösa har nyligen flyttats. Järnvägsplanen för Ostlänken delen Långsjön–Sillekrog går nu cirka 100 meter in i Nyköpings kommun. Med anledning av den flyttade gränsen kommer Trafikverket fortsättningsvis att ha riktade möten med Nyköpings kommun gällande Ostlänken delen Långsjön–Sillekrog.

Resecentrumets placering i Trosa kommun bedöms ge goda förutsättningar för framtida utveckling i området. Förslaget har utformats i samråd med Trosa kommun. Den förordade spårlinjen förbi Vagnhärad gör att ställda kriterier bäst uppfylls, jämfört med andra alternativ. Kriterierna för placeringen var att på ett bra sätt kunna nyttja befintlig infrastruktur, att platsen ger enkel angöring mellan trafikslag, ökad trygghetskänsla med närhet och överblick mellan väntytter, möjlighet att aktivera ett rekreationsområde i kalkbruksområdet samt skapar ett sammanhang med utvecklingspotential.

Trafikverket har tagit del av kommunens synpunkter gällande behov av komplettering av underlaget och kommer att se över innehållet i järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning, planbeskrivning och övriga dokument.

Trafikverket utreder om plattformarna bör förlängas för att ta hänsyn till de synpunkter som inkommit i frågan. Trafikverket har tagit till sig synpunkterna och arbetar med förslag på en ny lösning för bygg- och servicetrafiken i området.

6.4 Samråd med övriga myndigheter, organisationer och intressenter

Löpande möten har hållits tillsammans med Statens fastighetsverk (SFV). Hovstaterna har vid vissa tillfällen deltagit på dessa möten. Under mötena har SFV:s yttrande på samrådshandlingen behandlats. På mötena har bakgrund till projektet, aktuellt projekteringsläge och allmän information delgivits. Även frågor gällande planerade bullerskyddsåtgärder, villkor för rättighetshavare och masshanteringsplaner längs sträckan har diskuterats. Gestaltningssmässiga frågor avseende utformning av exempelvis bro, bank, stängsel och tunnelmynningar har tagits upp. Även placering och utformning av korsningar, samt påverkan på allmänna och enskilda vägar, har diskuterats på mötena.

Samråd har hållits med Region Sörmland, där aktuellt projekteringsläge och tidplan har presenterats. Under mötet diskuterades möjlig påverkan på vägar i området, trafikpåverkan rörande busslinjer samt järnvägsutformning kring Vagnhärads nya Resecentrum och andra delar av järnvägslinjen.

Samråd har hållits även med Vattenfall och andra ledningsägare.

Samrådsmöten som behandlar risk och säkerhet för Ostlänken har pågått kontinuerligt sedan maj 2015. Mötena har varit gemensamma för samtliga järnvägsplaner inom Ostlänken och samlat berörda räddningstjänster, kommuner och länsstyrelser. Mötena har behandlat riskbedömningar och framtagande av krav och riktlinjer för både byggskedet och driftskedet, risk- och säkerhetsfrågor i tunnlar samt räddningstjänstens accesspunkter och tillgänglighet till anläggningen. Under mötena behandlades även arbetet med att ta fram ett säkerhetskoncept och ett insatskoncept där räddningstjänster och länsstyrelser haft möjlighet att ge synpunkter.

Samrådsmöte har hållits med Riksantikvarieämbetet, där även Länsstyrelsen och Trosa kommun deltog, och där hantering av tillåtlighetsvillkoret Trosaåns dalgång har behandlats. Trafikverket redovisade åtgärder för att minska påverkan på riksintresset, däribland placering av spårlinjen så långt nordväst i riksintresset som möjligt, placering av järnvägen på landskapsbro, anpassning av landskapsbrons fästen och placering av brostöd.

Riksantikvarieämbetet påpekade att det är viktigt att tydliggöra vilka motiv och uttryck man minskar skadan på om man exempelvis förlägger spårlinjen så långt mot nordväst som möjligt, anpassar placering av bropelare och dylikt. Riksantikvarieämbetet poängterade även att det är viktigt i arbetet framöver med åtgärder att tydliggöra vad som har påverkan på riksintresset Trosaåns dalgång och vad som är påverkan på annan kulturmiljö. Det är därmed viktigt att åtgärderna kopplas ihop med de motiv som uttrycks i riksintresset. Synpunkterna kommer att beaktas inom ramen för det fortsatta arbetet kring kulturmiljöstärkande åtgärder i driftskedet. Framtagandet av åtgärder leds av Trafikverket och sker i samråd med Länsstyrelsen, kommunen och fastighetsägare och resulterar i ett åtgärdsprogram för Trosaåns dalgång.

I maj 2019 har samrådsmöte hållits med SGU, Statens geotekniska institut (SGI) och Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI) avseende villkor 5, *Vattenresurser*, och villkor 10, *Risk för översvämning*. Trafikverket har presenterat aktuellt projekteringsläge. Trafikverket har även presenterat sin tolkning av villkoren, aktiviteter och samråd kopplade till villkoren samt i vilka prövningar och processer som villkoren tas upp. Grundvattenförekomst Fredriksdal, Vagnhärads, har diskuterats, där Trafikverket informerat om sina utredningar med avseende på framtida dricksvattenuttag och risk för grundvattensänkning vilket kan påverka E4 och Ostlänken. Tunnelpåslag vid Fredriksdal har diskuterats med avseende på dimensionering avseende villkor 10.

Samrådsmöte har hållits med Sveriges geologiska undersökning (SGU) avseende grundvattenförekomster. Två möten har hållits efter samrådshandlingen 2019. Under ett samrådsmöte för vattenverksamhet i december 2019 presenterades järnvägsanläggningen längs delprojekten Gerstaberget–Långsjön, Långsjön–Sillekrog samt Stavsjö–Loddby. På mötet presenterades arbetssätt inom projekten, generell

miljöpåverkan till följd av anläggningsdelar, avgränsningar och fortsatta utredningar. En genomgång av bedömningen som gjorts av nuvarande och potentiella dricksvattenresurser (villkor 5 i tillåtligheten) gjordes. Därefter beskrevs planerade vattenverksamheter och dess bedömda påverkan på respektive sträcka. Samråd avseende vattenverksamhet beskrivs i samrådsredogörelsen som tillhör ansökan om tillstånd för vattenverksamhet längs Ostlänken, delen Långsjön–Sillekrog, diarienummer TRV 2019/65712.

Ett uppföljande samrådsmöte med SGU i september 2020 fokuserade på grundvattenförekomsten vid Fredriksdal. SGU har sett ett behov av att se över utbredning och egenskaper hos vattenförekomsten. Trafikverket har delat sonderingar och propumpningsresultat med SGU under våren 2020. Trafikverket berättade om aktuellt projekteringsläge och tidplan. SGU lämnade information om uppdaterad jordartskarta samt uppdaterad bedömning av vattenförekomstens uppdelning och uttagskapacitet som gjorts till följd av ökad kunskap om området. SGU bedömer att magasinet har mycket varierande hydrauliska egenskaper, vilket ger en varierande omgivningspåverkan vid nivåavsänkning samt varierande uttagsmöjlighet i olika delar av magasinet. Enligt SGU:s kartredovisning är bedömd uttagskapacitet lägre än vad information i VISS anger.

Under mötet upplyste Trafikverket om att Ostlänken är dimensionerad utifrån rådande grundvattennivåer. Det bedöms inte troligt att det kommer att anläggas ett större kommunalt dricksvattenverk i närheten av Ostlänken med tanke på den begränsade uttagskapaciteten och närhet till E4 som är sättningskänslig på sträckan. SGU upplyste om att det är kommunen som planerar och söker tillstånd till en eventuell kommunal vattentäkt samt att SGU kommer att ha fortsatt dialog och dela med sig av sina bedömningar med Länsstyrelsen som arbetar med att ta fram en regional vattenförsörjningsplan.

6.5 Samrådshandling spårlinje 2015-11-23

Samråd i form av ett öppet hus hölls i Hedebyskolan i Vagnhärad den 23 november 2015. Samrådet annonserades i följande tidning, Södermanlands Nyheter den 9 november 2015, den 21 november 2015 och den 23 november 2015 och på Trafikverkets hemsida.

Samrådshandlingen och inbjudan har funnits tillgängliga på Trafikverkets hemsida från och med den 9 november 2015.

Samrådets syfte var att informera och bjuda till dialog om Trafikverkets förslag på järnvägens sträckning inom Trosa kommun.

Vid samrådet hölls presentationer av projektet och förslag på järnvägssträckning visades. Detta skedde vid ett antal tillfällen där det även gavs tillfälle att ställa frågor efter presentationen. I samrådslokalen fanns även ett antal olika stationer som var bemannade med specialister inom olika ämnesområden där det var möjligt att studera förslaget och ställa fler frågor till Trafikverket. Samrådstillfället besöktes av nästan 200 personer.

I samband med samrådet i Vagnhärad ställde Trafikverket några frågor till de besökande angående informationen på samrådet, mötets upplägg, lokalens tillgänglighet samt hur förtroendet för projektet hade påverkats efter mötet. Majoriteten av besökarna var nöjda med den information de fått och samrådets upplägg. Tillgängligheten upplevdes som god. Deltagarnas förtroende för projektet har inte påverkats av samrådet.

6.5.1 Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

I anslutning till samrådet har Trafikverket haft enskilda samråd med de fastighetsägare som har bedömts bli särskilt berörda.

Kallelse till möten har skett per telefon eller brev. Under mötena har Trafikverkets projektledare redogjort för projektets planeringsprocess och tidplaner. Trafikverkets markförhandlare har redogjort för hur den framtida marklösen går till samt när förhandlingarna med de enskilda fastighetsägarna beräknas påbörjas. Under och efter redogörelsen ställdes frågor till Trafikverkets representanter som besvarades så långt som det var möjligt i detta planeringsskede. På mötena den 9 november och 18 november 2015 var representanter för Trosa kommun närvarande och besvarade frågor.

Trafikverkets svar:

I den fortsatta projekteringen och arbetet med miljökonsekvensbeskrivning kommer Trafikverket att studera möjligheter till justeringar av järnvägens sträckning i plan och profil med anledning av synpunkter som bl.a. framkommit angående boendemiljö.

6.5.2 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Synpunkter har inkommit från en lokal intresseförening.

Västerlunds hembygdsförening

Hembygdsföreningen lämnar uppgift om avrättningsplatsen Stegelbrinken och menar att det är viktigt att den bevaras.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för informationen och tar med sig detta till den fortsatta projekteringen och arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen.

Försvarsmakten

Försvarsmakten har meddelat att de inte har något att erinra i sitt yttrande.

6.5.3 Samråd med allmänheten

Under öppet hus den 23 november 2015 ställdes framförallt frågor kring bullerstörningar från järnvägen, byggskede, enskilda fastighetsfrågor m.m. Skriftliga synpunkter har inkommit från ett 15-tal personer.

Då många av synpunkterna från allmänheten varit av likartad karaktär har synpunkterna och Trafikverkets bemötande grupperats under olika ämnesområden såsom buller och vibrationer, miljö och landskap, Vagnhärad station och trafikering, tekniska frågor och byggskede, information till Trafikverket, olika fastighetsfrågor och angående Trafikverkets planering.

Buller och vibrationer

Synpunkt:

Många privatpersoner ställde frågor vid öppet hus kring buller och vilka bullerstörningar som järnvägen kommer att medföra i deras boendemiljö samt vilka åtgärder som Trafikverket kommer att utföra. Ytterligare synpunkter har också inkommit från privatpersoner.

Trafikverkets svar:

I det fortsatta arbetet kommer bullerberäkningar att utföras och förslag på åtgärder för att begränsa bullerstörningar att tas fram och redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen och järnvägsplanen. Buller från höghastighetståg har en annan karaktär än konventionella tåg. Vid hastigheter över 250 km/h uppstår strömningsbuller från luft p.g.a. turbulens kring tåget. Detta buller är mer lågfrekvent än buller från konventionella tåg och liknar mer vägbuller. Trafikverket har bestämt att det är riktvärden från vägtrafikbuller som ska gälla i projektet. I projektet kommer buller från väg och järnväg att räknas tillsammans och förslag på bullerdämpande åtgärder tar hänsyn till både järnväg och väg.

Uppdatering 2021-09-27:

Den 7 juni 2018 meddelade regeringen tillåtlighet för Ostlänken. I tillåtlighetsbeslutet anges att bullerskyddsåtgärder ska vidtas för det buller som härrör från trafikeringen av järnvägen, med strävan att innehålla utpekade riktvärden i den mån det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. För bullerberörda fastigheter som är aktuella för fastighetsnära bullerskyddsåtgärder på grund av Ostlänken tas även hänsyn till övrig statlig trafikinfrastruktur vid dimensionering av åtgärder.

Synpunkt:

Boende mellan E4 och järnvägen undrar hur de skall få en godtagbar boendemiljö eller om Trafikverket löser in deras fastigheter. Man anser också att bullerdämpande åtgärder bör analyseras utifrån buller från både järnväg och väg.

Trafikverkets svar:

I det fortsatta arbetet kommer bullerberäkningar att utföras och förslag på åtgärder för att begränsa bullerstörningar att tas fram och redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen och järnvägsplanen. I projektet kommer buller från väg och järnväg att räknas tillsammans och förslag på bullerdämpande åtgärder tar hänsyn till både järnväg och väg. Buller från höghastighetståg har en annan karaktär än konventionella tåg. Vid hastigheter över 250 km/h uppstår strömningsbuller från luft p.g.a. turbulens kring tåget. Detta buller är mer lågfrekvent än buller från konventionella tåg och liknar mer vägbuller. Trafikverket har bestämt att det är riktvärden från vägtrafikbuller som ska gälla i projektet. I projektet kommer buller från väg och järnväg att räknas tillsammans och förslag på bullerdämpande åtgärder tar hänsyn till både järnväg och väg.

Om gällande riktvärden trots olika skyddsåtgärder inte kan innehållas kommer fastigheten att erbjudas inlösen.

Uppdatering 2021-09-27:

Den 7 juni 2018 meddelade regeringen tillåtlighet för Ostlänken. I tillåtlighetsbeslutet anges att bullerskyddsåtgärder ska vidtas för det buller som härrör från trafikeringen

av järnvägen, med strävan att innehålla utpekade riktvärden i den mån det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. För bullerberörda fastigheter som är aktuella för fastighetsnära bullerskyddsåtgärder på grund av Ostlänken tas även hänsyn till övrig statlig trafikinfrastruktur vid dimensionering av åtgärder.

Synpunkt:

Privatperson föreslår Trafikverket att ha två kriterier för bullerskydd, dels för mätbar bullernivå dels vid tätbebyggt område där bullret drabbar många.

Trafikverkets svar:

I det fortsatta arbetet kommer bullerberäkningar att utföras och förslag på åtgärder för att begränsa bullerstörningar att tas fram och redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen och järnvägsplanen. I projektet kommer buller från väg och järnväg att räknas tillsammans och förslag på bullerdämpande åtgärder tar hänsyn till både järnväg och väg. Buller från höghastighetståg har en annan karaktär än konventionella tåg. Vid hastigheter över 250 km/h uppstår strömningsbuller från luft pga. turbulens kring tåget. Detta buller är mer lågfrekvent än buller från konventionella tåg och liknar mer vägbuller. Trafikverket har bestämt att det är riktvärden från vägtrafikbuller som ska gälla i projektet. I projektet kommer buller från väg och järnväg att räknas tillsammans och förslag på bullerdämpande åtgärder tar hänsyn till både järnväg och väg.

Uppdatering 2021-09-27:

Den 7 juni 2018 meddelade regeringen tillåtlighet för Ostlänken. I tillåtlighetsbeslutet anges att bullerskyddsåtgärder ska vidtas för det buller som härrör från trafikeringen av järnvägen, med strävan att innehålla utpekade riktvärden i den mån det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. För bullerberörda fastigheter som är aktuella för fastighetsnära bullerskyddsåtgärder på grund av Ostlänken tas även hänsyn till övrig statlig trafikinfrastruktur vid dimensionering av åtgärder.

Synpunkt:

Boende undrade hur stor bullerutbredningen i landskapet kommer att bli med Ostlänken och hur bullret låter.

Trafikverkets svar:

Bullerberäkningar har ännu inte utförts utan startar inom kort. I det fortsatta arbetet kommer bullerberäkningar att utföras och förslag på åtgärder för att begränsa bullerstörningar att tas fram och redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen och järnvägsplanen. I projektet kommer buller från väg och järnväg att räknas tillsammans och förslag på bullerdämpande åtgärder tar hänsyn till både järnväg och väg. Buller från höghastighetståg har en annan karaktär än konventionella tåg. Vid hastigheter över 250 km/h uppstår strömningsbuller från luft pga. turbulens kring tåget. Detta buller är mer lågfrekvent än buller från konventionella tåg och liknar mer vägbuller. Trafikverket har bestämt att det är riktvärden från vägtrafikbuller som ska gälla i projektet. I projektet kommer buller från väg och järnväg att räknas tillsammans och förslag på bullerdämpande åtgärder tar hänsyn till både järnväg och väg.

Uppdatering 2021-09-27:

Den 7 juni 2018 meddelade regeringen tillåtlighet för Ostlänken. I tillåtlighetsbeslutet anges att bullerskyddsåtgärder ska vidtas för det buller som härrör från trafikeringen av järnvägen, med strävan att innehålla utpekade riktvärden i den mån det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. För bullerberörda fastigheter som är aktuella för fastighetsnära bullerskyddsåtgärder på grund av Ostlänken tas även hänsyn till övrig statlig trafikinfrastruktur vid dimensionering av åtgärder.

Miljö och landskap

Synpunkt:

Privatperson anser det negativt om första generationens riksväg sydväst om Sillen skulle försvinna. Vägen används för friluftslivet.

Trafikverkets svar:

I kommande detaljprojektering finjusteras järnvägens dragning i landskapet där intentionen är att minimera intrånget i landskapet och dess värden. Den 1000-åriga vägen är väl känd och påverkan kommer att minimeras.

Synpunkt:

Privatperson menar att friluftsområde i Vagnhärad, som används både till promenader och för mountainbikecykling, kommer att delas av järnvägen och önskar att det bevaras och att det blir fortsatt tillgängligt.

Trafikverkets svar:

Tack för information. I kommande projektering kommer även passagemöjligheterna att detaljstuderas och beskrivas i miljökonsekvensbeskrivningen.

Synpunkt:

Privatperson anser att järnvägen bör dras på andra sidan E4 vid passagen av Vagnhärad för att bl.a. skydda Tjuvstigen, fornlämningar, jordbruksmark och Noraåns rika djurliv.

Trafikverkets svar:

Föreslagen sträckning av järnvägen är det alternativ som bäst bedömts uppfylla målen utifrån funktion, teknik, miljö och ekonomi.

Synpunkt:

Privatperson anser att Länsstyrelsen gjort fel bedömning avseende Ostlänkens och Nyköpingsbanans intrång i Tullgarns Natura 2000-område när de gett tillstånd till Ostlänken genom området.

Trafikverkets svar:

Regeringens tillåtlighetsprövning av projektet pågår.

Synpunkt:

Privatpersoner undrade när MKB blir klar.

Trafikverkets svar:

En miljökonsekvensbeskrivning beräknas att finnas klar inför nästa samrådstillfälle i form av öppet hus vid årsskiftet 2016/2017.

Vagnhärad station och trafikering

Synpunkt:

Privatpersoner ställde frågor kring placering av den nya stationen i Vagnhärad.

Trafikverkets svar:

Läget för Vagnhärad's nya station är beroende av bl.a. tekniska aspekter, passagen genom Tullgarn, stora kulturmiljöintressen m.m. Planeringen sker i samråd med Trosa kommun.

Synpunkt:

Frågor gällde även hur många tåg som kommer att gå på Ostlänken och vilka tåg som kommer att gå på befintlig järnväg.

Trafikverkets svar:

Ostlänken planeras framförallt för persontrafik. Befintligt spår kan användas för godstrafik men kan även användas för persontrafik.

Synpunkt:

Privatpersoner undrade även vilka tåg som kommer att stanna på den nya stationen.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har ingen möjlighet att påverka vilka tågoperatörer som kommer att trafikera sträckan, hur trafiken ser ut och vilka tåg som kommer att stanna vid Vagnhärad's nya station.

Synpunkt:

Kommer projektet få några konsekvenser på "Gnestapendeln" frågade några privatpersoner.

Trafikverkets svar:

Trafikverket vidarebefordrar frågan till Gnesta kommun.

Synpunkt:

Privatperson anser att snabbtågen ska stanna i Vagnhärad's nya resecentrum.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har ingen möjlighet att påverka vilka tågoperatörer som kommer att trafikera sträckan och hur trafiken ser ut och vilka tåg som kommer att stanna vid Vagnhärad's nya station.

Tekniska frågor och byggskede

Privatpersoner ställde frågor kopplat till byggnationen av järnvägen.

Synpunkt:

Kommer det att bli fri höjd för exempelvis jordbruksmaskiner under landbroar?

Trafikverkets svar:

Under detaljprojekteringen studerar Trafikverket även på vilket sätt markägare nyttjar och har åtkomst till sin fastighet. Funktionen ska kvarstå. Trafikverkets intention är att jordbruksmaskiner kommer att kunna ta sig under de allra flesta

landbroar. Om detta inte går kommer Trafikverket att se till att åtkomst till marken sker på annat sätt.

Synpunkt:

Hur kommer det att fungera med exempelvis ambulanstransporter under byggskedet?

Trafikverkets svar:

Vad gäller framkomlighet under byggskedet kommer Trafikverket att se till att vägarnas funktion upprätthålls. Viss tillfällig omledning av vägar kan bli aktuella under byggskedet.

Synpunkt:

Privatperson menar att förutsättningar för bergtunnel strax före passage av väg 218 är bättre om andra passager genom Tullgarn väljs (alternativ 31) och att färre fastigheter då berörs.

Trafikverkets svar:

I Vagnhärad finns tre vattenfyllda kalkbrott. En passage förbi dessa är tekniskt komplicerad och en passage väster eller öster om dem är därför att föredra. Att passera öster om kalkbrotten är inte möjligt då järnvägen då kommer att gå utanför den förordade korridoren. Av de tillståndsgivna passagerna genom Tullgarn är det endast alternativ Grön 21 och Röd 34 som går väster om kalkbrotten. Den spårlinje som samråds utgår från det tillståndsgivna alternativ Grön 21 genom Tullgarn.

Synpunkt:

Varför byggs inte Ostlänken helt på bro för att minska markintrånget?

Trafikverkets svar:

Järnvägen är en stel konstruktion och landskapet som passeras är kuperat vilket innebär att järnvägen både går i skärning, genom tunnel, på bank och på bro. En höghastighetsjärnväg medger brantare lutningar genom att spåret inte trafikeras av godståg. Det finns en begränsning gällande bankhöjd beroende av tekniska och ekonomiska skäl. Andelen broar på höghastighetsjärnvägen är större än vid konventionell järnväg.

Synpunkt:

Privatperson anser att järnvägen bör dras så nära E4 som möjligt för att minska markintrång.

Trafikverkets svar:

Förordad korridor innebär att järnvägen har ett E4-nära läge. Järnvägen är en stel konstruktion och under kommande detaljprojektering studeras detta vidare där funktion, teknik, miljö och ekonomi vägs samman.

Synpunkt:

Privatpersoner undrade vad som händer om vattnet i enskilda brunnar försvinner till följd av järnvägsbygget?

Trafikverkets svar:

Om enskilda vattenbrunnar påverkas av järnvägen är Trafikverket skyldig att ordna ny vattenförsörjning.

Synpunkt:

Privatpersoner menar att en järnvägsdragning på östra sidan E4 vid passagen förbi Hölö får förödande konsekvenser för bostadsfastigheter.

Trafikverkets svar:

Föreslagen järnvägssträckning har bedömts att sammantaget ge minst negativ påverkan och bäst målpåfyllelse.

Information till Trafikverket

Privatpersoner lämnade även information till Trafikverket angående förekomst av dricksvattenbrunnar, bergvärme- och avloppsanläggningar på deras fastigheter. Flera boende i Vagnhärad upplyste Trafikverket om att många hus i Vagnhärad är pålade.

Privatpersoner lämnade information om vilt och fågelliv längs järnvägens sträckning och lämnade upplysning om avrättningsplats (Stegelbrinken).

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för informationen som kommer att arbetas in i den fortsatta projekteringen.

Fastighetsfrågor

Boende ställde enskilda frågor rörande deras egna fastigheter.

Synpunkt:

Boende undrade om Trosa kommun hjälper till med tomter när man tvingas flytta på grund av att deras fastighet löses in.

Trafikverkets svar:

Trafikverket vidarebefordrar frågan till Trosa kommun i det fall en fastighetsägare blir inlöst.

Synpunkt:

Boende undrar vad det innebär om en fastighet ligger på gränsen till korridoren.

Trafikverkets svar:

Hur en fastighet som ligger nära men dock utanför korridorgränsen berörs av järnvägen kommer att utredas mer närgående i den fortsatta projekteringen och framtagandet av miljökonsekvensbeskrivningen. Exempelvis studeras bullerpåverkan i ett större område än själva korridoren samt om vägar behöver ledas om.

Synpunkt:

Privatperson undrar vilka som räknas som "direkt berörda" och vilka riktlinjer som finns för utarrenderad mark.

Trafikverkets svar:

Inför öppet hus har Trafikverket haft enskilda samråd med fastighetsägare som ansetts som särskilt berörda. Detta har gällt fastigheter där järnvägen exempelvis bedömts göra fysiskt intrång på bostadsfastighet, ligger så nära järnvägen att de bedöms bli starkt störda av buller trots bullerskyddsåtgärder eller där intrång sker i stora brukningsenheter. Med direkt berörd avses att hus eller mark kommer att utsättas för fysiskt intrång. Till samrådet i Vagnhärad har fastighetsägare och kända arrendatorer som ligger inom den förordade korridoren bjudits in till samråd. Samråd pågår kontinuerligt under arbetet med järnvägsplanen och detaljprojekteringen.

Planering

Synpunkt:

Privatpersoner undrade när de får veta mer.

Trafikverkets svar:

Trafikverket kommer att ha nästa allmänna samrådsmöte under första halvan av 2017. Då kommer det att vara möjligt att se järnvägsanläggningen och eventuella vägomläggningar och vilket markintrång som järnvägen gör. Förslag på olika skyddsåtgärder kommer att redovisas och miljökonsekvenserna beskrivas.

6.6 Samrådshandling ny spårlinje 2018-05-28

Samråd har hållits mellan den 28 maj 2018 och den 29 juni 2018.

Samrådet annonserades i följande tidning, Östra Sörmlandsposten den 22 maj 2018 och den 29 maj 2018, Södermanlands Nyheter den 28 maj 2018, Post och Inrikes Tidningar den 28 maj 2018 och på Trafikverkets hemsida.

Samrådshandlingen och inbjudan har funnits tillgängliga på Trafikverkets hemsida från och med den 25 maj 2018.

Samrådets syfte var att bjuda in till dialog om Trafikverkets nya förslag på järnvägens sträckning mellan Kyrksjön–Trosaån. Det nya förslaget ligger huvudsakligen inom Trosa kommun. En mindre del ligger inom Södertälje kommun.

6.6.1 Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

I anslutning till samrådet har Trafikverket haft enskilda samråd med de fastighetsägare som har bedömts bli särskilt berörda.

Kallelse till möten har skett per telefon eller brev. Under mötena har Trafikverkets projektledare och markförhandlare redogjort för det nya förslaget. Vid mötet ställdes frågor till Trafikverkets representanter som besvarades så långt som det var möjligt i detta planeringsskede.

6.6.2 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Synpunkter har inkommit från:

- Naturvårdsverket
- SGU
- Statens fastighetsverk
- Strålsäkerhetsmyndigheten

Följande myndigheter har avstått från synpunkter:

- SMHI
- Energimyndigheten
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)
- Försvarsmakten
- Havs- och vattenmyndigheten
- Jordbruksverket

Naturvårdsverket

Naturvårdsverket har inget att invända eller tillföra gällande den nya spårlinjen eller det tekniska utförandet, men anser att ett tunnelalternativ generellt är att föredra.

Naturvårdsverket menar att osäkerhet kring tunneldrivning bör hanteras i det fortsatta arbetet.

Trafikverkets svar:

I den fortsatta projekteringen och arbete med miljökonsekvensbeskrivning kommer tunneldrivningen och dess påverkan att studeras vidare.

SGU

SGU anser att en mer detaljerad kartläggning bedöms öka kunskapen om bergets förutsättningar för byggande av tunnlar, fundament och skärningar.

SGU ställer sig bakom förslaget att låta Ostlänken passera på bro över grundvattenförekomsten WA52113140 vid Fredriksdal.

SGU har noterat att det finns ytterligare en grundvattenförekomst (WA90945606 Tunsätter) strax söder om samrådsområdet. Spårlinjen bör utformas med hänsyn till kopplingen till vattentäkten i Sörtuna.

Trafikverkets svar:

I det fortsatta arbetet ökas detaljkunskapen gällande bergets egenskaper. Likaså kommer spårlinjen att utformas med hänsyn till vattenflöden och vattentäkten i Sörtuna.

Statens fastighetsverk (SFV)

SFV anser att det är viktigt att intrång på deras fastigheter minimeras och pekar på ett antal olika exempel som Trafikverket bör ta hänsyn till.

- Höga bankar bör ersättas med broar och djupa skärningar med tunnlar.
- Brukningscentrum ska hållas intakta.
- Samråd måste ske gällande planskilda korsningar för jord- och skogsmaskiner, allmänna och enskilda vägar, service- och arbetsvägar.
- Byggnader, brunnar och täckdiken inventeras och kontrollprogram upprättas.
- Hänsyn till boende under byggprocessen.
- Gestaltning av bro över jordbrukslandskap och väg E4.
- Dagvattenhantering utformas i harmoni med omgivande jordbrukslandskap.
- Masshantering studeras noggrant.

Trafikverkets svar:

I det fortsatta arbetet med projekteringen och miljökonsekvensbeskrivningen kommer dessa synpunkter att studeras mer ingående.

Strålsäkerhetsmyndigheten

Strålsäkerhetsmyndigheten anser att för närliggande bostäder och andra platser där människor vistas varaktigt och magnetfältsnivån beräknas bli förhöjd bör dessa redovisas i kommande miljökonsekvensbeskrivning.

Trafikverkets svar:

I det fortsatta arbetet kommer dessa synpunkter att behandlas i miljökonsekvensbeskrivningen.

SMHI

SMHI lämnar inga synpunkter.

Energimyndigheten

Energimyndigheten har inga synpunkter.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap avstår från att yttra sig och menar att Länsstyrelsen bedöms tillgodose statens intressen.

Försvarsmakten

Försvarsmakten har inget att erinra i ärendet.

Havs- och vattenmyndigheten

Havs- och vattenmyndigheten avstår från att lämna synpunkter.

Jordbruksverket

Jordbruksverket avstår från att lämna synpunkter.

6.7 Samrådsunderlag berörda allmänna vägar 2018-08-10

Samråd hölls mellan den 27 augusti 2018 och den 16 september 2018.

Samrådet annonserades i Post och Inrikes Tidningar den 24 augusti 2018, i Sörmlands Nyheter den 25 augusti 2018 samt på projektets hemsida. Samrådsunderlaget har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida från och med den 24 augusti 2018.

Syftet med särskilt samråd för berörda allmänna vägar var att gällande lagstiftning för byggande av väg och järnväg infördes 2013, och att väg och järnväg enligt lagstiftningen ska hanteras gemensamt i planlägningsprocessen. Ostlänkens järnvägsutredning genomfördes 2004–2010 och omfattade då inte allmänna berörda vägar. Därför genomfördes särskilt samråd för berörda allmänna vägar. Samrådsunderlaget ligger till grund för länsstyrelsernas (Stockholm och Södermanland) beslut om betydande miljöpåverkan.

De allmänna vägarna som berörs i Trosa kommun är E4, väg 838, väg 837, väg 800 och väg 782.

6.7.1 Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Trafikverket har haft enskilt samråd med en fastighetsägare som bedömts bli särskilt berörd. Fastighetsägaren framför i yttrande att jord- och skogsbrukstransporter och möjligheten att korsa Ostlänken för rationellt brukande beskrivs bristfälligt och önskar klargöranden kring detta.

Trafikverkets svar:

Separat samrådsmöte hölls med berörd fastighetsägare 24 september 2018.

Trafikverket beaktar synpunkterna i kommande projektering, och fortsatt vägförbindelse för skogsbrukets behov kommer att säkerställas.

6.7.2 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Sörmlands kollektivtrafikmyndighet (SKTM)

I dagsläget trafikerar kollektivtrafikens fordon flera av de allmänna vägar som berörs av skärningen med Ostlänken och möjligheten att fortsätta med det är viktigt. Därför vill SKTM att hänsyn tas till bland annat kollektivtrafikens framkomlighet i det fortsatta utredningsarbetet. När det gäller trafik under byggtiden vill SKTM vara involverade i planeringen för att påverkan minimeras på kollektivtrafiken.

Trafikverkets svar:

Trafikverket beaktar synpunkterna i kommande planering.

6.8 Samrådshandling 2019-09-30

Samrådsmöte gällande förslaget på järnvägsplan och Miljökonsekvensbeskrivning i form av ett öppet hus för allmänhet, lokala intresseföreningar, fastighetsägare och rättighetshavare skedde den 23 oktober 2019 i Vagnhärad. I samband med öppet hus genomfördes även samråd med berörda länsstyrelser, kommuner, myndigheter och organisationer samt enskilda som särskilt berörs.

Samrådets syfte var att informera och bjuda in till dialog om planerad järnvägslinje och markanspråk inom ramen för järnvägsplanen samt miljökonsekvensbeskrivning för samråd. Vid öppet hus redovisades plan- och illustrationskartor, information om byggskede och buller samt annat material. Järnvägens föreslagna sträckning redovisades också genom en presentation samt en digital modell av järnvägen och dess omgivning. I samrådslokalen fanns ett antal stationer som var bemannade med specialister inom olika ämnesområden, där det var möjligt att studera förslaget och ställa frågor till Trafikverket.

Det aktuella samrådet med berörda fastighetsägare och närboende, myndigheter, organisationer och allmänheten med flera som genomfördes mellan den 3 oktober 2019 och den 13 november 2019 gällde både järnvägsplanen och den planerade vattenverksamheten. Samrådssynpunkter som gäller vattenverksamhet är diarieförda på diarienummer TRV 2019/65712 och redovisas i en separat samrådsredogörelse.

6.8.1 Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

De som kan bli särskilt berörda av järnvägsplanen och/eller vattenverksamheten bjöds in till öppet hus brevledes. I brevet gavs information kring samrådet, hur mottagarna av brevet kunde lämna skriftliga synpunkter samt kontaktuppgifter till markförhandlare och projektledare på Trafikverket.

Delar av samrådsmaterialet och information om samråd har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida från och med den 2 oktober 2019.

I anslutning till samrådet har Trafikverket även erbjudit enskilda samråd med de fastighetsägare som har bedömts bli särskilt berörda. Kallelse till dessa möten har skett per telefon eller brev. Vid dessa möten har Trafikverkets representanter haft dialog med fastighetsägarna gällande förslaget. Inkomna synpunkter sammanfattas och besvaras under rubrik *6.8.4 Inkomna synpunkter från fastighetsägare och privatpersoner*.

Efter samrådet har kompletterande samråd hållits med boende och verksamhetsutövare som berörs av förändringar i samrådshandlingen, med syfte att ge dem möjlighet att yttra sig över föreslagna lösningar. Under mötena har aktuellt projekteringsläge och förändrade lösningar presenterats för deltagarna. Deltagarna har ställt frågor som Trafikverket har besvarat under mötena. I de fall mötesdeltagarna har uttryckt synpunkter har Trafikverket bett om att dessa skickas in skriftligen. Trafikverket har även skickat information brevledes till berörda.

Inkomna synpunkter sammanfattas och besvaras under rubrik *6.7.4 Inkomna synpunkter från fastighetsägare och privatpersoner*.

6.8.2 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Utöver Länsstyrelsen i Södermanlands län, Trosa kommun och Nyköpings kommun har ett antal myndigheter och intresseorganisationer ansetts vara berörda av förslaget. Identifierade myndigheter och organisationer har fått meddelande om samråd via e-post och/eller brev, med information om samrådet, hur yttrande ska lämnas in, var samrådshandlingarna finns tillgängliga samt kontaktuppgifter till Trafikverket.

Synpunkter har inkommit från:

- Kommunbygderåd Nyköping
- Region Sörmland
- Skogsstyrelsen
- Statens fastighetsverk
- Statens geotekniska institut
- Strålsäkerhetsmyndigheten
- Sveriges geologiska undersökning
- Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut
- Södertälje kommun
- Vattenfall Eldistribution AB
- Östsvenska handelskammaren.

Följande myndigheter och organisationer har **avstått från att lämna** synpunkter:

- Folkhälsomyndigheten
- Havs- och vattenmyndigheten
- Kemikalieinspektionen
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
- Naturvårdsverket
- Storstockholms arbetsutskott
- Tillväxtverket
- Vattenmyndigheten i Norra Östersjön.

Följande myndigheter och organisationer **har inga** synpunkter:

- Försvarsmakten
- Jordbruksverket
- Livsmedelsverket
- Riksantikvarieämbetet
- Svenska kraftnät.

Kommunbygderåd Nyköping

Kommunbygderådet Nyköping meddelar att de förordar den valda spårlinjen 4h framför alternativet Grön 21.

Organisationen anser vidare att längderna för sidoplattformarna i Vagnhärad resecentrum bör motsvara längderna på andra stationer, exempelvis längs med bibanan genom Nyköping. Detta för att säkerställa att tåg med samma passagerarkapacitet kommer kunna trafikera sträckan och inte bli begränsade av de något kortade plattformarna som är planerade i Vagnhärad. De påpekar även att plattformarna ur ett säkerhetsperspektiv (vid behov av evakuering) är för korta då ett sammankopplat tåg på nästan 300 m inte kommer att rymmas vid plattformarna på stationen i Vagnhärad.

Trafikverkets svar:

Trafikverket utreder om plattformarna bör förlängas för att ta hänsyn till de synpunkter som inkommit i frågan.

Region Sörmland

Regionen anser att medel- och maxlängd för regionaltåg är för korta, och att långa regionaltåg är ett viktigt inslag i för att möjliggöra en kapacitetseffektiv trafikering och tillräckligt antal sittplatser.

Regionen gör tolkningen, utifrån underlaget, att en koppling mellan Ostlänken och "gamla" Västra stambanan vid Gerstabergr via Bränninge–Södertälje hamn–Flemingsberg inte kommer att finnas. Idag finns inga trafikeringsscenarier som kräver en sådan koppling, men regionen ser att en sådan möjlighet skulle kunna bidra till effektiva trafikeringsupplägg samt att lösningen skulle kunna medföra positiva aspekter ur ett redundansperspektiv. Regionen skulle därför välkomna om Trafikverket kunde redovisa vilka konsekvenser en sådan lösning skulle innebära på tidplan, kostnader med mera.

Trafikverkets svar:

Trafikverket utreder om plattformarna bör förlängas för att ta hänsyn till de synpunkter som inkommit i frågan.

Den valda lösningen vid kopplingspunkten baseras på en utredning som Trafikverket gjorde i ett tidigt skede av projektet med den nya stambanan. Frågan ligger utanför projekt Ostlänkens omfattning och det innebär att projektet inte kommer undersöka vilka konsekvenser en sådan koppling skulle medföra i form av kostnader och

påverkan på tidsplan. Brister och behov av funktioner som ligger utanför projekt Ostlänken eller andra pågående projekt ska hanteras och lyftas i de återkommande dialoger som Trafikverket har löpande med kommuner och regioner i respektive Trafikverksregion.

Skogsstyrelsen

Skogsstyrelsen vill påtala betydelsen av att hänsyn tas till befintliga natur- och kulturmiljövärden, och uppmärksamma Trafikverket på att verksamhetsutövaren har ett ansvar vad gäller inventering av natur- och kulturmiljövärden innan åtgärd sker. De vill vidare påtala att hänsyn bör tas till skogsmark som har betydelse för skogsnäringen så att skogsbruk inte avsevärt försvåras i området. Skogsstyrelsen meddelar vidare att de förutsätter att anpassning av av- och påfarter sker så att virkestransporter görs möjliga utan att trafiksäkerheten försämras eller att alternativa transportvägar för långsamkörande fordon anläggs.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har samlat in information om natur- och kulturmiljövärden i området genom naturvärdesinventeringar och kulturmiljöinventeringar samt vid genomgång av befintligt underlag, så som Artportalen och Skogens pärlor. Påverkan på skogsbruket hanteras genom framtagande av projektets miljökonsekvensbeskrivning. Ett visst intrång i skogsmark kommer att ske. Både nya och tillfälliga av- och påfarter som kommer nyttjas av allmän trafik kommer att uppfylla gällande kravbild.

Statens fastighetsverk

Statens fastighetsverk önskar söka ersättning i det fall etableringen av järnvägen inskränker på fastigheter eller mark, och uttrycker en önskan om ersättning vid eventuella skador på fastigheter samt påverkan på nyttjande av jordbruks- och skogsmark.

Statens fastighetsverk anser vidare att Trafikverket bör utreda möjligheten att göra föreslagna tryckbankar odlingsbara, att hänsyn tas till de barriäreffekter som kommer uppstå i landskapet samt att anläggningens intrång i landskapet minimeras i den mån det är möjligt. De skriver i sitt yttrande att sådant, tillsammans med en masshanteringsplan, behöver redovisas i planhandlingarna.

I yttrandet anförs också att Trafikverket behöver ta hänsyn till närboende under byggskedet, som bland annat innebär störande buller, vibrationer, ökad trafik och försämrad framkomlighet.

Statens fastighetsverk skriver i sitt yttrande att de önskar samråda med Trafikverket gällande placering och utformning av planskilda korsningar för jord- och skogsbruksmaskiner, påverkan på allmänna och enskilda vägar samt föreslagna bygg- och servicevägar.

Trafikverkets svar:

Vid skada på fastighet som gör att den påverkade drabbas ekonomiskt blir Trafikverket ersättningsskyldig enligt lagen om byggande av järnväg (1995:1649) respektive väglagen (1971:948). Ersättningen bedöms och bestäms utifrån ersättningsformer som bygger på ersättningsreglerna i lagarna och rättspraxis. Vilka aspekter som ska tas med i värderingen bedömer Trafikverket i varje enskilt fall. Det

är alltid förhållandena och intrångets påverkan på den specifika fastigheten som ligger till grund för bedömningarna. Trafikverket betalar ersättning snarast möjligt för skador som uppstår vid förberedande undersökningar, till exempel på växande gröda och skog. Besiktning av aktuella fastigheter kommer att ske innan, under och efter byggtiden. Ersättning för skador under byggtiden betalas i allmänhet inte ut förrän byggandet är färdigt.

Trafikverket arbetar kontinuerligt med att minska projektets intrång och barriäreffekter samtidigt som hänsyn behöver tas till fler olika aspekter, så som tekniska och landskapsmässiga förutsättningar. Projektets påverkan på landskapet kommer att redovisas i den slutgiltiga miljökonsekvensbeskrivningen.

De tryckbankar som Trafikverket föreslagit optimeras kontinuerligt under projektets gång, med avseende på dess utbredning och funktion. Trafikverket utreder möjligheten att göra tryckbankar odlingsbara. En strategisk masshanteringsplan för Ostlänken är under framtagande.

Trafikverket arbetar kontinuerligt med att utreda lämpliga trafiklösningar och upprätta kontrollprogram för buller för att begränsa påverkan under byggtiden. Trafikverket ansvarar för att vidta de skyddsåtgärder som krävs för att riktvärdena inte ska överskridas. Trafikverket har löpande samråd med Statens fastighetsverk.

Statens fastighetsverk har även lämnat synpunkter som rör vattenverksamhet. Dessa besvaras i samrådsredogörelsen som tillhör ansökan om tillstånd för vattenverksamhet längs Ostlänken, delen Långsjön–Sillekrog, diarienummer TRV 2019/65712.

Statens geotekniska institut

Statens geotekniska institut (SGI) välkomnar att hanteringen av sulfidjord ska utredas närmare, och ger rekommendationer för vidare läsning om sulfidjordsmassor. Eftersom det finns identifierade förorenade områden längs den planerade sträckningen välkomnar SGI att dessa ska bevakas löpande i projektet och att nya provtagningar och bedömningar ska göras vid behov. Om förorenad mark påträffas under arbetets gång vill SGI påminna om skyldigheten att anmäla detta till tillsynsmyndigheten (10 kap 11§ miljöbalken).

Trafikverkets svar:

Trafikverket noterar att underlagsmaterialet finns tillgängligt. Utredningar kopplat till risker som kan uppstå vid anläggande av Ostlänken pågår fortfarande. Provtagning av både mark och vatten kommer att ske löpande under byggtiden för att säkerställa att föroreningar inte sprids vidare. Trafikverket kommer även att upprätta en strategisk masshanteringsplan med information gällande massornas riskklassning och hur de kan användas.

Strålsäkerhetsmyndigheten

Strålsäkerhetsmyndigheten (SSM) har synpunkter om att magnetfältsnivåerna bör redovisas för närliggande bostäder och andra platser där människor vistas varaktigt och där magnetfältsnivån förväntas bli förhöjd. SSM påtalar gällande regelverk för radonhalt i inomhusmiljöer inklusive på arbetsplatser. Tunneldrivning riskerar att påverka människors exponering av radon. Förhöjd halt av radon på arbetsplatser ska anmälas till

SSM. SSM upplyser om att Miljöbalken ska beaktas när bedömning görs om olika alternativ och eventuellt behov av exponeringsbegränsande åtgärder.

Vidare redovisar SSM allmän information om elektromagnetiska fält från järnvägsnätet.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har genomfört en utredning rörande elektromagnetiska fält från järnvägen som ett underlag för bedömning av påverkan i järnvägsplanernas miljökonsekvensbeskrivningar. Syftet är att säkerställa att människor inte exponeras för alltför höga elektromagnetiska fält. Utredningen visar att årsmedelvärdet understiger 0,4 µT redan vid 20 meter från banmitt, det vill säga mittpunkten mellan dubbelspåret. Avståndet till bebyggelse där människor vistas mer än tillfälligt ska med hänsyn till urspårningsrisk och andra faktorer generellt vara 30 meter. Med hänsyn till detta krav samt med hänsyn till bullerstörningar kommer ingen bebyggelse hamna inom 20 meter från järnvägen. Detta gör att referensvärden kommer att innehållas utmed Ostlänken. Utmed sträckan Långsjön–Sillekrog finns heller inga närliggande områden där människor vistas som riskerar att få en höjning av magnetfältsnivån.

Arbetsmiljöfrågor kopplade till projektet, inklusive planering av tunnelarbete, hanteras i arbetet med järnvägsplanen. Den allmänna texten i miljökonsekvensbeskrivningen kommer att kompletteras med formuleringar om försiktighetsprincipen.

Sveriges geologiska undersökning

Sveriges geologiska undersökning (SGU) anser att underlaget för järnvägsplanen är välformulerat och sakligt i frågor kopplade till geologi och grundvatten. SGU anser att delen i underlaget som redovisar påverkan på miljökvalitetsnormer (MKN) för grundvatten bör kompletteras. SGU lämnar även förslag på var komplettering av beskrivning av projektets påverkan på Trosa vattentäkt behövs. Myndigheten menar även att det är viktigt att Trafikverket ställer tydliga krav på entreprenören för att inte riskera försämrad status på grundvattenförekomster.

Trafikverkets svar:

Trafikverket noterar synpunkterna och tydliggör projektets handlingar med avseende på hur projektets påverkan på grundvattenförekomster kan minimeras eller helt reduceras genom skyddsåtgärder. Krav kommer att utarbetas och ställs i och med framtagande av förfrågningsunderlag till entreprenör.

SGU har även lämnat synpunkter som rör vattenverksamhet. Dessa besvaras i samrådsredogörelsen som tillhör ansökan om tillstånd för vattenverksamhet längs Ostlänken, delen Långsjön–Sillekrog, diarienummer TRV 2019/65712.

Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut

Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI) är positiva till aktuella handlingar och att transportsystemet utökas med järnväg. Myndigheten vill göra Trafikverket uppmärksam på framtida klimatförändringar och de effekter som det innebär, så som ökad lufttemperatur, större risk för skyfall samt förändrade flöden i våra vattendrag.

SMHI är positiva till att Ostlänken placeras nära E4, då det ger förutsättningar att minska störningar på ostörda områden, så länge gällande bullernormer klaras.

SMHI påpekar att Trafikverket behöver säkerställa att partiklar som genereras från rälsen och tågets bromsar inte överskrider gällande miljökvalitetsnormer. SMHI anser även att det är viktigt att utreda vilka konsekvenser översvämningar av vattendrag och sjöar får för järnvägen. De anser även att det bör utredas hur Ostlänken påverkar befintliga vattendrag och sjöar som järnvägen passerar.

Trafikverkets svar:

SMHI har varit delaktiga vid framtagandet av Ostlänkens styrande dokument gällande klimatförändringar och hydrologi. Trafikverket arbetar därför löpande efter dessa principer. I projektets miljökonsekvensbeskrivning beskrivs Ostlänkens påverkan på omgivningens luftkvalitet, befintliga vattendrag och sjöar samt vilka konsekvenser eventuella översvämningar leder till.

Vid framtagande av Ostlänkens spårlinje och eventuella skyddsåtgärder tas hänsyn till gällande villkor och riktvärden med avseende på buller och vibrationer.

Södertälje kommun

Södertälje kommun ställer sig i huvudsak positiv till den planerade spårlinjen, framförallt avseende att en ny tunnel föreslås genom Tullgarn och att den förändrade linjedragningen möjliggör för en bättre placering av det nya resecentrumet i Vagnhärad.

Kommunen menar att det är av stor betydelse för kulturmiljön att järnvägen föreslås att placeras i tunnel genom Tullgarn. De påpekar också att skyddsåtgärderna i miljökonsekvensbeskrivningens kapitel om kulturmiljö (kap 7.1.2) behöver följas för att minska de negativa konsekvenserna på kulturmiljön.

Södertälje kommun påpekar att utformningen av servicevägar, teknikbyggnader och teknikutrymten, återställandet av äldre grusvägar och framtagande av gestaltungsprogram samt uppförandet av bullerskydd bör ske i samråd med kommunen så att dessa på bästa sätt anpassas till kulturlandskapet.

Södertälje kommun ställer sig positiva till den föreslagna linjedragningen och påpekar vidare att god planering för att tillgodose ekologisk konnektivitet är en grundläggande motvikt till förlusten av livsmiljöer, framförallt för att i framtiden kunna uppnå miljömålet ”ett rikt växt- och djurliv”. Södertälje kommun undrar dock om det är tekniskt möjligt att de djupaste skärningarna istället utformas som tunnlar, alternativt utreds för överdäckning nu eller vid framtida behov, för att öka kapaciteten för viltpassage, minska bullerpåverkan och intrång i livsmiljöer.

I de fall skyddade naturområden tas i anspråk av järnvägsplanen anser Södertälje kommun att Trafikverket, som kompensationsåtgärd, i första hand bör upprätta skyddsavtal för ny, idag oskyddad mark. Södertälje kommun har även synpunkter på var och hur låga träd och buskar bör placeras samt var död ved kan lämnas.

Södertälje kommun anser att för att minska intrånget i livsmiljöer bör teknikgårdar anläggas utanför strandskydd, skyddade områden och områden med högre naturvärden.

Kommunen understryker att åtgärder inom förorenade områden är anmälningspliktiga. Vid efterbehandlingsåtgärder är det viktigt att se till att föroreningen inte sprids vidare i

miljön och att hanteringen inte utgör en hälsorisk. Även masshantering kan ge upphov till spridning av föroreningar.

Kommunen understryker vikten av bullerreducerande åtgärder och att behoven av bullerskydd vid känsliga naturområden samt rekreationsområden utreds. Kommunen vill även ta del av kontrollprogram som upprättas för att säkerställa att bullernivåerna från Ostlänken inte överskrider beräknade nivåer och riktvärden.

Vidare önskar Södertälje kommun att aktivt få delta i Ostlänkens vidare planering, samt ta del av pågående och kommande utredningar.

Södertälje kommun menar vidare att planförslaget behöver säkerställa att en koppling mellan Ostlänken och "gamla" Västra stambanan kan byggas i framtiden. En sådan koppling är en förutsättning för att möjliggöra ett framtida spår som länkar ihop Ostlänken med kommunerna Södertälje, Botkyrka och Huddinge in mot regionkärnan. Detta skulle enligt kommunen skapa nya och förbättrade förutsättningar för hållbar arbetspendling, regionförstoring och även stärka redundansen i tågsystemet.

Trafikverkets svar:

Skyddsåtgärder utvärderas, motiveras och fastställs genom planen. Byggarbetets påverkan på bebyggelse och fornlämningar inom påverkansområdet kommer att följas upp genom kontrollprogram. Mätningar, åtgärder och dokumentationer utförs före, under och efter byggtiden för att begränsa påverkan och redovisa eventuella förändringar.

Många intressen ska beaktas vid framtagande av en järnvägsplan. Det är bland annat av stor vikt att den nya järnvägen gör ett så litet ingrepp i natur- och kulturmiljön som möjligt. Beslutet att förlägga Ostlänken enligt den föreslagna spårlinjen grundar sig på omfattande utredningar med utgångspunkt från regeringens tillåtlighetsvillkor, geotekniska och hydrologiska förutsättningar samt strävan efter att utgöra en så liten påverkan på riksintresset för kulturmiljövård som möjligt. Trafikverket ämnar beskriva arbetssättet för de alternativutredningar som utförts inom projektet i planhandlingarna.

Den del av Ostlänken som planeras gå genom en större bergskärning inom Södertälje kommun har tidigare ställts mot förslaget att istället förlägga spårlinjen i tunnel på samma sträcka. Aktuell sträcka är förhållandevis kort, och de anläggningsdelar som en tunnel kräver, som till exempel tunneldrängningar, gör att kostnaden i jämförelse blir hög. Detta innebär att tunneln inte har kunnat motiveras, trots intrång i livsmiljöer. Det är dock tekniskt möjligt att i efterhand anlägga en överdäckning. Viltpassager behöver samplaneras med passager förbi E4.

Skyddsåtgärder som fastställs inom järnvägsplanen kommer att redogöras för i miljökonsekvensbeskrivningen. Frågor om skyddsavtal och kompensationsåtgärder kommer att hanteras i ett senare skede.

Trafikverket noterar de förslag som kommunen lämnar avseende kompletteringar på innehåll i järnvägsplanehandlingarna, och beaktar dem i det fortsatta arbetet. Gällande placering av teknikgårdar kommer arbetsprocessen och alternativ att beskrivas i miljökonsekvensbeskrivningen för granskningsskedet.

Utredningar kopplat till risker som kan uppstå vid anläggande av Ostlänken pågår fortfarande. Provtagning kommer att ske löpande under byggtiden för att säkerställa att föroreningar inte sprids vidare. Trafikverket kommer även upprätta en strategisk masshanteringsplan.

Skyddsåtgärder för buller under driftskedet utreds och kommer att framgå i järnvägsplan i granskningsskedet. Kontrollprogram för buller, stomljud och vibrationer under byggskedet upprättas i ett senare skede.

Utmed Ostlänkens sträckning för delen Långsjön–Sillekrog finns inga rekreationsområden eller friluftsområden, där låg bakgrundsnivå utgör en särskild kvalitet och som är utpekade i detaljplan eller översiktsplan. Bakgrundsnivå är den ljudnivå som råder utan buller från Ostlänken. Naturmiljö, rekreation och friluftsområden har dock beaktats vid val av spårlinje.

Trafikverket noterar Södertälje kommuns synpunkt i frågan gällande att säkerställa att en koppling mellan Ostlänken och "gamla" Västra stambanan kan byggas i framtiden. Den valda lösningen vid kopplingspunkten baseras på en utredning som Trafikverket gjorde i ett tidigt skede av projektet med den nya stambanan. Frågan ligger utanför projekt Ostlänkens omfattning och det innebär att projektet inte kommer undersöka vilka konsekvenser en sådan koppling skulle medföra i form av kostnader och påverkan på tidsplan. Brister och behov av funktioner som ligger utanför projekt Ostlänken eller andra pågående projekt ska hanteras och lyftas i de återkommande dialoger som Trafikverket har löpande med kommuner och regioner i respektive Trafikverksregion.

Trafikverket har en kontinuerlig dialog med Södertälje kommun där sakfrågor och anläggningens utformning diskuteras.

Södertälje kommun har även lämnat synpunkter som rör vattenverksamhet. Dessa besvaras i samrådsredogörelsen som tillhör ansökan om tillstånd för vattenverksamhet längs Ostlänken, delen Långsjön–Sillekrog, diarienummer TRV 2019/65712.

Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall Eldistribution AB (Vattenfall) upplyser om att de har luftledningar, markkablar och elnätanläggningar som påverkas av Ostlänken, samt att både transmissionsnätet (regionnät) och distributionsnätet (lokálnät) påverkas av Ostlänken.

Vattenfall upplyser vidare om att regionnätet erhålls med linjekoncession och informerar om vad som gäller vid en eventuell flytt eller förändring av nätet.

Vattenfall anger också vilka säkerhetsavstånd som gäller för regionnätets ledningar, samt vilka krav som gäller vid arbeten som kan komma att påverka Vattenfalls elnätanläggningar.

Trafikverkets svar:

Trafikverket noterar inkomna upplysningar och meddelar att lednings- och nätsamordning i erforderlig omfattning sker mellan Trafikverket och berörd nätägare. Inkomna synpunkter beaktas i projekteringen.

Östsvenska handelskammaren

Östsvenska handelskammaren har inkommit med en synpunkt gällande de planerade plattformslängderna för resecentrum i Vagnhärad. De menar att plattformarna bör uppnå 300 meter för att klara av att möta de förväntade framtida trafikbehoven redan vid Ostlänkens färdigställande.

I övrigt ställer sig Östsvenska handelskammaren positiv till anläggandet av Ostlänken, framförallt med avseende på de positiva effekter järnvägen kommer att ha för att skapa regionförstoring och en större arbetsmarknad, men också ur ett klimatperspektiv.

Trafikverkets svar:

Trafikverket utreder om plattformarna bör förlängas för att ta hänsyn till de synpunkter som inkommit i frågan.

6.8.3 Samråd med allmänheten

Samrådsmöte gällande förslaget på järnvägsplan och Miljökonsekvensbeskrivning i form av ett öppet hus för allmänhet, lokala intresseföreningar, fastighetsägare och rättighetshavare skedde den 23 oktober 2019 i Vagnhärad.

Inbjudan till samråd för allmänheten publicerades genom en annons i Södermanlands Nyheter den 3 oktober 2019 och i Östra Sörmlands Posten den 8 oktober 2019. Inbjudan till samrådet publicerades även i Post- och Inrikes Tidningar den 3 oktober 2019. I inbjudan fanns information kring samrådet, var samrådsmaterialet finns tillgängligt, hur synpunkter kan lämnas samt kontaktuppgifter till Trafikverket.

Samrådsmaterialet har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida från den 2 oktober 2019. Samrådsmaterialet fanns även tillgängligt på Bibliotek Navet under perioden 3 oktober 2019 till 13 november 2019.

6.8.4 Inkomna synpunkter från fastighetsägare och privatpersoner

Buller och vibrationer

Synpunkter:

Privatpersoner och föreningar har inkommit med synpunkter gällande buller från Ostlänken och bullerskyddsåtgärder kopplade till anläggningen. Synpunktslämnare anser att bullerdämpande åtgärder bör anläggas i direkt anslutning till järnvägen istället för så kallade fastighetsnära åtgärder. Det finns en önskan från privatpersoner att skyddsåtgärder anläggs för att skydda fastigheter mot buller från E4. Ett par privatpersoner föreslår även att restmaterial kan nyttjas till att skapa bullervallar av jord.

Trafikverkets svar:

Det är bullervillkoren enligt regeringens tillåtlighetsbeslut som styr omfattningen av bullerskyddsåtgärder. Villkoret avser endast buller från Ostlänken. Bullerberörda byggnader är de som överskrider bullerriktvärden vid fasad, uteplats och/eller inomhus. Inomhusnivån beräknas med en schablon på ljudnivåskillnad utomhus respektive inomhus. Uteplatsers lägen identifieras genom inventeringar av uteplatser för bostäder. De bullerberörda byggnaderna utreds vidare för behov och dimensionering av bullerskyddsåtgärder.

Bullerskyddsåtgärder för Ostlänken består av en kombination av järnvägsnära och fastighetsnära bullerskyddsåtgärder. Järnvägsnära bullerskyddsåtgärder projekteras för att klara riktvärden vid fasad och kompletteras sedan med fastighetsnära bullerskyddsåtgärder för att klara riktvärden inomhus och vid uteplats. Om byggnaden är aktuell för fastighetsnära bullerskyddsåtgärder dimensioneras dessa för att klara riktvärden inomhus och på uteplats även för annan övrig statlig trafikinfrastruktur. För ett fåtal bostadsfastigheter, som berörs av höga bullernivåer och/eller markintrång, kommer den fortsatta projekteringen visa om respektive fastighet ska erhålla ett erbjudande om förvärv eller vara kvar med bullerskyddsåtgärder och/eller minskad tomtstorlek.

Trafikverket ansvarar för att vidta de skyddsåtgärder som krävs för att riktvärdena inte ska överskridas. Valet att nyttja överskottsmassor som bullerskydd styrs av många faktorer. I de fall där det behövs bullerskyddsåtgärder är det sedan en kombination av tekniska, ekonomiska och miljömässiga förutsättningar som styr valet av åtgärd.

Byggskede

Synpunkter:

Privatpersoner har inkommit med yttranden där de framför att Fredriksdalsvägen inte bör nyttjas för byggtrafik.

Trafikverkets svar:

Trafikverket undersöker alternativa lösningar och ser över möjligheten att minimera användningen av Fredriksdalsvägen som byggväg. Riktade samråd kommer att hållas med berörda fastighetsägare vid eventuella ändringar i förslaget.

Synpunkter:

Flera privatpersoner och en förening har inkommit med synpunkter gällande framtida bygg- och servicetrafik vid Sillekrog. De önskar en alternativ sträckning för sådan trafik i området. En synpunktslämnare menar att vägen som Trafikverket föreslagit inte heller är godkänd för tunga fordon.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har tagit till sig synpunkterna och arbetar med förslag på en ny lösning för bygg- och servicetrafiken i området. De befintliga vägar som avses att användas som byggvägar under produktionstiden kommer att ses över med avseende på den nya typen av användning. Vissa vägar kommer att behöva åtgärder. Exempel på åtgärder kan vara förstärkningar för att klara tyngre laster, utplaning och rätning för att förenkla framkomligheten för stora fordon. Vid sådana ändringar kommer Trafikverket, vid behov, att kalla till riktade samråd.

Synpunkt:

I oktober 2020 inkom en samrådssynpunkt om bygg- och servicetrafik vid Sillekrog. Synpunktslämnaren anser att byggvägen kommer att hamna för nära deras fastighet och ber Trafikverket ta fram en alternativ sträckning.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har svarat synpunktslämnaren via e-post.

Det förslag som redovisades i samrådshandlingen har ändrats. Upplägget för byggandet av järnvägen har setts över och planerats om, och ett nytt förslag har tagits fram för byggvägens sträckning samt upplags- och etableringsytor. Det innebär att den lösning som redovisas på kartorna från samrådshandlingen, daterade 2019-09-30, inte längre gäller. I det nya förslaget planeras Sörbyvägen inte att användas för byggtrafik. När järnvägen är färdigställd kan drift- och servicefordon behöva trafikera Sörbyvägen och andra befintliga vägar i området när behov uppstår. Uppskattningsvis kommer vägen trafikeras av ett fordon i månaden när järnvägen är färdigställd. Om någon större anläggningsdel behöver bytas ut kan större fordon komma att köra på Sörbyvägen eller andra befintliga vägar.

För att kunna nå järnvägen med underhållsfordon kommer en ny anslutningsväg att byggas mellan den nya järnvägen och Gamla landsvägen. Anslutningsvägen byggs i utkanten av bebyggelsen öster om Sörbyvägen. Efter att den nya anslutningsvägen är färdigställd och järnvägsanläggningen tagits i bruk planeras inte några stora anläggningsarbeten i denna del av området.

Synpunktslämnaren har sedan frågat om det är nödvändigt att ha vägen i närheten av ett bostadsområde alls, varpå Trafikverket svarade att markintrång ska minimeras och att Trafikverket därför försöker använda befintliga vägar i största möjliga utsträckning. Vidare har Trafikverket upplyst om att den serviceväg som ska anläggas måste ligga nära järnvägen, den ligger alltså inte i närheten av bostadsområdet.

Synpunkt:

En privatperson har inkommit med en synpunkt gällande den planerade byggvägen som kommer att förläggas vid deras fastighet. Synpunktslämnaren önskar att befintlig väg ska nyttjas för byggtrafik för att undvika anläggning av en ny väg på fastigheten.

Trafikverkets svar:

Trafikverket undersöker alternativ dragning av byggvägen i samråd med synpunktslämnaren.

Synpunkter:

Fastighetsägare undrar om Trafikverket kommer att se till att det finns någon väg som ger tillgång till särskilda fastigheter under byggtiden. Vidare önskar en privatperson att Trafikverket tar ansvar för att de vägar som kommer användas som byggväg också underhålls och återställs av Trafikverket.

Trafikverkets svar:

I de fall tillfartsvägar till fastigheter inte längre kan användas på grund av byggandet av Ostlänken så kommer Trafikverket att se till att en ny väg av samma standard anläggs för att säkerställa fortsatt tillgång till fastigheten. Vid behov kommer Trafikverket att kalla till riktade samråd.

De vägar som avses att användas som byggvägar under produktionstiden kommer att ses över med avseende på den nya typen av användning. Vissa vägar kommer att behöva åtgärder. Exempel på åtgärder kan vara förstärkningar för att klara tyngre

laster, utplaning och rätning för att förenkla framkomligheten för stora fordon. Även passager med andra befintliga vägar kommer ses över. Vissa vägar kommer även kräva underhåll under byggtiden. Mark som nyttjas tillfälligt, för exempelvis byggtrafik, kommer så långt det är möjligt att återställas till ursprungligt skick.

Synpunkt:

En fastighetsägare har inkommit med ett yttrande i augusti 2020, efter att ha haft samtal med Trafikverket och sett uppdaterat förslag till etableringsområden och upplagsplatser. Synpunktslämnaren anser att det är viktigt att ta hänsyn till möjligheten att återställa marken, för att i möjligaste mån begränsa de negativa effekterna av etableringsområden och upplagsplatser. Synpunktslämnaren har lämnat in en karta med markering av vilka ytor som synpunktslämnaren anser vara lättare respektive svårare att återställa.

Trafikverkets svar:

Ytor för etablering och upplag har optimerats utifrån flertalet kriterier, bland annat produktionsstrategisk placering, artskydd och konflikter med känsliga natur- och kulturmiljöer, avvattning samt behovet av markförstärkningsåtgärder.

Alla tillfälliga markanspråk ska, så långt det är möjligt, återställas till sitt ursprungliga skick efter nyttjandet. Upplag för berg- och jordmassor placeras på ytor med fast mark eller urberggrund. Detta för att minska behovet av förstärkningsåtgärder. De ytor som föreslås i yttrandet bedöms behöva förstärkningsåtgärder för att kunna nyttjas som etablerings- respektive upplagsytor. Förstärkningsåtgärder antas i sig vara svåra att återställa.

Synpunkt:

Privatperson undrar om byggtiden även innefattar tid för återställning av den mark som Trafikverket tillfälligt nyttjar under Ostlänkens byggtid.

Trafikverkets svar:

Återställande av marken kommer att ske inom den tid som marken tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt. Tillfällig nyttjanderätt framgår på plankarta.

Synpunkt:

Privatperson föreslår att om fastigheter ska lösas in så kan de ytorna nyttjas för tillfälliga upplag av massor.

Trafikverkets svar:

Upplagsytor för massor behöver undersökas på förhand för att säkerställa att läckage inte kan ske som kan påverka grundvattentäcker negativt. Trafikverket undersöker möjliga ytor för massupplag och resultatet kommer presenteras i järnvägsplan i granskningsskedet.

Ostlänkens spårlinje

Synpunkter:

Flera synpunkter har inkommit där det anförts att Ostlänkens föreslagna spårlinje försämrar närmiljön längs järnvägen, som redan är präglad av motorvägen E4, ytterligare. Enligt synpunkterna kommer byggande av Ostlänken innebära värdeförluster på fastigheter i Granlunds fritidshusområde, vilket synpunktslämnarna

anser är en kostnad som Trafikverket bör ersätta. Även anläggningsdelar så som bygg- och servicevägar samt teknikgård i nära anslutning till Granlunds fritidshusområde och Sille skogslandskap kommer, enligt yttrandet, att ge stora negativa avtryck på miljön i området.

Trafikverkets svar:

Vid framtagande av en järnvägsplan är det många olika intressen som beaktas, bland annat regional och nationell efterfrågan på spårtrafik, tekniska förutsättningar samt kultur- och naturmiljö. Trafikverket har vid en sammanvägd bedömning kommit fram till den föreslagna spårlinjen. I de fall anläggningen innebär negativ påverkan för enskilda arbetar Trafikverket med skyddsåtgärder så långt det bedöms tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

Rätt till ersättning för marknadsvärdeminskning till följd av projektet bedöms från fall till fall men kan i normalfallet ersättas förutsatt att värdeminskningen är väsentlig och bevisbar. För att veta vad som gäller i ett specifikt fall bör fastighetsägaren ta kontakt med Trafikverket.

Trafikplats Västerljung

Synpunkt:

En privatperson har inkommit med ett förslag gällande att anlägga en trafikplats för E4 i Västerljung, Trosa kommun.

Trafikverkets svar:

Trafikverket planerar inte för ytterligare trafikplatser för E4 i samband med projekt Ostlänken delen Långsjön–Sillekrog.

Vatten

Synpunkt:

Privatpersoner uttrycker oro för Ostlänkens påverkan på grundvattnet i närhet till anläggningen.

Trafikverkets svar:

En förutsättning i projektet är att arbeta med miljöanpassning av järnvägen och att föreslå skyddsåtgärder för att inte grundvattenkvaliteten ska försämrats. Ostlänkens påverkan på grundvatten (inklusive grundvattenförekomster) kommer att beskrivas i projektets miljökonsekvensbeskrivning. De effekter som grundvattenbortledning kan ge upphov till (sänkta grundvattennivåer i brunnar, sättningar på byggnader och påverkan på naturvärden, etcetera) kommer att beskrivas i ansökan för tillstånd om vattenverksamhet.

Energi

Synpunkt:

Privatpersoner har frågor kring vilken typ av energikälla som kommer användas för att driva projektet från idé till drift av den färdiga järnvägsanläggningen.

Trafikverkets svar:

Under projektering och byggskede ställer Trafikverket klimatkrav på konsulter, entreprenörer och materialleverantörer. I klimatkraven ingår även

energianvändning. För drift av tåg och annan el till järnvägen så som växelvärm och belysning köper Trafikverket endast in fossilfri el.

Servicevägar

Synpunkt:

En privatperson har identifierat behovet av att förstärka en väg som ska användas som serviceväg. Synpunktslämnaren har även övriga synpunkter på serviceväg som ligger i anslutning till jordbruksmark och övriga vägar. Personen önskar att Trafikverket utreder möjligheten för jord- och skogsbrukstransporter att trafikera servicevägen.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har löpande dialog med synpunktslämnaren gällande berörd serviceväg.

De befintliga vägar som avses att användas som servicevägar kommer att ses över med avseende på den nya typen av användning. Vissa vägar kommer att behöva åtgärder. Exempel på åtgärder kan vara förstärkningar för att klara tyngre laster, utplaning och rätning för att förenkla framkomligheten för stora fordon. Även passager med andra befintliga vägar kommer ses över. Vissa vägar kommer även kräva underhåll under byggtiden. Nya väglösningar som permanent ersätter befintliga funktioner kommer byggas enligt gällande kravbild.

Synpunkt:

En samfällighetsförening har inkommit med synpunkter gällande anslutning av framtida serviceväg vid Sillekrog till Granlunds fritidsområde. Föreningen anser att servicevägens bredd kommer leda till störningar i trafiken på det smalare befintliga vägnätet i området. De menar också att servicevägen kommer leda till genomfartstrafik och större andel tung trafik på områdets vägar vilket medför högre bullernivåer och ökat vägunderhåll. Föreningen föreslår att servicevägen, istället för att anslutas till Granlunds vägnät, ska fortsätta söderut längs med järnvägen för att sedan vika av och ansluta till E4 i höjd med Sillekrog rastplats. Föreningen föreslår även alternativet att den tillfälliga byggvägen närmare Västerljung blir permanent.

Enligt yttrandet kommer servicevägens placering öka andelen tung trafik på väg 800 förbi områdets närmaste badplats vid Lammsjön. Föreningen anser att hastigheten på väg 800 måste sänkas till 50 km/tim på berörd sträcka.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har svarat synpunktslämnaren via e-post och telefonsamtal och har även haft löpande dialog med synpunktslämnaren.

Trafikverket har utrett alternativa lösningar för servicevägen men kommit fram till att de inte är genomförbara. Servicevägen är också ersättningsväg för befintlig väg som järnvägen skär av och måste därför byggas. Trafikverket följer bestämmelser för skogsbilsvägar vid utformningen av servicevägarna men den serviceväg yttrandet gäller kommer endast trafikeras av lastbil vart 20:e år och en servicebil av personbilstyp per månad. Trafikverket kommer att vara delägare i gemensamhetsanläggningen för servicevägen och därmed dela ansvaret för framtida förvaltning och driftkostnader med föreningen.

Föreningens förslag att förlänga servicevägen söderut skulle kräva breddning av en bank och en skärning till en orimligt hög kostnad. Förslaget innebär också att servicevägen och anslutningen hamnar inom angränsande järnvägsplan för Ostlänken delen Sillekrog–Sjösa, som kommer att ingå i en annan entreprenad.

För hastighetsbegränsningar upp till 70 km/tim, som till exempel väg 800 vid Lammsjön hänvisar Trafikverket till Länsstyrelsen som handlägger detta.

Vattenverksamhet

Enskilda fastighetsägare har inkommit med synpunkter och frågor som rör brunnar på egna fastigheter. Svar gällande brunnar besvaras generellt i samrådsredogörelsen som tillhör ansökan om tillstånd för vattenverksamhet längs Ostlänken, delen Långsjön–Sillekrog, diarienummer TRV 2019/65712. Trafikverket återkopplar direkt till frågeställaren i de fall svaren kräver specifika uppgifter som kan kopplas till personuppgifter.

Fastighetsfrågor samt kraftiga störningar och inlösen

Synpunkter:

Privatperson har inkommit med frågor gällande kompensation under byggtid med avseende användande av fritidsfastighet för sitt ursprungliga syfte. Synpunktslämnaren menar att fritidsfastigheten inte kommer att kunna användas i samma utsträckning som idag på grund av framtida buller, byggtrafik och övriga störningar. Vidare handlar synpunkten om ersättningsregler vid värdeminskning av fastighet till följd av Ostlänkens färdigställande.

Privatpersoner har även inkommit med frågor gällande Trafikverkets rutiner för ersättning vid intrång i fastighet.

Trafikverkets svar:

Trafikverket strävar efter att minimera påverkan på människor och fastigheter nära Ostlänken. Under byggtiden kan vissa fastigheter ändå komma att påverkas i så stor utsträckning att de inte kan nyttjas på ett normalt sätt eller inte nyttjas alls.

Trafikverket kommer vid eventuella störningar att dokumentera dessa och ersättning eller annan form av kompensation kan i vissa fall bli aktuellt.

Rätt till ersättning för marknadsvärdeminskning till följd av projektet bedöms från fall till fall men kan i normalfallet ersättas förutsatt att värdeminskningen är väsentlig och bevisbar. För att veta vad som gäller i ett specifikt fall bör fastighetsägaren ta kontakt med Trafikverket.

Vid skada på fastighet som gör att den påverkade drabbas ekonomiskt blir Trafikverket ersättningsskyldig enligt lagen om byggande av järnväg (1995:1649) respektive väglagen (1971:948). Ersättningen bedöms och bestäms utifrån ersättningsformer som bygger på ersättningsreglerna i lagarna och rättspraxis. Vilka aspekter som ska tas med i värderingen bedömer Trafikverket i varje enskilt fall. Det är alltid förhållandena och intrångets påverkan på den specifika fastigheten som ligger till grund för bedömningarna. Trafikverket betalar ersättning snarast möjligt för skador som uppstår vid förberedande undersökningar, till exempel på växande gröda och skog. Besiktning av aktuella fastigheter kommer att ske innan, under och

efter byggtiden. Ersättning för skador under byggtiden betalar Trafikverket i allmänhet inte ut förrän byggandet är färdigt.

Under byggtiden ska Trafikverket upprätta skyddsåtgärder för att minska risken att skador uppstår på fastighet och privat egendom.

Synpunkter:

Privatpersoner har önskat att få sina fastigheter inlösta till följd av järnvägens dragning och framtida bullernivåer. En förening ställer sig bakom fastighetsägares krav på inlösen och anser att Trafikverket har för restriktiv syn på vilka som får bli inlösta.

Trafikverkets svar:

Vid framtagande av föreslagen spårlinje för Ostlänken vägs olika intressen mot varandra. Valet av spårlinje sker även med hänsyn till tekniska, ekonomiska och miljömässiga förutsättningar. I det fortsatta arbetet strävar Trafikverket efter att minska järnvägsanläggningens negativa omgivningspåverkan i form av exempelvis buller så mycket som möjligt.

Vissa fastigheter i området berörs av höga bullernivåer. Den aktuella samrådshandlingen visar förslag på vilka av dessa fastigheter som ska erbjudas bullerskyddsåtgärder. Frågan om bullerskyddsåtgärder kommer att utredas närmare i den fortsatta projekteringen.

Information till Trafikverket

Synpunkt:

Privatperson delger Trafikverket information om ledningar på fastighet som kan bli berörda vid byggande av Ostlänken.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har tagit del av informationen. Samordning kommer att ske med berörda ledningsägare.

Synpunkt:

Privatperson vill göra Trafikverket uppmärksam på att åkermark ibland samlar mycket vatten och att det kan behövas åtgärder för att förhindra störningar för Ostlänken. Privatpersonen ger även mer information om förutsättningar på fastighet berörd av eventuellt dagvattenmagasin. Privatpersonen önskar även diskutera föreslagna ändringar av närliggande vägar med Trafikverket.

Trafikverkets svar:

Trafikverket kommer att ta hand om vatten på nämnd åkermark. Det omnämnda dagvattenmagasinet är inte längre aktuellt. Trafikverket har löpande dialog med synpunktslämnaren gällande detaljfrågor på berörd fastighet.

Synpunkt:

Privatperson vill göra Trafikverket uppmärksam på att när den nya vägen runt Nybygget byggs så måste den tunga trafiken, som vanligtvis rör sig på den väg som ersätts, beaktas.

Trafikverkets svar:

Nya väglösningar som permanent ersätter befintliga funktioner kommer byggas enligt gällande kravbild.

Underlag

Minnesanteckningar, tjänsteanteckningar och yttranden från samråd återfinns under diarienummer TRV 2104/72078 (järnvägsplan) samt diarienummer FO7-295/SA30 och BRÖ 05-420/SA30 (järnvägsutredningsskedet).

Ulf Broberg

Projektledare



Trafikverket, 172 90 Sundbyberg. Besöksadress: Solna strandväg 98

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se