

Samrådshandling

Ostlänken

Delsträcka Stavsjö–Loddby

Utskriftsversion av den digitala samrådsportalen



Utskriftsversion av samrådsportal

Inför samrådsperioden 3–23 februari 2021 för Ostlänken delsträcka Stavsjö–Loddby har en digital samrådsportal tagits fram. Där finns all dokumentation för sträckan. För personer som istället vill ta del av informationen i analog form har denna sammanställning tagits fram. Den innehåller all information som finns på samrådsportalen.

På den digitala samrådsportalen finns interaktiva kartor. Dessa fungerar av tekniska skäl bara i digital form, men all information som finns att hämta i dessa kartor finns även i textform i detta dokument. Det är därmed en komplett sammanställning av informationen på samrådsportalen.

Samrådsportalen består av 7 flikar, varav alla utom fliken ”Samlat kartmaterial” är utskrivna i sin helhet (inklusive bilder) här.

Innehåll

Om portalen.....	2 sidor
Inledning.....	3 sidor
Beskrivning av projekt Ostlänken.....	10 sidor
Geografiska områden.....	29 sidor
Miljöprövning.....	45 sidor
Synpunkter.....	2 sidor

Om portalen

*Den här berättelsen skapades med [Esrif Story Map-journal](#).
Läs den interaktiva versionen på webben på <https://arcg.is/11eLHS>.*



Välkommen till den interaktiva samrådsportalen för Ostlänken, delen Stavsjö-Loddbby. Här kan du ta del av framtaget samrådsmaterial och lämna synpunkter på både järnvägsplanen och vattenverksamhet. Du kan också posta eller mejla dina synpunkter. Med hänsyn till Covid-19 genomförs samrådet digitalt.

Samrådsportalen består av sju flikar som återfinns i sidhuvudet. Varje flik i sin tur består av olika avsnitt som du navigerar mellan genom att föra muspekaren över texten och skrolla nedåt. Du kan också navigera genom prickarna till vänster. Om du håller musen ovanför en prick ser du vilket kapitel det leder till.

I textflödet förekommer både kartor och illustrationer. Dessa är tillgänglighetsanpassade och syntolkade. För att ta del av detta behöver du lämplig programvara som till exempel ChromeVox, NVDA, JAWS eller Voiceover.

Kartor och illustrationer förändras när du byter rubrik. Dessa är i hög grad interaktiva och du kan själv navigera dig runt i kartan. I teckenförklaringen längst till höger i kartan kan du läsa vilka lager som är tända. Du kan även zooma in eller ut i kartan genom att skrolla fram och tillbaka eller ta hjälp av plus- och minusknapparna i kartans vänstra hörn.

Du lämnar dina synpunkter direkt under fliken Synpunkter där du även hittar Trafikverkets kontaktuppgifter. Samtliga fält markerad med en * måste vara ifyllda. Du kan också skicka dina synpunkter per post eller via mejl.

Du läser samrådsportalen enklast på din dator men den går även att hantera i din mobil eller läsplatta. Dock kan läsbarheten vara sämre i äldre datorer. Portalen läses enklast i webbläsaren Google Chrome. Det finns vissa tekniska problem i andra webbläsare som påverkar vissa användarfall.

Inledning

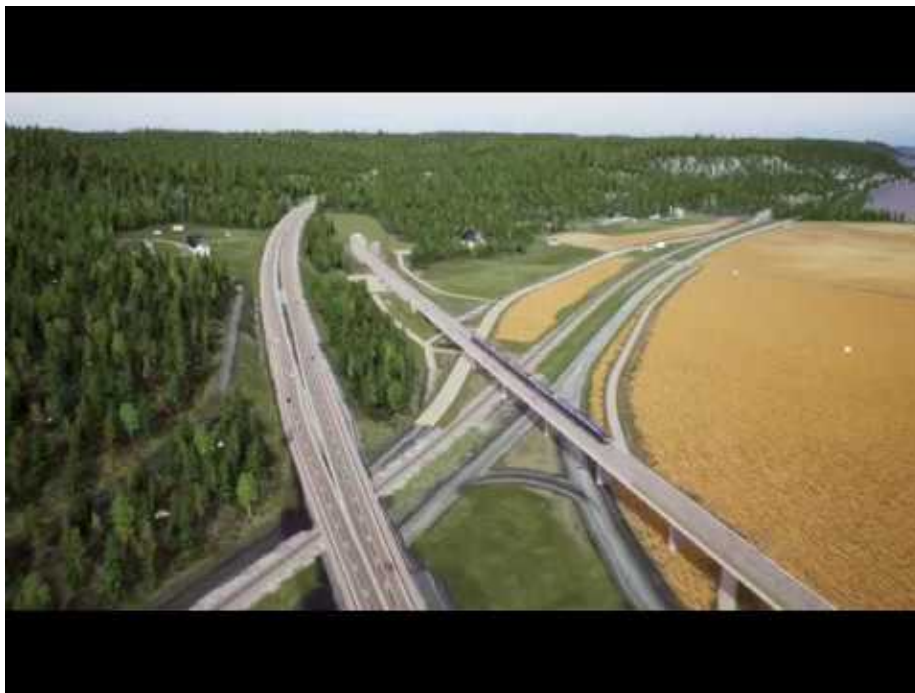
*Den här berättelsen skapades med [Esrís Story Map-journal](#).
Läs den interaktiva versionen på webben på <https://arcg.is/0uCHLj0>.*



Mellan samrådshandlingen och fram till planen ställs ut för granskning, är det vanligt att vissa justeringar görs. Sedan förra samrådet (november 2019 till januari 2020) har mindre förändringar skett i den permanenta anläggningen men även en del större förändringar gällande tillfälliga markanspråk under byggtiden. Därför genomför vi nu ett kompletterande samråd. Ingen uppdatering har skett av projektets miljökonsekvensbeskrivning eller plan- och illustrationskartor inför detta kompletterande samråd utan de förändringar som skett redovisas på denna digitala plattform och i de interaktiva kartorna. Det material som redovisades vid senaste samrådet finns på Trafikverkets webbsida. **Här** (link: <https://www.trafikverket.se/contentassets/305ce34da86542caafe13244c06ba8ee/stavsjo-loddby/miljokonsekvensbeskrivning-for-samrad-pdf-60-mb.pdf>) hittar du projektets miljökonsekvensbeskrivning. Länkar till plan- och illustrationskartor finns under avsnitten i fliken Geografiska områden.

Även om det tar många år från det att vår planering börjar till dess att bygget startar ska du inte vänta med att säga vad du tycker. Du är alltid välkommen att höra av dig med frågor eller funderingar. Våra kontaktuppgifter finner du under fliken *Synpunkter*.

Tidigare samråd



Den här videon kan bara visas i onlineversionen av berättelsekartan

Nedan listas tidigare samrådsaktiviteter för järnvägsplanen. Alla samråd finns även sammanfattade i en samrådsredogörelse, där vi också svarar på hur inkomna synpunkter har hanterats. Samrådsredogörelsen för järnvägsplanen finns att läsa i sin helhet [här](https://www.trafikverket.se/contentassets/305ce34da86542caafe13244c06ba8ee/stavsjo-loddbysamradsredogorelse-stavsjo-loddby-pdf-718-kb.pdf) (link: <https://www.trafikverket.se/contentassets/305ce34da86542caafe13244c06ba8ee/stavsjo-loddbysamradsredogorelse-stavsjo-loddby-pdf-718-kb.pdf>). Samrådsaktiviteter kopplat till vattenverksamheten hittar du under fliken *Miljöprövning*. Samrådsredogörelsen för vattenverksamhet finns att läsa [här](https://www.trafikverket.se/contentassets/1fc01f3a19794072a05bf9fe3ba58161/stavsjo-loddby/redogorelse-for-samrad-vattenverksamhet-stavsjo-loddb-y-2020-04-15.pdf) (link: <https://www.trafikverket.se/contentassets/1fc01f3a19794072a05bf9fe3ba58161/stavsjo-loddby/redogorelse-for-samrad-vattenverksamhet-stavsjo-loddb-y-2020-04-15.pdf>).

Samråd om förslag till spårlinje

Samrådet som avsåg Trafikverkets förslag till spårlinje för delsträckan genomfördes under perioden maj – juni 2016. Länsstyrelsen i Östergötland, kommuner, regioner, myndigheter, organisationer samt sakägare och allmänhet inkom med synpunkter.

De vanligaste synpunkterna som inkom under samrådet berörde frågor om spårlinjens placering, påverkan på natur- och kulturmiljöer, önskemål om en tunnel och farhågor om buller och vibrationer.

Samråd om anläggningens detaljutformning

Samrådet som avsåg Trafikverkets förslag till detaljutformning av vald spårlinje genomfördes under perioden november 2019 till januari 2020. Till samrådet togs en film fram som visar järnvägssträckningen. Filmen kan du se till höger.

Länsstyrelsen i Östergötland, kommuner, regioner, myndigheter, organisationer samt sakägare och allmänhet inkom med synpunkter. De vanligaste synpunkterna som inkom under samrådet berörde frågor om vibrationer och bullernivåer samt önskemål om skyddsåtgärder mot höga ljudnivåer. Synpunkterna berörde även frågor om påverkan under byggtiden och inskränkningar i tillgängligheten på grund av byggnationen.

Vattenverksamhet



Vattenverksamhet hanteras i en egen tillståndsprozess och samråd sker parallellt med samrådet för järnvägsplanen. Mer information rörande vattenverksamhet hittar du under fliken *Miljöprövning*.

Tom sida

Beskrivning av projekt Ostlänken

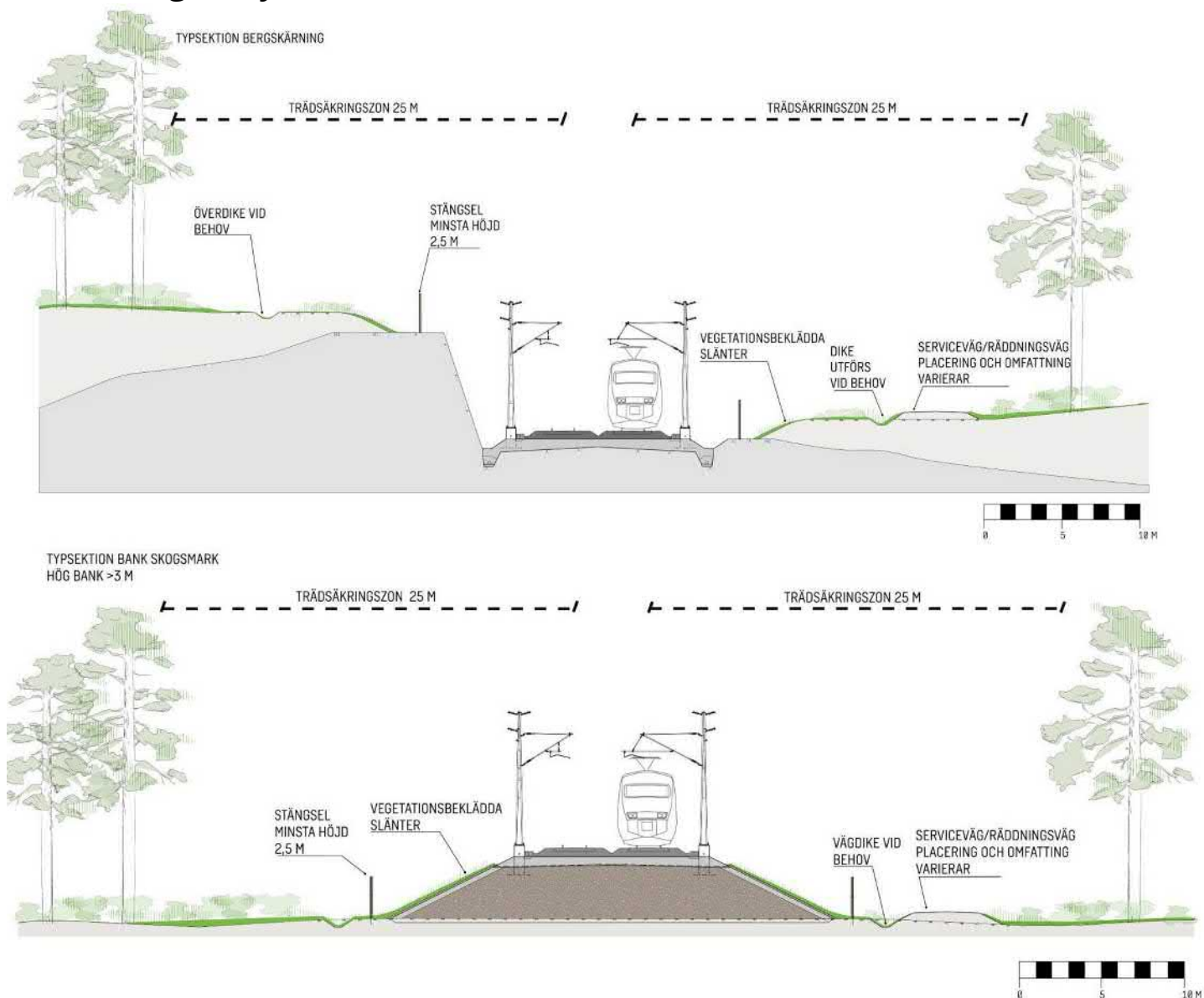
Den här berättelsen skapades med *Esrís Story Map-journal*.
Läs den interaktiva versionen på webben på <https://arcg.is/0085mu>.



För att Sverige ska kunna utvecklas måste järnvägen rustas, moderniseras och byggas ut. Stambanorna mellan våra storstadsregioner är en nationell pulsåder för gods- och tågtrafik. Idag är de hårt belastade och det är trångt i spåren. Fler ska kunna ta tåget. Därför bygger vi ut järnvägen.

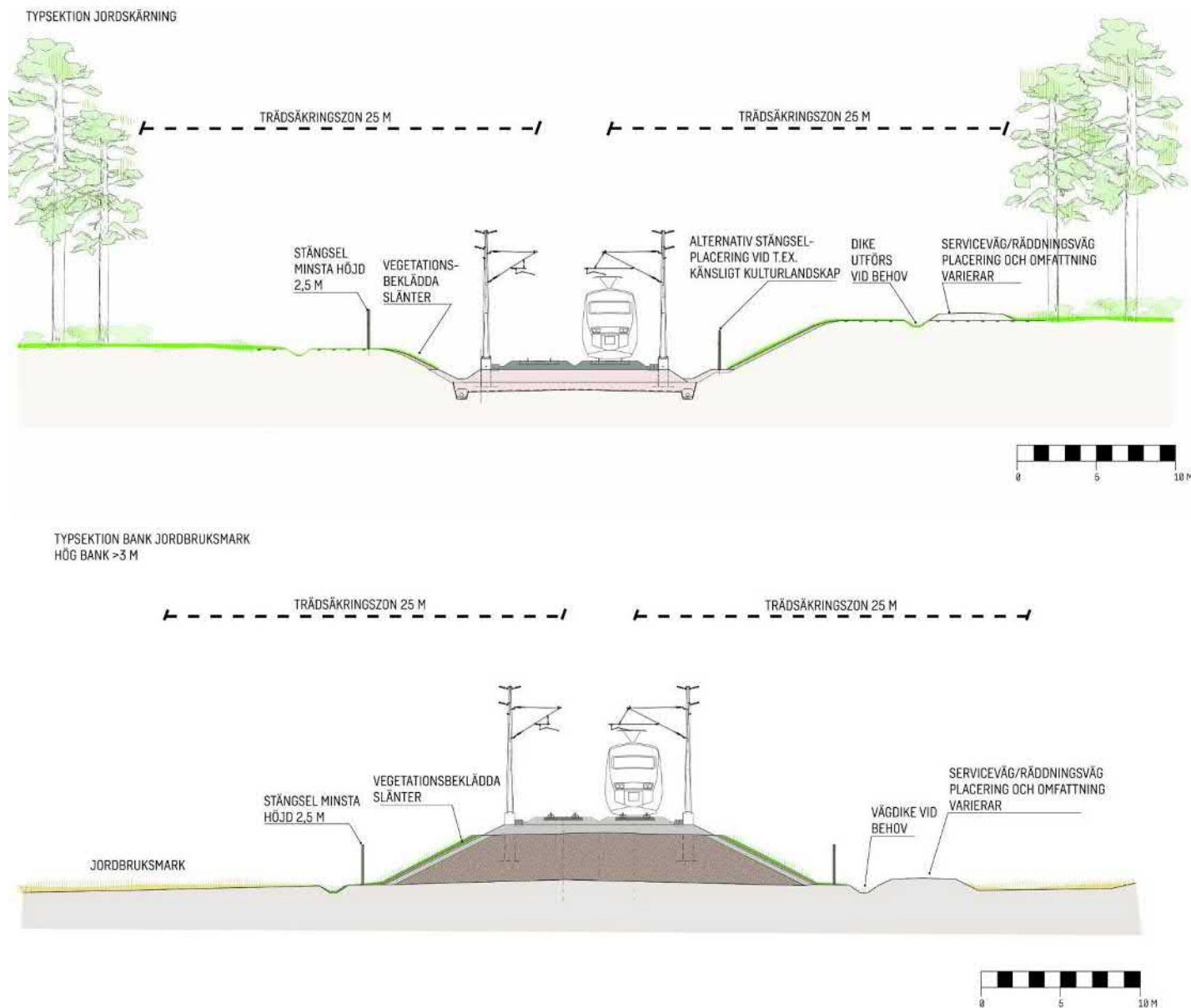
Utbyggnaden av nya stambanor Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö ska påbörjas från ändpunkterna med de tre delsträckorna Ostlänken, Hässleholm–Lund och Göteborg–Borås. Ostlänken mellan Järna i Sörmlands län och Linköping i Östergötlands län är det första steget mot nya stambanor. De nya spåren avlastar de gamla och det kommer att ge förbättrade möjligheter till pendling i regionen och fler gods- och pendeltåg på de befintliga stambanorna. När vi bygger ut knyts landet ihop och det blir lättare att ta sig mellan Linköping, Norrköping, Nyköping och Södertälje samt Stockholm.

Utformning av nya stambanor



När järnvägen byggs för tåg som ska köra i högre hastigheter, upp till 250 km/tim, måste en del krav vara uppfyllda. Särskilt viktigt är att kurvor är vida och att höjdskillnader sprids ut på en större sträcka. Eftersom landskapet är kuperat, gäller det att hitta ett läge för järnvägen där den kan ligga på ungefär samma höjd hela sträckan. Det är en av flera anledningar till att Ostlänken ibland går i tunnel och ibland på bro över landskapet. Ibland går järnvägen i nedsänkt läge, som kallas skärning och ibland går järnvägen i upphöjt läge, på en vall som kallas bank.

Särskilda skydd



För att inga människor eller djur ska kunna ta sig ut på spåren, kommer hela järnvägen att stängslas in. Stängslet blir 2,5 meter högt på båda sidor om järnvägen och utformas så att det inte går att klättra över det. På vissa ställen, där buller överskrider riktvärden, kan det behövas en skärm som ska hindra buller att spridas från järnvägen så att inte riktvärden för buller överskrids i befintlig boendemiljö. Ibland kan även fasadnära bullerskyddsåtgärder (såsom fönster-/ventilåtgärder eller byggande av en skyddad uteplats) utföras för att inte överskrida riktvärden för buller.

På nedanstående bullerkartor som togs fram till förra samrådet visas prognosticerade bullervärden före och efter utbyggnad, samt vilka bostadshus som får tillkommande buller från Ostlänken som överskrider riktvärdena om ingen åtgärd görs:

Nuläge, ekvivalent ljudnivå från trafik på befintlig statlig väg och järnväg jämfört med utbyggnadsalternativ 2040, ekvivalent ljudnivå från trafik på befintlig statlig väg och järnväg samt Ostlänken med järnvägsnära bullerskyddsåtgärder (dBA) (link: <https://www.trafikverket.se/contentassets/305ce34da86542caafe13244c06ba8ee/stavsjo-loddbby/buller-1-pdf-267-mb.pdf>)

Nuläge, maximal ljudnivå från befintlig statlig järnväg jämfört med utbyggnadsalternativ 2040, maximal ljudnivå från trafik på befintlig statlig väg och järnväg samt Ostlänken med järnvägsnära bullerskyddsåtgärder (dBA) (link: https://www.trafikverket.se/contentassets/305ce34da86542caafe13244c06ba8ee/stavsjo-loddby/bullerkartor_3_4_.pdf).

Utbyggnadsalternativ 2040, maximal ljudnivå från Ostlänken jämförelse med och utan järnvägsnära bullerskyddsåtgärder (dBA) (link: https://www.trafikverket.se/contentassets/305ce34da86542caafe13244c06ba8ee/stavsjo-loddby/bullerkartor_1_2_.pdf).

Buller bostadshus (link: <https://www.trafikverket.se/contentassets/305ce34da86542caafe13244c06ba8ee/stavsjo-loddby/buller-bostadshus-pdf-11-mb.pdf>).

På sträckor där järnvägen går genom skog, och på platser där skog kan komma att växa upp, kommer träd att fällas på båda sidor om spåret och 25 meter utåt. Detta kallas trädsäkring och görs för att träd inte ska kunna blåsa ner och hamna över kontaktledningar och spår, vilket skulle kunna orsaka avbrott i tågtrafiken.

Markanspråk



När en järnvägsplan fastställts har Trafikverket rätt att ta i anspråk den mark som behövs för järnvägen med äganderätt. Trafikverket har även rätt att anlägga och använda servicevägar längs sträckan med servitutsrätt. Beslut om äganderättens övergång, servitut, ersättning och tid för tillträde sker i en lantmäteriförrättning och beslutas av Lantmäterimyndigheten om inte en överenskommelse träffats innan mellan Trafikverket och markägaren.

Mark som behövs för ombyggnad eller omledning av enskilda vägar hanteras även de av i en lantmäteriförrättning. Trafikverket ansöker och bekostar lantmäteriförrättningen, omledningen och markintrånget.

För att bygga järnvägen behövs även tillfälliga transportvägar (arbetsvägar) och plats för arbetsbodar, upplag, maskiner med mera – så kallade etableringsytor. Även ytor för masshantering behöver finnas i anslutning till järnvägen. Trafikverket kan då behöva använda mark som ligger utanför själva järnvägsområdet. Sådant markanspråk kallas tillfällig nyttjanderätt.

Fördjupad beskrivning av markanspråk finns i Trafikverkets broschyr Väg eller järnväg på min mark som du hittar [här](https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/10666/Ineko.Product.RelatedFiles/100586_Vag_eller_jarnvag_pa_min_mark_hur_far_jag_ersattning_utg4_202011.pdf) (link: https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/10666/Ineko.Product.RelatedFiles/100586_Vag_eller_jarnvag_pa_min_mark_hur_far_jag_ersattning_utg4_202011.pdf). På järnvägsplanens plankartor redovisas vilken mark som behövs permanent och vilken mark som behövs tillfälligt under byggtiden.

Allmän beskrivning av byggskedet



Byggandet av en järnväg innehåller många olika delmoment som påverkar omgivningen på olika sätt. En fördjupad beskrivning kring detta finns i Trafikverkets broschyr *Vad händer när en väg eller järnväg byggs?* som du hittar [här](https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/10665/RelatedFiles/100584_Vad_hander_nar_en_vag_eller_jarnvag_byggs_201303.pdf) (link: https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/10665/RelatedFiles/100584_Vad_hander_nar_en_vag_eller_jarnvag_byggs_201303.pdf). I den broschyren får du även information om vad Trafikverket gör för att förebygga och minska de störningar som uppkommer.

Byggandet av Ostlänken utgör ett omfattande projekt. Störningar från arbetet kommer främst att uppstå i form av motorljud från maskiner, trafik till och från området, sprängning, krossning av bergmaterial, geotekniska förstärkningsarbeten samt schaktnings- och spontningsarbeten. Under byggtiden försöker Trafikverket förebygga och begränsa störningar och skador för de som bor eller arbetar i närheten. Vid behov kan arbeten avskärmas mot omgivningen.

För att lösa transportbehovet till byggarbetsplatserna kommer ett antal olika arbetsvägar att behöva anläggas samt att befintliga vägar behöver förstärkas och/eller breddas. Även vissa enskilda vägar kommer behöva nyttjas för byggtrafik. Arbetsvägarna kommer att anslutas till allmänna vägar där trafikmängden i sin tur kommer att öka. När byggskedet är avslutat är målsättningen att i största möjliga utsträckning låta arbetsvägar övergå till servicevägar och/eller räddningsvägar, där det finns behov.

Under byggtiden krävs mer yta än vad som behövs för den färdiga anläggningen. Detta markeras på plankartorna samt på de interaktiva kartorna i denna portal som ytor med tillfällig nyttjanderätt. De flesta ytorna kommer att ianspråkta under 6 år efter byggstart, men med möjlighet att återlämnas till markägaren när intilliggande anläggningsarbeten är färdiga. Vissa ytor, såsom arbetsvägar och massupplagsytor, kommer ianspråkta i upp till 10 år efter byggstart.

Masshantering



Sedan föregående samråd har fler massupplagsytor tillkommit. Det beror på ett nytt beslut om att Trafikverket behöver ta hand om alla uppkomna massor inom respektive järnvägsplan. Under 2020 påbörjades därför en översyn av antalet ytor. Det mest ekonomiska och hållbara är självklart att massor direkt kan transporteras till sin slutdestination, men Trafikverket behöver säkra upp ytor för att hantera massorna i de fall det inte finns möjlighet att transportera dem direkt.

Upplagsytor kommer att behövas under byggtiden för olika ändamål, som exempelvis för temporär lagring av massor som uppkommer inom projektet, främst från tunnelbyggnationen, även viss krossning och sortering kan förekomma. Massupplagsytorna kommer generellt att användas under en period på 10 år. Efter avslutad upplagring kommer massorna att köras bort, upplagen att tömmas och marken att återlämnas till markägaren. Målsättningen är att marken återgår till ursprunglig markanvändning i överenskommelse med markägaren. Arbetsvägar fram till respektive upplagsyta kommer att krävas men bedöms framför allt kunna lösas genom att använda befintligt vägnät. Inga större vägbyggnationer kommer alltså krävas och nödvändiga åtgärder för väg kommer främst att utgöras av förstärkningsåtgärder och anpassning av befintliga vägar.

Bergmassor från Kolmårdstunneln kommer innehålla kväve som kommer från sprängmedlet som används bergsprängningen. Kvävet lakas ur massorna över tid till följd av nederbörd och för att undvika för höga kvävehalter i känsliga vattendrag har massupplagsytorna placerats längs sträckan så att kvävebelastningen från upplagen fördelas på olika vattendrag. Vid valet av massupplag har Trafikverket förutom en fördelning av kvävebelastning även tagit hänsyn till andra parametrar såsom korta transportvägar, känsliga naturmarker, värdefulla friluftsområden samt närhet till boende.

På kartorna under flikarna *Geografiska områden* och *Samlad kartmaterial* visas föreslagna upplagsytor.

Tidplan

Stavsjö-Loddbys tidsplan

JÄRNVÄGSPLANEPROCESS

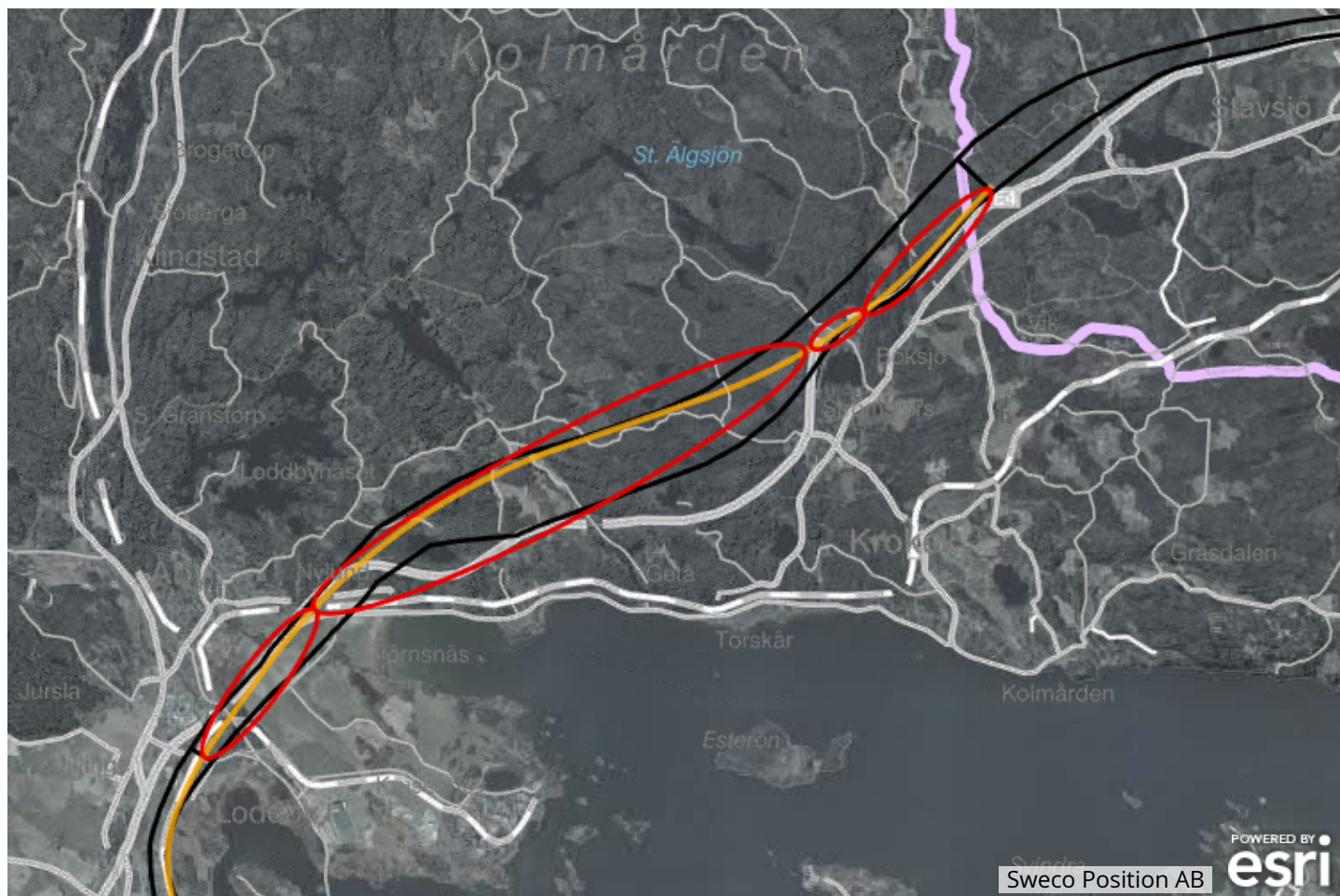


Vi är just nu inne i järnvägsplanens samrådsskede. Nästa gång det finns möjlighet att komma med synpunkter är när järnvägsplanen ställs ut för granskning. Detta är den sista gången det finns möjlighet att påverka järnvägsplanen innan Trafikverket skickar den för fastställelse.

Ostlänken har en successiv byggstart och beräknas vara färdig för persontrafik år 2035. Byggandet av den nya stambanan för denna delsträcka beräknas kunna påbörjas under 2025.

Geografiska områden

Den här berättelsen skapades med *Esrisk Story Map-journal*.
Läs den interaktiva versionen på webben på <https://arcg.is/0GaCDK>.



Innehåll

Översiktsområden



Spåranläggning



Ostlänken korridor



Delsträckan Stavsjö–Loddby är cirka 15 kilometer lång och passerar i ett kuperat landskap. Järnvägen placeras omväxlande på bank, på bro, i skärning och i tunnel. På sträckan kommer inga stationer att byggas. Till grund för planförslaget ligger att minimera intrång och negativa konsekvenser i skyddsvärda områden. Ostlänken kommer att ligga nära E4 på de delar som inte går i tunnel, då det är ett område som redan är påverkat av effekterna från befintlig infrastruktur.

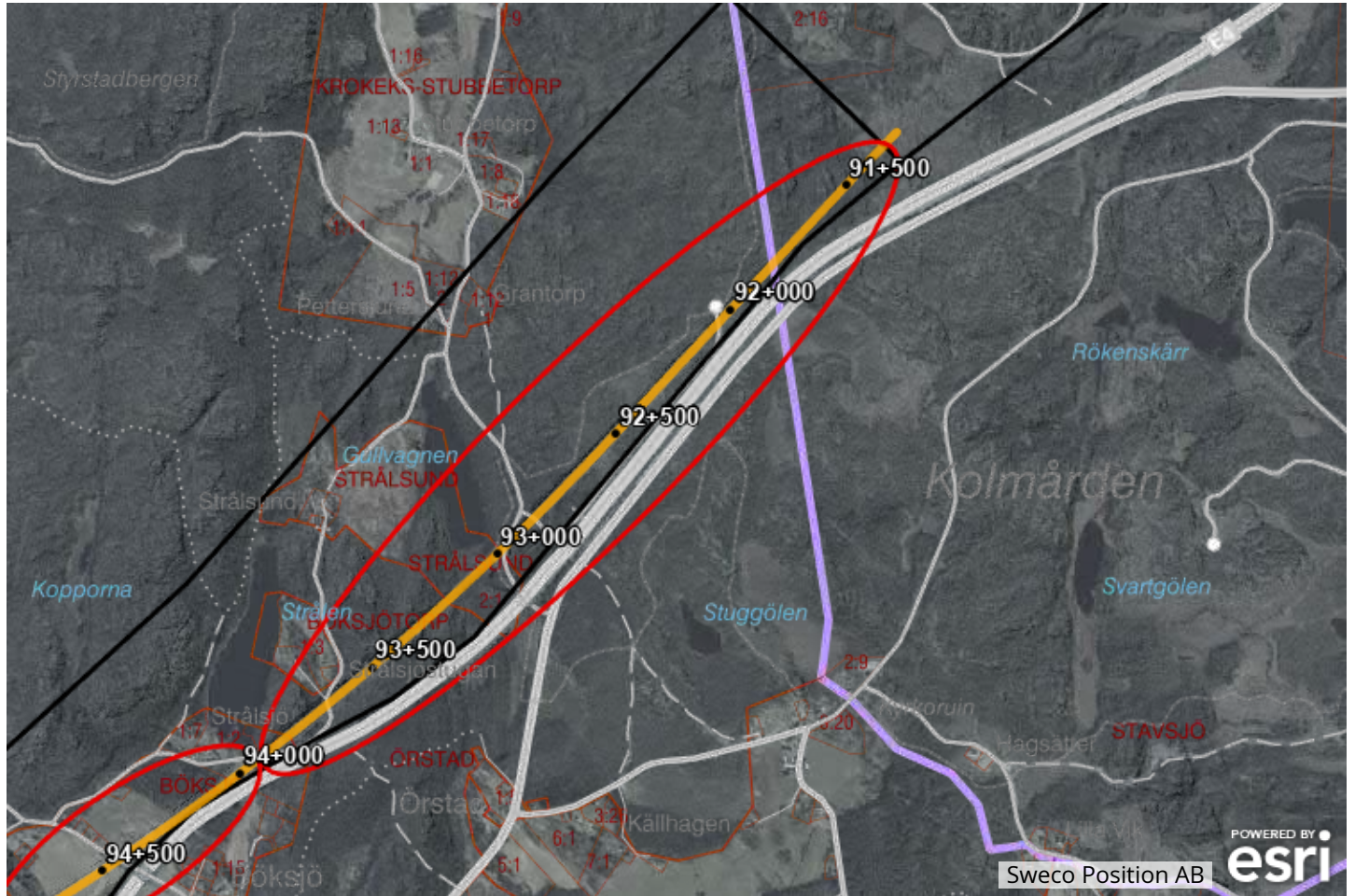
Delsträckan är uppdelad i ett antal geografiska områden för att du lättare ska kunna navigera till det område som just du är intresserad av. Med fokus på järnvägsplanen kan du i respektive avsnitt kan du läsa om hur

järnvägsanläggningen kommer att se ut när projektet är färdigt – i driftskedet – och de arbetsmoment som kommer att ske under byggskedet. Du kan också läsa om vilka förändringar som skett sedan föregående samråd, både i den permanenta anläggningen och under byggskedet.

Följande geografiska områden redovisas i denna flik. Respektive område går att klicka på för att komma direkt till önskat avsnitt.

- [Stavsjö-Strålen \(länken är endast tillgänglig i onlineberättelsen\)](#)
- [Böksjö \(länken är endast tillgänglig i onlineberättelsen\)](#)
- [Kolmårdstunneln inkl. södra tunnelpåslaget \(länken är endast tillgänglig i onlineberättelsen\)](#)
- [Malmölandet-Loddby \(länken är endast tillgänglig i onlineberättelsen\)](#)

Stavsjö-Strålen



Innehåll

Sektioner var 500:e m

•

Översiktsområden



Spåranläggning



Ostlänken korridor



Detta geografiska område sträcker sig från väster om Stavsjö fram till sjön Strålen, mellan km 91+326 till km 94+000. Järnvägen kommer här att huvudsakligen passera i bergskärning och ligger parallellt med befintlig sträckning av E4. Norr om länsgränsen knyter järnvägen an till den planerade järnvägssträckningen inom Skavsta-Stavsjö. För denna delsträcka tas en egen järnvägsplan fram och separata samråd hålls.

Vid förra samrådet presenterades järnvägsanläggningen på plan- illustrations- och profilkartor. Nedan finns länkar till dessa kartor.

Blad 3301: km 91+810 – 92+000 (link: <https://www.trafikverket.se/contentassets/305ce34da86542caafe13244c06ba8ee/stavsjo-lodd/by/blad-3301-pdf-3-mb.pdf>).

Blad 3302: km 92+000 – 93+000 (link: <https://www.trafikverket.se/contentassets/305ce34da86542caafe13244c06ba8ee/stavsjo-loddby/blad-3302-pdf-10-mb.pdf>).

Blad 3303: km 93+000 – 94+000 (link: <https://www.trafikverket.se/contentassets/305ce34da86542caafe13244c06ba8ee/stavsjo-loddby/blad-3303-pdf-33-mb.pdf>).

Kompletterande plankartor i anslutning till järnvägsspåret

Blad 3317: km 92+000 – 93+000 (link: <https://www.trafikverket.se/contentassets/305ce34da86542caafe13244c06ba8ee/stavsjo-loddby/blad-3317-pdf-427-kb.pdf>).

Driftskedet



Innehåll

- Sektioner var 500:e m

☐ Ostlänken korridor

■ VA-anläggning

Spåranläggning

■ Bank

☐ Tunnel

■ Bro

■ Skärning

■ Bergtunnel

Permanenta vägar

■ Permanenta vägar - Förslag omledning enskild väg

■ Permanenta vägar - Serviceväg

Slänter

■ VÄG

■ MARK

■ MARK, TRYCKBANKAR

Den permanenta järnvägsanläggningen börjar strax söder om Stavsjö. Sträckan består främst av bergskärning med ett djup på 10–20 meter, förutom en kortare sträcka förbi sjön Gullvagnen. Inom det här området kommer två teknikgårdar att anläggas, en i norra delen av sträckan och en i höjd med sjön Gullvagnen. En teknikgård är en yta som innehåller ett antal mindre byggnader och en mobilmast för drift och skötsel. Åtkomst till dessa teknikgårdar ges via servicevägar som anläggs och ansluter till befintliga vägar. Skinnarbovägen dras om och leds upp på en bro över Ostlänken. Ett fåtal fastigheter nära Strålen kommer erbjudas fastighetsnära bullerskyddsåtgärder för att klara riktvärden för buller. Bebyggelsen öster om Strålen kommer få en annan tillfartsväg då järnvägslinjen omöjliggör dagens sträckning av vägen. Se kartblad ovan för föreslagna åtgärder.

Förändringar i driftskedet



Innehåll

- Sektioner var 500:e m

☐ Ostlänken korridor

☐ VA-anläggning

Spåranläggning

☐ Bank

☐ Tunnel

☐ Bro

☐ Skärning

☐ Bergtunnel

Permanent vägar

☐ Permanent vägar - Förslag omledning enskild väg

☐ Permanent vägar - Serviceväg

Slänter

☐ VÄG

☐ MARK

☐ MARK, TRYCKBANKAR

Norra plangränsen (länken är endast tillgänglig i onlineberättelsen)

Våren 2020 beslutade Trafikverket att flytta den norra plangränsen norrut in över gränsen till Södermanlands län. Anledningen till flytten var att Miljöprövningen av vattenverksamheten för bergskärningen bör hållas ihop inom samma järnvägsplan. Den norra plangränsen flyttas därför norrut från km 91+807 till km 91+336, en sträcka på cirka 470 meter. Järnvägsanläggningen kommer att passera i skärning genom ett område kantat av skog. Skärningen hjälper till att hålla bullernivåerna låga, vilket gör att inga bullerskyddsåtgärder behövs för denna sträcka. All mark ägs av en enda fastighetsägare.

Inom den tillkomna sträckan finns tre områden med naturvärde klass 3, påtagligt naturvärde, vilka kommer att beröras. En öppen myr kommer troligen att försvinna helt, medan en sumpskog och en tallrismosse påverkas i mindre utsträckning.

Teknikgård (länken är endast tillgänglig i onlineberättelsen)

Strax söder om den gamla plangränsen fanns tidigare ett förslag till teknikgård. I och med en flytt av plangränsen har Trafikverket hittat en bättre placering för teknikgården, cirka 300 meter norrut, vid cirka km 91+657.

I samband med översynen av teknikgården har även servicevägens placering setts över. Den serviceväg som tidigare föreslagits ovanför bergskärningen har tagits bort. Däremot kommer servicevägen i skärningen att förlängas norrut till den nya placeringen av teknikgården.

Teknikgårdens nya placering påverkar inte några natur- eller kulturmiljöintressen.

Omledning enskild trafik vid Strålen (länken är endast tillgänglig i onlineberättelsen)

Bebyggelsen öster om Strålen kommer få en annan tillfartsväg då järnvägslinjen omöjliggör dagens sträckning av vägen. Trafikverket föreslår att den permanenta vägen ska gå norrut på befintlig väg mot Gullvagnen och vidare mot Skinnarbovägen, förutom att en ny väg anläggs runt bebyggelsen i Strålsund. Samråd med boende runt Strålen pågår om vägsträckningen. Befintlig väg kan behöva rustas upp med mötesplatser för att hantera den extra trafiken. Det finns flera boplatser av stenålderskaraktär i anslutning till befintlig väg norr om Strålsund. Om denna del av vägen ska breddas, så kommer det krävas tillstånd till ingrepp i fornlämning. Anläggande av ny väg runt Strålsund innebär att mark tas i anspråk inom strandskyddat område. Vägen kommer här att passera över ett vattendrag med naturvärdesklass 3 (påtagligt naturvärde). Information om påverkan finns även i fliken om vattenverksamhet.

Beslut om vägens permanenta utformning tas av Lantmäteriet i en anläggningsförrättning efter att järnvägsplanen vunnit laga kraft.

Byggskedet

Innehåll

- Sektioner var 500:e m

 Ostlänken korridor

VA-anläggning

Spåranläggning

 Bank

 Tunnel

 Bro

 Skärning

Produktionsvägar

 Produktionsvägar - Tillfällig omledning enskild trafik

 Produktionsvägar - Byggvägar

Produktionsytor

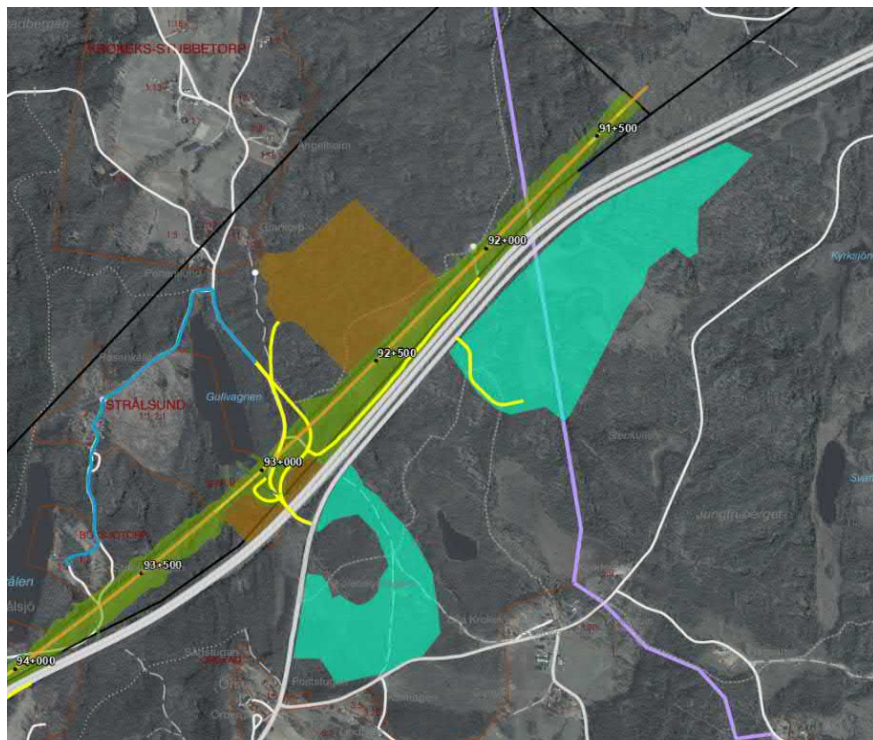
 Tillfällig nyttjanderätt generell

 Tillfällig nyttjanderätt etablering

 Tillfällig nyttjanderätt upplag

 Tillfällig nyttjanderätt infiltrationsområde

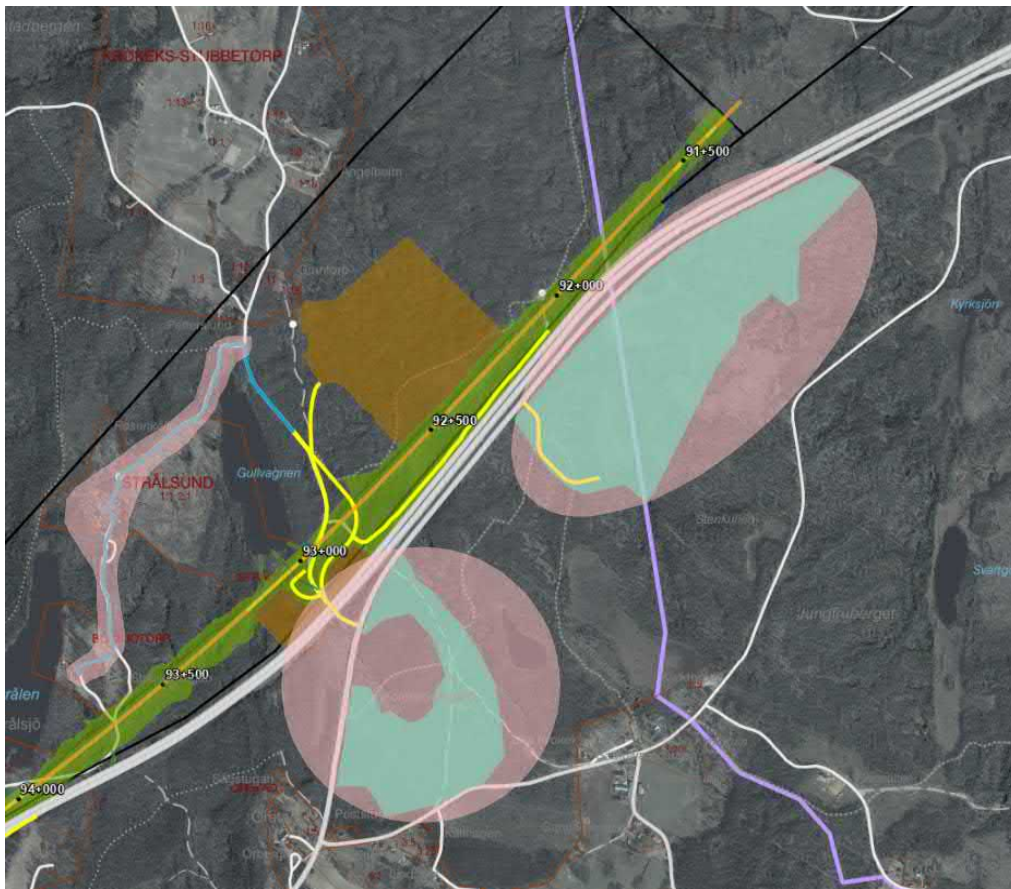
 Reviderade ytor



För att bygga Skinnarbovägens bro över Ostlänken krävs produktionsytor där det ska finnas plats för kranar, andra maskiner, material och etablering. Transporter i samband med byggnationen av järnvägsanläggningen kommer periodvis att påverka befintligt vägnät. Skinnarbovägen planeras att hållas öppen för allmänheten under arbetet med ombyggnationen. Skinnarbovägen kommer på sträckan från järnvägslinjen till Nyköpingsvägen användas för transporter.

För att skapa bergskärningen i den norra delen av sträckan kommer berg att sprängas loss och därefter krossas och lagras i högar öster om Gullvagnen på etableringsytan som är cirka 170 000 m². Sprängningen kan ibland medföra kort avstängning av trafik längs E4. Sprängningen medför även tillfälligt höga bullernivåer. Buller uppkommer också från krossning, lastning och transporter. Järnvägsbanken kommer att byggas upp med de bergmassor som krossats. Efter att järnvägsbanken har byggts färdigställs anläggningen med spår- och övriga järnvägssystem så som el-, signal- och telesystem.

Förändringar i byggskedet



Innehåll

- Sektioner var 500:e m



Ostlänken korridor

VA-anläggning



Spårplanläggning



Bank



Tunnel



Bro



Skärning

Produktionsvägar



Produktionsvägar - Tillfällig omledning enskild trafik



Produktionsvägar - Byggvägar

Produktionsytor



Tillfällig nyttjanderätt generell



Tillfällig nyttjanderätt etablering



Tillfällig nyttjanderätt upplag



Tillfällig nyttjanderätt infiltrationsområde



Reviderade ytor

Omledning enskild trafik vid Strålen (länken är endast tillgänglig i onlineberättelsen)

Boende vid Strålen kommer behöva köra en annan väg även under byggskedet. Trafiken leds tillfälligt på en befintlig väg genom gårdarna vid Strålsund och vidare ut mot Skinnarbovägen. Ingen byggtrafik kommer att gå på vägen utan endast enskild trafik. Tillfällig väg kommer endast nyttjas ifall ny permanent väg inte redan beslutats i en lantmäteriförrättning och anlagts.

Massupplag

Inom delsträckan har ytor för arbetsområden och massupplag justerats och tillkommit sedan förra samrådet. Se rubrik *Masshantering* i flik *Beskrivning av projektet* för utförligare beskrivning av bakgrund till detta. Regnvatten som faller ner på ytorna (avvattning) kommer att ledas vidare till närliggande vattendrag.

Yta vid länsgränsen, söder om E4 och Nyköpingsvägen (länken är endast tillgänglig i onlineberättelsen)

En ny yta för massupplag på cirka 310 000 m² har lagts till vid länsgränsen, söder om E4 och Nyköpingsvägen (väg 899). Ytan kommer inte att påverka några kända fornlämningar. Dock finns två myrar med påtagligt naturvärde i området. Hänsyn kommer tas så att påverkan på dessa undviks. Ytan ligger cirka 600 meter från närmaste bostadsfastigheter.

För att nå massupplagsytan under byggskedet kommer befintligt vägnät att användas. Från arbetstunnelmynningen vid Böksjö kommer transporter av massorna att gå i bergskärningarna i järnvägslinjen, sedan under E4 och på Skinnarbovägen. Därefter körs massorna via väg 899 för att komma ut på upplagsytan.

För massor från övriga arbetstunnelmynningar kommer transporterna att gå via E4 till trafikplatsen vid Stavsjö eller Strömsfors och därefter via väg 899 till massupplagsytan. Avvattningen från massupplaget kommer så småningom att hamna i vattenförekomen Stavsjön.

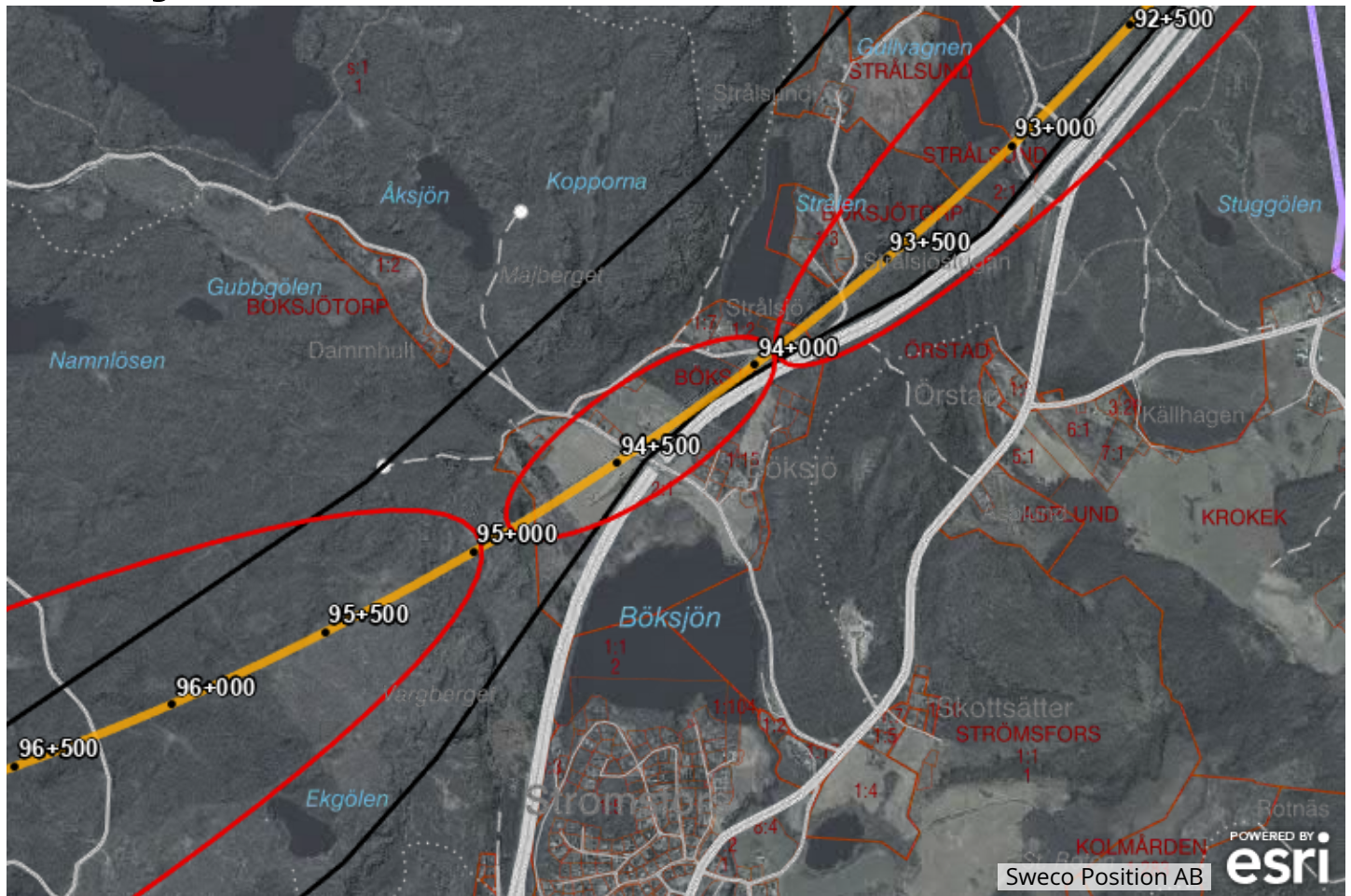
Yta vid Örstad, längs Nyköpingsvägen och Promillevägen (länken är endast tillgänglig i onlineberättelsen)

En ny yta för massupplag på cirka 130 000 m² har lagts till vid Örstad längs Nyköpingsvägen (väg 899) och Promillevägen (väg 907). Ytan kommer inte att påverka några höga naturvärden. En gammal kolerakyrkogård finns dock nära ytan. Hänsyn kommer tas så att påverkan på den undviks.

Ett fåtal bostadsfastigheter finns inom 50 meter från ytan och ytterligare några inom 300 meter. Den föreslagna ytan ligger inom ett avverkat område i närheten av ett öppet landskap, vilket innebär att den kommer att vara synlig. Vid transport och avlastning i området kan det uppkomma störningar i form av ökat buller och damning. Avvattningen från massupplaget kommer efter en lång rinnväg att hamna i vattenförekomen Svintunaån.

För att nå ytan under byggskedet används samma transportväg som för ytan vid länsgränsen. Transporter till upplagsytan kommer inte att få ske via väg 907.

Böksjö



Innehåll

Sektioner var 500:e m

•

Översiktsområden



Spåranläggning



Ostlänken korridor



Detta geografiska område beskriver området kring Böksjö, mellan cirka km 94+000 till km 95+000. Här passerar Ostlänken omväxlande på låg bank och grund skärning.

Vid förra samrådet presenterades järnvägsanläggningen på plan- illustrations- och profilkartor. Nedan finns länkar till dessa kartor.

Blad 3304: km 94+000 – 95+000 (link: <https://www.trafikverket.se/contentassets/305ce34da86542caafe13244c06ba8ee/stavsjo-lodd-by/blad-3304-pdf-3-mb.pdf>)

Kompletterande plankartor i anslutning till järnvägsspåret

Blad 3318: km 94+000 – 95+300 (link: <https://www.trafikverket.se/contentassets/305ce34da86542caafe13244c06ba8ee/stavsjo-lodd-by/blad-3318-pdf-651-kb.pdf>)

Driftskedet

Innehåll



- Sektioner var 500:e m
- ☐ Ostlänken korridor
- ☐ VA-anläggning
- Spåranläggning
 - ☐ Bank
 - ☐ Tunnel
 - ☐ Bro
 - ☐ Skärning
- ☐ Bergtunnel
- Permanenta vägar
 - ☐ Permanenta vägar - Förslag omledning enskild väg
 - ☐ Permanenta vägar - Serviceväg
- Slänter
 - ☐ VÄG
 - ☐ MARK
 - ☐ MARK, TRYCKBANKAR

Vid Böksjötorp kommer Böksjövägen, som korsar E4, att dras om. Vägen flyttas något längre söderut och leds upp på en bro över både E4 och Ostlänken. Efter det passerar järnvägen på en bro över Åksjöbäcken.

Strax söder om Åksjöbäcken anläggs en tunnel som kommer att vara av betong den första synliga delen ut ur berget. Vid tunnelmynningen kommer ytor för räddning och service att vara lokaliserade. Parallellt med tunnelns början löper en servicetunnel. Vid servicetunnelns öppning anläggs ytor för serviceutrustning och fordon. Järnvägens anläggning och ytor nås via räddnings- och servicevägar som kommer att ansluta till Böksjövägen.

Bullerskydd i form av skärmar planeras i Böksjö där det behövs för att klara riktvärden och det är samhällsekonomiskt rimligt. Ett tiotal fastigheter i Böksjö kommer även att erbjudas fastighetsnära bullerskyddsåtgärder som ett komplement för att klara riktvärden för buller. Se kartblad ovan för föreslagna åtgärder.

Förändringar i driftskedet

Innehåll



- Sektioner var 500:e m
- Ostlänken korridor
- VA-anläggning
- Spåranslaggning
 - Bank
 - Tunnel
 - Bro
 - Skärning
- Bergtunnel
- Permanent vägar
 - Permanent vägar - Förslag omledning enskild väg
 - Permanent vägar - Serviceväg
- Slänter
 - VÄG
 - MARK
 - MARK, TRYCKBANKAR

Dagvattenhantering i Böksjö (länken är endast tillgänglig i onlineberättelsen)

Under förra samrådet presenterades en lösning som innebar att Strålens utlopp skulle grävas om fram till jordbruksmarken strax uppströms E4, därefter kulverteras under järnvägen och tillkommande väg för att sedan kopplas på den 400 meter långa kulverten under E4.

Nuvarande lösning innebär att vattendraget från Strålens utlopp kommer att ledas om. Ett nytt dike kommer att anläggas mellan Ostlänken och E4 som leder till ett ökat permanent markanspråk. Utredning pågår om diket sedan ska ledas via Åksjöbäcken eller direkt till Böksjön via ny trumma. Se mer under fliken *Miljöprövning*.

Byggskedet

Innehåll



- Sektioner var 500:e m
- Ostlänken korridor
- VA-anläggning
- Spåranläggning
 - Bank
 - Tunnel
 - Bro
 - Skärning
- Produktionsvägar
 - Produktionsvägar - Tillfällig omledning enskild trafik
 - Produktionsvägar - Byggvägar
- Produktionsytor
 - Tillfällig nyttjanderätt generell
 - Tillfällig nyttjanderätt etablering
 - Tillfällig nyttjanderätt upplag
 - Tillfällig nyttjanderätt infiltrationsområde
 - Reviderade ytor

Arbetena i området kring Böksjö är omfattande och är främst koncentrerade till anläggande av tunnel, men även byggnation av bro och tillfälliga ramper till E4 kommer att påverka närboende. Skog kommer att behöva avverkas och markytor jämnas till för att möjliggöra plats för produktionsytor och arbetsvägar. En temporär trafikplats är nödvändig för att byggtrafik ska komma ut på E4. Därmed minimeras byggtrafik på lokalvägar under den största delen av byggtiden.

Under arbetet med att anlägga tunneln kommer en stor mängd berg att sprängas loss och krossas för att förberedas inför tillverkning av betong i en planerad betongstation vid tunneln. En stor produktionsyta på cirka 130 000 m² är därför placerad ovanpå tunnelmynningen för etablering och masshantering. Jord- och bergmassor behöver transporteras till någon av massupplagsytorna. Krossverksamheten kommer att placeras så långt från bebyggelse som möjligt för att minimera påverkan i form av buller. Järnvägsbanken kommer sedan att byggas upp med de bergmassor som krossats. Efter att järnvägsbanken har byggts färdigställs anläggningen med spår- och övriga järnvägssystem så som el-, signal- och telesystem.

Förändringar i byggskedet



Innehåll

- Sektioner var 500:e m

□ Ostlänken korridor

VA-anläggning

Spåranläggning

Bank

Tunnel

Bro

Skärning

Produktionsvägar

— Produktionsvägar - Tillfällig omledning enskild trafik

— Produktionsvägar - Byggvägar

Produktionsytor

■ Tillfällig nyttjanderätt generell

■ Tillfällig nyttjanderätt etablering

■ Tillfällig nyttjanderätt upplag

■ Tillfällig nyttjanderätt infiltrationsområde

■ Reviderade ytor

Etableringsyta i Böksjö (länken är endast tillgänglig i onlineberättelsen)

Sedan förra samrådet har etableringsytan vid Strålsjösand minskats. Detta för att spara en skogsridå och för att komma längre bort från bäcken som går från Kopporna. Ytan har även minskats för att öka avståndet till angränsande fastighet och intilliggande åker. Minskningen redovisas med röd polygon i kartan.

Massupplag

Inom delsträckan har ytor för arbetsområden och massupplag justerats sedan förra samrådet. Se rubrik Masshantering i flik Beskrivning av projektet för utförligare beskrivning av bakgrund till detta.

Yta vid Vargberget, sydväst om tunnelmynningen i Böksjö (länken är endast tillgänglig i onlineberättelsen)

Massupplagsytan ovanpå tunnelmynningen kompletteras med en yta mot Vargberget (cirka 150 000 m²) för mer långvarig lagring av bergmassor. Inom ytan finns en möjlig fornlämning som kan påverkas men inga kända naturvärden finns i närområdet.

Bergmassorna från tunneln kommer att kunna transporteras direkt till ytan. När massorna transporteras från ytan kommer det ske via det tillfälliga ramperna ut på E4. Avvattningen från massupplaget föreslås att tas om hand, som övrigt länshållningsvatten från tunneldrivningen. Avvattningen från massupplaget kommer så småningom annars att hamna i Svinatunaån eller Åksjöbäcken.

Kolmårdstunneln inkl. södra tunnelpåslaget



Innehåll

Översiktsområden



Spåranläggning



Ostlänken korridor



Detta geografiska område beskriver Kolmårdstunneln inklusive det södra tunnelpåslaget och sträcker sig mellan cirka km 95+000 till km 102+700. Området berör även en massupplagsyta vid Torsjön.

Vid förra samrådet presenterades järnvägsanläggningen på plan- illustrations- och profilkartor. Nedan finns länkar till dessa kartor.

Blad 3305: km 95+000 – 96+000 (link: <https://www.trafikverket.se/contentassets/305ce34da86542caafe13244c06ba8ee/stavsjo-loddbym/blad-3305-pdf-4-mb.pdf>)

Blad 3306: km 96+000 – 97+000 (link: <https://www.trafikverket.se/contentassets/305ce34da86542caafe13244c06ba8ee/stavsjo-loddbym/blad-3306-pdf-11-mb.pdf>)

Blad 3307: km 97+000 – 98+000 (link: <https://www.trafikverket.se/contentassets/305ce34da86542caafe13244c06ba8ee/stavsjo-loddby/blad-3307-pdf-4-mb.pdf>)

Blad 3308: km 98+000 – 99+000 (link: <https://www.trafikverket.se/contentassets/305ce34da86542caafe13244c06ba8ee/stavsjo-loddby/blad-3308-pdf-4-mb.pdf>)

Blad 3309: km 99+000 – 100+000 (link: <https://www.trafikverket.se/contentassets/305ce34da86542caafe13244c06ba8ee/stavsjo-loddby/blad-3309-pdf-4-mb.pdf>)

Blad 3310: km 100+000 – 101+000 (link: <https://www.trafikverket.se/contentassets/305ce34da86542caafe13244c06ba8ee/stavsjo-loddby/blad-3310-pdf-4-mb.pdf>)

Blad 3311: km 101+000 – 102+000 (link: <https://www.trafikverket.se/contentassets/305ce34da86542caafe13244c06ba8ee/stavsjo-loddby/blad-3311-pdf-4-mb.pdf>)

Blad 3312: km 102+000 – 103+000 (link: <https://www.trafikverket.se/contentassets/305ce34da86542caafe13244c06ba8ee/stavsjo-loddby/blad-3312-pdf-4-mb.pdf>)

Kompletterande plankartor i anslutning till järnvägsspåret

Blad 3318: km 94+000 – 95+200 (link: <https://www.trafikverket.se/contentassets/305ce34da86542caafe13244c06ba8ee/stavsjo-loddby/blad-3318-pdf-651-kb.pdf>)

Blad 3319: km 95+000 – 96+200 (link: <https://www.trafikverket.se/contentassets/305ce34da86542caafe13244c06ba8ee/stavsjo-loddby/blad-3319-pdf-468-kb.pdf>)

Blad 3320: km 96+000 – 97+000 (link: <https://www.trafikverket.se/contentassets/305ce34da86542caafe13244c06ba8ee/stavsjo-loddby/blad-3320-pdf-434-kb.pdf>)

Blad 3321: km 97+000 – 98+200 (link: <https://www.trafikverket.se/contentassets/305ce34da86542caafe13244c06ba8ee/stavsjo-loddby/blad-3321-pdf-446-kb.pdf>)

Blad 3322: km 99+000 – 100+200 (link: <https://www.trafikverket.se/contentassets/305ce34da86542caafe13244c06ba8ee/stavsjo-loddby/blad-3322-pdf-418-kb.pdf>)

Blad 3323: km 100+000 – 101+200 (link: <https://www.trafikverket.se/contentassets/305ce34da86542caafe13244c06ba8ee/stavsjo-loddby/blad-3323-pdf-423-kb.pdf>)

Blad 3324: km 101+500 – 102+500 (link: <https://www.trafikverket.se/contentassets/305ce34da86542caafe13244c06ba8ee/stavsjo-loddby/blad-3324-pdf-526-kb.pdf>)

Blad 3327: km 99+800 – 101+000 (link: <https://www.trafikverket.se/contentassets/305ce34da86542caafe13244c06ba8ee/stavsjo-loddby/blad-3327-pdf-441-kb.pdf>)

Driftskedet



Innehåll

- Sektioner var 500:e m

□ Ostlänken korridor

■ VA-anläggning

Spåranläggning

■ Bank

□ Tunnel

■ Bro

■ Skärning

■ Bergtunnel

Permanenta vägar

■ Permanenta vägar - Förslag omdirigering enskild väg

■ Permanenta vägar - Serviceväg

Slänter

■ VÄG

■ MARK

■ MARK, TRYCKBANKAR

Efter Böksjö fortsätter Ostlänken genom tunnel och passerar Kolmården i en cirka 8 kilometer lång bergtunnel med betonginklädnad. Tunnelns längd har valts för att minimera påverkan på värdeområden för landskapsbild, friluftsliv, samt natur- och kulturmiljö. Vid Böksjö, Svartgölen, Rödmosse och Persdal kommer tunnelmynningar för arbetstunnlar att finnas. Arbetstunnlarna vid Böksjö och Persdal kommer att behållas som tillfartstunnlar till servicetunneln. Övriga arbetstunnlar kommer att stängas och plomberas. Räddnings- och servicevägar anläggs och ansluts till befintliga vägar.

Kolmårdstunneln passerar strax väster om sjön Skiren. Enligt regeringens tillåtighetsbeslut ska Ostlänkens påverkan på Skiren så långt möjligt begränsas, vilket kommer att följas upp i ett kontrollprogram före och under byggskedet samt under drift. Beslut om kontrollprogrammets omfattning och tunnelns påverkan tas av Mark och miljödomstolen. Se fliken *Miljöprövning*.

Strax före tunnelmynningen, där tunneln korsar E4, anläggs ett ventilationstorn från servicetunneln med tillhörande serviceyta och serviceväg.

En tunnelmynning och ytor för service av järnvägsanläggningen anläggs strax nordväst om Villa Skoga. Bullerskydd i form av en delvis genomsiktig skärm kommer att placeras vid tunnelmynningens östra sida för att skydda Villa Skoga. I närområdet anläggs även en teknikgård.

Efter tunneln vid Bråvikenbranten övergår Ostlänken till att ligga i skärning en kortare sträcka, sedan på bank och därefter på bro över Nyköpingsvägen (väg 898), Nyköpingsbanan och Strandvägen (väg 899). Väg 898 kommer att förflyttas något på en kortare sträcka för att kunna passera under Ostlänken. Väg 899 kommer att ligga kvar i befintligt läge men utrustas med vägräcken. Trafikplats Björnsnäs kommer att ligga kvar i befintligt läge. Den norrgående avfartsrampen kommer att utrustas med vägräcken.

Norra delen (länken är endast tillgänglig i onlineberättelsen)

Här kan du se hur den norra delen av Kolmårdstunneln ser ut i driftskedet.

Södra delen (länken är endast tillgänglig i onlineberättelsen)

Här kan du se hur den södra delen av Kolmårdstunneln ser ut i driftskedet.

Förändringar i driftskedet



Innehåll

- Sektioner var 500:e m



Ostlänken korridor

■ VA-anläggning

Spåranslaggning

■ Bank

□ Tunnel

■ Bro

■ Skärning

■ Bergtunnel

Permanenta vägar

■ Permanenta vägar - Förslag omledning enskild väg

■ Permanenta vägar - Serviceväg

Slänter

■ VÄG

■ MARK

■ MARK, TRYCKBANKAR

Serviceväg till servicetunnel i Persdal (länken är endast tillgänglig i onlineberättelsen)

Servicetunnelns anslutning vid Persdal kräver en permanent serviceväg. Vid tidigare samråd redovisades att servicefordonen skulle åka på befintlig väg under E4 ner mot Nyköpingsvägen. Nu kommer servicetrafiken att åka på befintlig väg mot Gamla Stockholmsvägen istället. Befintlig väg kommer att breddas och förstärkas vilket påverkar två fornlämningar - en hålväg och en avrättningsplats. Detta gör att länsstyrelsen kan ställa krav på arkeologisk förundersökning alternativt utredning.

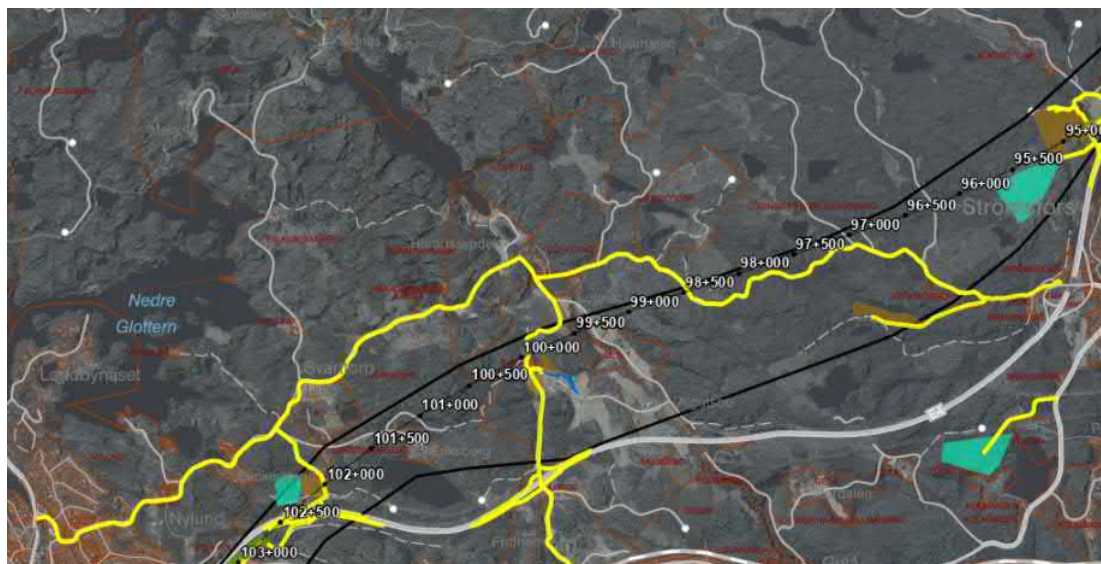
Yta vid ventilationstornet (länken är endast tillgänglig i onlineberättelsen)

Norr om E4 där servicetunneln slutar anläggs ett ventilationstorn. Tidigare var det även tänkt att en serviceväg skulle byggas ända fram till ventilationstornet. Men för att inte komma i konflikt med den tillfälliga rampen mot E4, flyttas nu befintlig väg till Rotnäs något norrut och en vändplats anläggs på servicevägen i anslutning till ytan vid ventilationstornet. Det gör att markanspråket i anslutning till ventilationstornet kommer att minska.

Södra tunnelpåslaget (länken är endast tillgänglig i onlineberättelsen)

Vid södra tunnelpåslaget har en räddningsyta justerats i bredd och längd för att minska det permanenta markanspråket mot Villa Skoga. Minskningen visas med en röd polygon i kartan.

Byggskedet



Innehåll • Sektioner var 500:e m

☐ Ostlänken korridor

VA-anläggning



Spåranläggning



Bank



Tunnel



Bro



Skärning



Produktionsvägar



För Kolmårdstunneln anläggs fyra arbetstunnlar längs sträckan (Böksjö, Svartgölen, Rödmossen och Persdal). På detta sätt kommer det att finnas flera tunnelfronter att arbeta från, vilket förkortar byggtiden. Vid varje tunnelmynning krävs ytor för att få plats med teknisk utrustning och utrymme för temporär masshantering. Från den södra tunnelmynningen kommer arbeten att bedrivas cirka 50 meter in i tunneln. Detta gör att påverkan på Villa Skoga och arbeten vid Bråvikens förkastningsbrant kommer att begränsas.

För att bygga tunneln kommer en stor mängd berg att sprängas loss och krossas för att förberedas inför tillverkning av betong. Inför arbeten med järnvägs- och arbetstunnlar kommer skog att behöva avverkas och markytor jämnas till för att möjliggöra plats för produktionsytor och arbetsvägar. Jord- och bergmassor, betong och övrigt material behöver transporteras via E4, vilket medför byggtrafik under hela byggtiden. Två tillfälliga på- och avfarter vid Rödmossen och Persdal kommer att anläggas på E4 för att minimera påverkan och belastning på befintliga enskilda vägar. Anläggningen färdigställs slutligen med att spår- och övriga järnvägssystem som el-, signal- och telesystem anläggs.

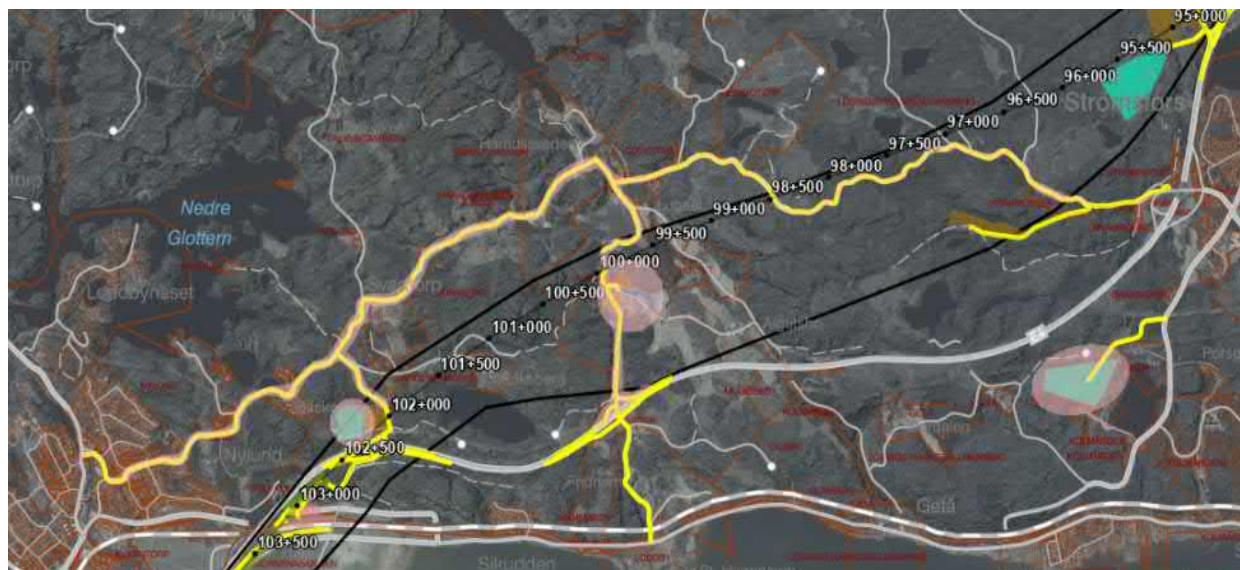
Norra delen (länken är endast tillgänglig i onlineberättelsen)

Här kan du se hur norra delen av Kolmårdstunneln ser ut under byggskedet.

Södra delen (länken är endast tillgänglig i onlineberättelsen)

Här kan du se hur södra delen av Kolmårdstunneln ser ut under byggskedet.

Förändringar i byggskedet



Innehåll

- Sektioner var 500:e m
- ☐ Ostlänken korridor
- VA-anläggning
- Spåranläggning
- Bank
- Tunnel
- Bro
- Skärning
- Produktionsvägar
- Produktionsvägar - Tillfällig omledning enskild trafik
- Produktionsvägar - Byggvägar
- Produktionsytor
- Tillfällig nyttjanderätt generell
- Tillfällig nyttjanderätt etablering
- Tillfällig nyttjanderätt upplag
- Tillfällig nyttjanderätt infiltrationsområde
- Reviderade ytor

Gamla Stockholmsvägen (länken är endast tillgänglig i onlineberättelsen)

Vid förra samrådet redovisades ingen byggtfärd på Gamla Stockholmsvägen. Vägen kommer att behövas under byggskedet, främst vid byggstart innan de tillfälliga ramperna mot E4 har byggts, samt för persontransporter under hela byggtiden. Gamla Stockholmsvägen har i sig höga kulturvärden. Eventuell breddning för mötesfickor kommer därför utföras så att dessa värden inte påverkas.

Sträckan mellan Strömsfors trafikplats och den nya arbetsvägen till Svartgölens tunnelpåslag kommer användas för byggtransporter från arbetstunneln ut till massupplagsytor under hela byggnationen. För att minska påverkan på boende kommer en separat arbetsväg byggas förbi bostäderna vid Tyskorpst.

Etableringsytor vid Rödmosen (länken är endast tillgänglig i onlineberättelsen)

I förra samrådet redovisades inte vilken mark som behövdes under byggtiden då Trafikverket redan äger de ytor som behövs under byggtid. För att förtydliga omfattningen på ytor redovisas de nu i kartan. Etableringsytorna behövs då det kommer att byggas en arbetstunnel i Rödmosen och i närheten till den behövs yta för att få plats med teknisk utrustning och utrymme för temporär masshantering. Tillfälliga rampar kommer att byggas till E4 för att hantera masstransporterna.

Området har höga natur-, kultur- och rekreationsvärden. I Rödmosse finns till exempel artmiljöer för ett antal skyddade arter såsom nattskärra, hasselsnok, fladdermöss och större vattensalamander. I landskapet har även spillkråka, gröngöling och gulspurv påträffats. På grund av sin småskalighet och omväxlande karaktär är även skogen och ängsmarken värdefull. Etableringsytorna och arbetsvägarna har minimerats och placerats för att minska påverkan på dessa värden.

På platsen finns Rödmossebacken som är ett biflöde till Getåbacken. Rödmossebacken är tydligt påverkad av fysiska ingrepp, det är dikesliknande och rätat. En ersättningsåtgärd kommer att genomföras till följd av att våtmarker försvinner norr om Gullvagnen när järnvägen anläggs och bäcken från Strålen kulverteras på en längre sträcka. Åtgärden innebär att vattendraget på sträckan ges ett meandrande lopp och svämplan som tillåts svämmas över vid höga vattenflöden. Området omfattas av strandskydd och då vattendraget rinner genom jordbruksmark omfattas det även av generellt biotopskydd. Åtgärden innebär att jordbruksmark tas ur produktion då skog kommer tillåtas att växa upp.

Vattenförsörjning och länshållningsvatten (länken är endast tillgänglig i onlineberättelsen)

När Kolmårdstunneln ska byggas krävs stora mängder vatten för att borra inför sprängning. Trafikverket behöver därför tillgång till vatten och senare kunna hantera det vatten som har använts. Detta vatten kallas för länshållningsvatten. Då vattentillgången och den naturliga reningsförmågan är begränsad i Kolmården kommer tillfälliga vattenledningar att anläggas inom vägområdet längs E4 från Strömsfors till Björnsnäs, samt andra mindre vägar till arbetstunnlar. Dialog pågår med Nodra kring leverans av vatten och mottagande av länshållningsvatten.

Längs E4 kommer en pumpstation och en tryckstegringsstation att anläggas. **Pumpstationen (länken är endast tillgänglig i onlineberättelsen)** placeras inte i samma läge som ledningarna, utan är placerad en bit vid sidan av E4 mellan Gamla Stockholmsvägen och den nya arbetsvägen vid Tyskorpets. **Tryckstegringsstationen (länken är endast tillgänglig i onlineberättelsen)** kommer att placeras en bit in från E4 vid de tillfälliga ramperna i Persdal. För pumpstationen, tryckstegringsstation och ledningar in till tunnelmynningarna behövs tillfälligt markanspråk.

Massupplag

Inom delsträckan har ytor för arbetsområden och massupplag justerats sedan förra samrådet. Se rubrik *Masshantering* i flik *Beskrivning av projektet* för utförligare beskrivning av bakgrund till detta.

Yta vid Brinken, väster om Torsjön (länken är endast tillgänglig i onlineberättelsen)

En ny yta för massupplag på cirka 150 000 m² har lagts till vid Brinken, väster om Torsjön. Anledningen till att ytan har valts är för att sprida kvävebelastningen på befintliga vattendrag. I området finns inga kända fornlämningar. Enstaka fastigheter finns i närheten av ytan. Avvattning från massupplaget kommer ledas förbi Torsjön för att så småningom att hamna i Bråviken.

För att nå ytan under byggskedet kommer en tillfällig arbetsväg som går längs med befintlig kraftledningsgata från Nyköpingsvägen att anläggas.

Yta vid Persdal (länken är endast tillgänglig i onlineberättelsen)

Ytan har utökats från cirka 30 000 m² till cirka 80 000 m² sedan föregående samråd. I närheten av ytan finns kända fornlämningar som man behöver ta hänsyn till. Avvattning från massupplaget kommer följa den naturliga avrinningsvägen till vattendraget i ravinen (inom område för skogligt biotopskydd vid Villa Skoga) söder om E4 och vidare till dike som leder vidare till Bråviken.

Bergmassorna från tunneln kommer att kunna transporteras direkt till ytan. När massorna transporteras från ytan kommer det ske via de tillfälliga ramperna ut på E4.

Malmölandet-Loddbby



Innehåll

Sektioner var 500:e m

•

Översiktsområden



Spåranläggning



Ostlänken korridor



Detta geografiska område beskriver området från Malmölandet vid cirka km 102+700 fram till järnvägsplanens gräns norr om Västra Bravikenvägen vid km 106+000. Järnvägen binds samman med den planerade järnvägssträckningen inom delsträckan Loddbby-Klinga, som har en egen järnvägsplan.

Vid förra samrådet presenterades järnvägsanläggningen på plan- illustrations- och profilkartor. Nedan finns länkar till dessa kartor.

Blad 3312: km 102+000 – 103+000 (link: <https://www.trafikverket.se/contentassets/305ce34da86542caafe13244c06ba8ee/stavsjo-loddbby/blad-3312-pdf-4-mb.pdf>).

Blad 3313: km 103+000 – 104+000 (link: <https://www.trafikverket.se/contentassets/305ce34da86542caafe13244c06ba8ee/stavsjo-loddbby/blad-3313-pdf-4-mb.pdf>).

Blad 3314: km 104+000 – 105+000 (link: <https://www.trafikverket.se/contentassets/305ce34da86542caafe13244c06ba8ee/stavsjo-loddbby/blad-3314-pdf-3-mb.pdf>).

Blad 3315: km 105+000 – 106+000 (link: <https://www.trafikverket.se/contentassets/305ce34da86542caafe13244c06ba8ee/stavsjo-loddbby/blad-3315-pdf-4-mb.pdf>).

Kompletterande plankartor i anslutning till järnvägsspåret

Blad 3324: km 101+500 – 102+500 (link: <https://www.trafikverket.se/contentassets/305ce34da86542caafe13244c06ba8ee/stavsjo-loddbby/blad-3324-pdf-526-kb.pdf>).

Blad 3325: km 105+000 – 106+000 (link: <https://www.trafikverket.se/contentassets/305ce34da86542caafe13244c06ba8ee/stavsjo-loddbby/blad-3325-pdf-546-kb.pdf>).

Driftskedet



Innehåll

- Sektioner var 500:e m
- Ostlänken korridor
- VA-anläggning
- Spåranläggning
 - Bank
 - Tunnel
 - Bro
 - Skärning
- Bergtunnel
- Permanenta vägar
 - Permanenta vägar - Förslag omledning enskild väg
 - Permanenta vägar - Serviceväg
- Slänter
 - VÄG
 - MARK
 - MARK, TRYCKBANKAR

Ostlänken kommer att passera delar av Björnsnäs odlingslandskap och Malmölandet på en cirka 600 meter lång bro bredvid E4. På delar av den västra delen av bron planeras bullerskydd i form av en delvis genomsiktlig skärm för att skydda delar av boende i Åby. Ett tiotal fastigheter i Åby och en fastighet i Björnsnäs kommer även att erbjudas fastighetsnära bullerskyddsåtgärder som ett komplement för att klara riktvärden för buller. Se kartblad ovan för föreslagna åtgärder.

Ostlänken övergår därefter till en kortare bank innan järnvägen passerar Torshagsån på ytterligare en bro. På de partier som järnvägen går på bank kommer det att krävas markförstärkningsåtgärder i form av tryckbankar. En tryckbank är en förstärkningsåtgärd som ska agera motvikt för den belastning som järnvägsbanken bidrar med och på så sätt minska risken för skred.

En bit söderut, vid Bådstorp, passerar Ostlänken under Kardonbanan i skärning i en trågkonstruktion. Krusenhofsvägen och Kardonbanans båda spår kommer passera på broar över Ostlänken. I närområdet anläggs även en teknikgård och serviceväg som kommer att ansluta till befintliga vägar.

Förändringar i driftskedet



Innehåll

- Sektioner var 500:e m
- Ostlänken korridor
- VA-anläggning
- Spåranläggning
 - Bank
 - Tunnel
 - Bro
 - Skärning
- Bergtunnel
- Permanenta vägar
 - Permanenta vägar - Förslag omledning enskild väg
 - Permanenta vägar - Serviceväg
- Slänter
 - VÄG
 - MARK
 - MARK, TRYCKBANKAR

Bro över Malmölandet (länken är endast tillgänglig i onlineberättelsen)

Efter förra samrådet har Trafikverket beslutat att förlänga bron med ett fack, vilket motsvarar cirka 46 meter. Detta för att trafikanterna på E4 ska behålla sina upplevelser av slättlandskapen nedanför Bråvikens förkastningsbrant och vattnet i Bråviken. Detta innebär att en mindre areal kommer att tas i anspråk jämfört med det förslag som visades på föregående samråd.

Dagvattendamm söder om Torshagsån (länken är endast tillgänglig i onlineberättelsen)

Tidigare redovisades en dagvattendamm söder om Torshagsån och en serviceväg fram till dagvattendammen, vilket inte längre behövs. Det innebär att markanspråket mot den värdefulla åkermarken på Malmölandet minskas.

Dagvattenhantering söder om Bådstorp (länken är endast tillgänglig i onlineberättelsen)

Dagvattenhanteringen har förändrats söder om Bådstorp. Det var tidigare tänkt att vattnet från järnvägsskärningen inklusive överdiken skulle ledas till befintlig pumpstation, som pumpar vattnet vidare till Pjältån. För att minska belastningen på pumpstationen föreslås nu istället att vattnet leds i befintliga diken till Bravikenvägen och att en ny kulvert anläggs under Bravikenvägen och befintlig åker söder om Bravikenvägen fram till befintligt dike som leder ner till Bråviken.

Södra plangränsen (länken är endast tillgänglig i onlineberättelsen)

Sedan förra samrådet har den södra plangränsen för sträckan Stavsjö-Loddby flyttats norrut. Ny gräns ligger strax norr om Västra Bravikenvägen vid km 106+000. Detta för att hela Loddbys samhälle ska hanteras inom samma järnvägsplan (Loddbys-Klinga).

Byggskedet



Innehåll

- Sektioner var 500:e m

□ Ostlänken korridor

VA-anläggning



Spåranläggning

Bank

Tunnel

Bro

Skärning

Produktionsvägar

— Produktionsvägar - Tillfällig omledning enskild trafik

— Produktionsvägar - Byggvägar

Produktionsytor

■ Tillfällig nyttjanderätt generell

■ Tillfällig nyttjanderätt etablering

■ Tillfällig nyttjanderätt upplag

■ Tillfällig nyttjanderätt infiltrationsområde

■ Reviderade ytor

För att bygga bron över delar av Malmölandet kommer arbetsvägar och produktionsytor att anläggas parallellt med bron. Därefter utförs jord- och schaktningsarbete för brofundamenten. Söder om bron kommer jord att grävas bort för att kunna bygga järnvägsbanken och tryckbankar. Även vid Kardonbanan behövs omfattande schaktarbeten av jord. Efter att järnvägsbanken har byggts färdigställs anläggningen med spår- och övriga järnvägssystem som el-, signal- och telesystem.

Jord- och bergmassor, betong och övrigt material behöver transporteras via E4, vilket medför byggtrafik till och från Björnsnäs trafikplats och Västra Bravikenvägen under hela byggtiden.

Förändringar i byggskedet



Innehåll

- Sektioner var 500:e m

□ Ostlänken korridor

VA-anläggning

Spåranläggning

Bank

Tunnel

Bro

Skärning

Produktionsvägar

— Produktionsvägar - Tillfällig omledning enskild trafik

— Produktionsvägar - Byggvägar

Produktionsytor

■ Tillfällig nyttjanderätt generell

■ Tillfällig nyttjanderätt etablering

■ Tillfällig nyttjanderätt upplag

■ Tillfällig nyttjanderätt infiltrationsområde

■ Reviderade ytor

Arbetsväg vid bron över Malmölandet (länken är endast tillgänglig i onlineberättelsen)

Vid förra samrådet redovisades hur arbetsvägen för bron över Malmölandet skulle ansluta längre västerut. För att minska det tillfälliga markanspråket på åkern kommer arbetsvägen få samma sträckning som servicevägen och ansluta till Strandvägen (väg 899) i korsningen med vägen från Björnsnäs.

Etableringsyta vid Nyköpingsvägen och Nyköpingsbanan (länken är endast tillgänglig i onlineberättelsen)

En etableringsyta i närheten av södra tunnelpåslaget mellan Nyköpingsvägen (väg 898) och Nyköpingsbanan har utökats för att enklare kunna bygga bron över Malmölandet. Ytan behövs till exempel för upplag och uppställning av kranar.

Etableringsyta norr om Bådstorp (länken är endast tillgänglig i onlineberättelsen)

En etableringsyta har utökats till cirka 70 000 m² vid Bådstorp norr om Krusenhovsvägen för att möjliggöra spårbundna transporter i byggnationens slutskede. Massor och material kan då färdas via Norrköpings nybyggda godsbangård och sedan ut på järnvägsnätet.

Etableringsyta söder om Bådstorp (länken är endast tillgänglig i onlineberättelsen)

En etableringsyta har tillkommit söder om Bådstorp för att kunna lagra massor från jordskärningen vid Kardonbanan. Etableringsytan anläggs på åkermark norr om Västra Bravikenvägen där Norrköpings kommun enligt den fördjupade översiktsplanen för Malmölandet planlagt för verksamheter. Platsen är vald utifrån att i möjligaste mån samplanera Ostlänkens tillfälliga ytor med kommunens framtida planer för ändrad markanvändning. Ytan har avgränsats mot norr för att minska påverkan på skyddsvärda ekar i skogsbrynet.

Tom sida

Miljöprövning

Den här berättelsen skapades med *Esrís Story Map-journal*.
Läs den interaktiva versionen på webben på <https://arcg.is/1buqjm>.



Generellt om miljöprövning av vattenverksamheter

Att bygga i ett vattenområde och sänka av grundvatten är tillståndspliktigt och kallas för vattenverksamheter. Här (länken är endast tillgänglig i onlineberättelsen) kan du läsa mer om definitionen av vad som utgör vattenverksamhet. Anläggande och drift av Ostlänken kommer att innebära att både yt- och grundvatten påverkas. Parallellt med järnvägsplaneprocessen pågår det därför en tillståndsprövning, där Trafikverket kommer att söka tillstånd för vattenverksamhet hos mark- och miljödomstolen enligt Miljöbalken kap 11. Vid tillståndsprövningen av vattenverksamhet ska Trafikverket visa vilka konsekvenser i form av påverkan eller skada som den planerade vattenverksamheten orsakar.

Detta samråd är ett kompletterande samråd till det avgränsningssamråd som genomfördes 2019-2020, för de vattenverksamheter som har tillkommit.

Trafikverket har gjort bedömningen att de samlade vattenverksamheterna som kommer av järnvägsanläggningen innebär betydande miljöpåverkan.

Under samrådsprocessen tar Trafikverket kontakt och för dialoger med andra myndigheter, organisationer, berörd allmänhet och enskilt berörda för att få ta del av deras synpunkter och kunskap. Synpunkterna som kommer in vid samrådet sammanställs i en samrådsredogörelse.

Trafikverket tar fram en ansökan om tillstånd. Ansökan kommer att ha flera bilagor; en miljökonsekvensbeskrivning (MKB), en teknisk beskrivning, en grund- och ytvattenutredning, samrådsredogörelsen samt ett flertal andra utredningar och tillsammans med ansökan skickas de in till mark- och miljödomstolen för prövning. MKB:n kommer att innehålla information om vilka underlag och förutsättningar som finns avseende planer, tillstånd, miljömål, omgivning, formella skydd och krav samt de vattenverksamheter som järnvägens anläggande medför. MKB:n beskriver därefter bedömda konsekvenser för människors hälsa och miljön, samt vilka skydds- och skadeförebyggande åtgärder som planeras för att minimera de negativa miljökonsekvenserna.

Ansökan kungörs av mark- och miljödomstolen i tidningar så att de som önskar kan ta del av vad som planeras och har möjlighet att lämna synpunkter under remisstiden. Utöver kungörelsen får sakägare ta del av ansökan och lämna synpunkter på den. När remisstiden är över och synpunkter har bemötts kan domstolen begära kompletteringar av ansökan. När domstolen bedömer att ärendet är komplett kallar domstolen till huvudförhandling. Tillståndsprövningen avslutas genom att domstolen meddelar en dom. Genom tillståndsansökan och miljödom regleras hur konsekvenserna och eventuella ersättningsanspråk ska hanteras.

Följande geografiska områden redovisas i denna flik. Respektive område går att klicka på för att komma direkt till önskat avsnitt.

- [Stavsjö-Strålen \(länken är endast tillgänglig i onlineberättelsen\)](#)
- [Böksjö \(länken är endast tillgänglig i onlineberättelsen\)](#)
- [Kolmårdstunneln inkl. södra tunnelpåslaget \(länken är endast tillgänglig i onlineberättelsen\)](#)
- [Malmölandet-Loddby \(länken är endast tillgänglig i onlineberättelsen\)](#)

Vattenverksamheter Stavsjö-Loddbby



De vattenverksamheter som bedöms kunna bli aktuella är bortledning av grundvatten under byggskede och för vissa anläggningar även i driftskede, arbeten inom vattenområde vid passage av korsande vattendrag och våtmarksområden. Utöver detta kan infiltration av vatten för att minska påverkan på grundvattennivåer bli aktuellt i byggskedet och eventuellt i driftskede. Samrådet avser även hantering av det drän- och länshållningsvatten som är en direkt följdverksamhet av planerad anläggning.

Tidigare samråd avseende miljöprövning av vattenverksamheter Stavsjö-Loddbby

Ett samråd genomfördes under perioden november 2019 till januari 2020 och avsåg Trafikverkets förslag till detaljutformning av vald spårlinje samt tillhörande vattenverksamheter. Länsstyrelsen i Östergötland, kommuner, regioner, myndigheter, enskilda berörda och allmänhet samt organisationer inkom med synpunkter. **Här** ([link: http://www.trafikverket.se/contentassets/1fc01f3a19794072a05bf9fe3ba58161/stavsjo-loddbby/redogorelse-for-samrad-vattenverksamhet-stavsjo-loddbby-2020-04-15.pdf](http://www.trafikverket.se/contentassets/1fc01f3a19794072a05bf9fe3ba58161/stavsjo-loddbby/redogorelse-for-samrad-vattenverksamhet-stavsjo-loddbby-2020-04-15.pdf)) hittar du redogörelsen för det samrådet.

De vanligaste synpunkterna avseende vattenverksamheterna berörde frågor om dricksvattenförsörjning från vattentäkt eller egen brunn, Skirens värden som riksintresse och dricksvattentäkt, vattenkvalitet och -kvantitet i närliggande sjöar och vattendrag samt eventuell påverkan på grundvatten till följd av framförallt tunneln. Synpunkterna har följts upp i det fortsatta arbetet, genom ett fortsatt fokus på både yt- och grundvattens vattenkvalitet- och kvantitet. Samrådssynpunkterna kommer också bemötas i samrådsredogörelsen som bifogas ansökan till mark- och miljödomstolen. I sin prövning kommer mark- och miljödomstolen ta med sin bedömning hur Trafikverket har hanterat inkomna synpunkter.

Detta samråd

Detta underlag för kompletterande samråd avser endast de vattenverksamheter som tillkommit eller förändrats

sedan förra samrådet och visar vattenverksamheternas lokalisering och omfattning, samt redogör för de olika värden och intressen som berörs. Metodiken för hur miljöbedömningen har gjorts beskrivs längre ner.

Massupplagsytorna är nytillkomna och det finns därför än så länge begränsat med information om dem och hur konsekvenserna avseende eventuella vattenverksamheter kommer att bli.

I samrådet förekommer termen vattenförekomster. Sjöar och vattendrag över en viss storlek samt en del grundvattenmagasin är klassade som vattenförekomster enligt Länsstyrelserna. Det innebär att det finns en dokumentation och uppföljning av vattnets kvalitet och ekologiska sammanhang samt att det finns starka juridiska krav på att de inte får försämrats. Mer information om vattenförekomster finns [här](https://viss.lansstyrelsen.se/) (link: <https://viss.lansstyrelsen.se/>).

Samrådet för vattenverksamhet samordnas med samrådet för järnvägsplanen.

Naturvärdens klassificering

I följande text refereras till naturvärden med olika klassning. Klassningen följer en standard för naturvärdesinventering, (SS 199000:2014).

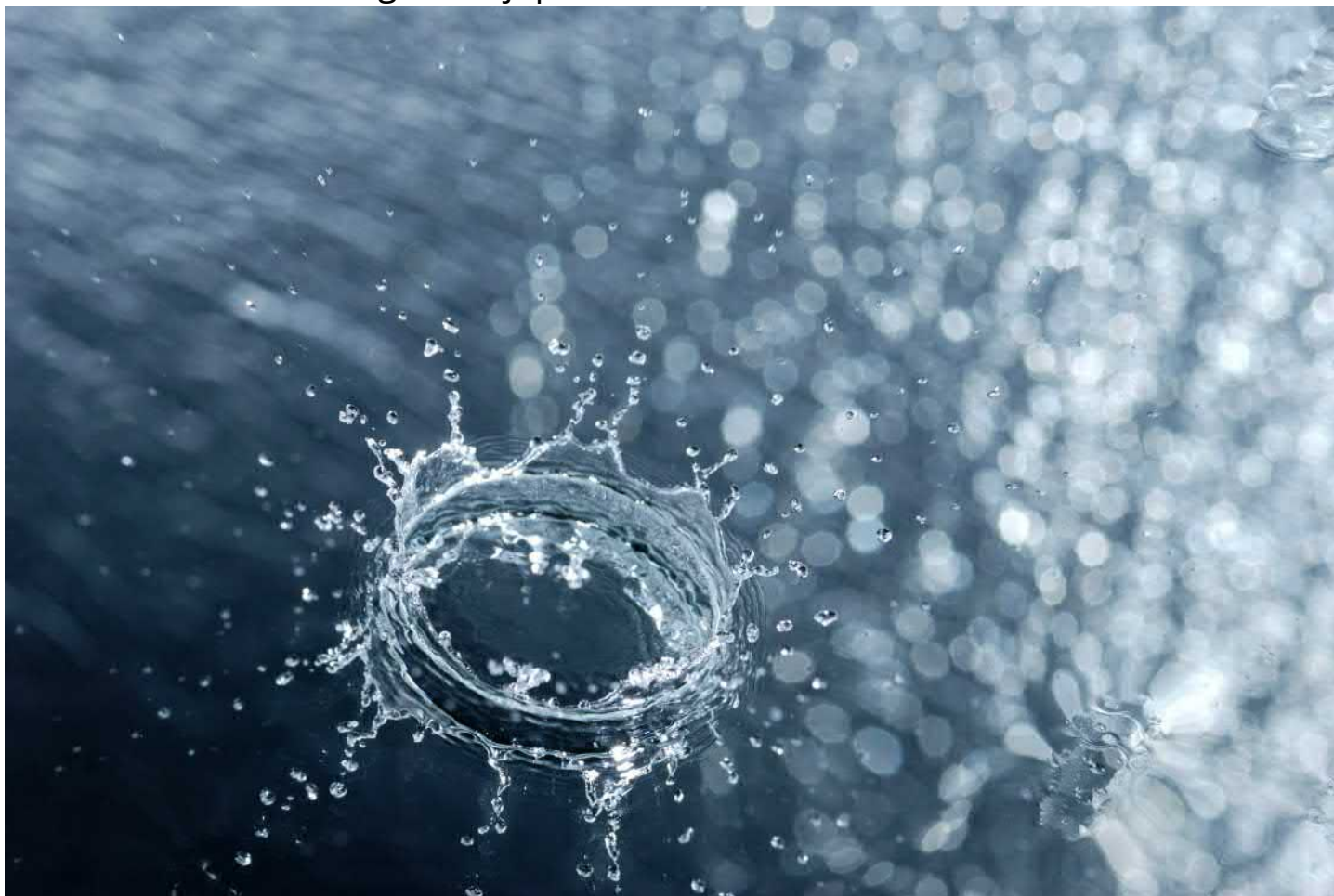
Klass 1 = Högsta naturvärde

Klass 2 = Mycket högt naturvärde

Klass 3 = Högt naturvärde

Klass 4 = Visst naturvärde

Metodik för bedömning av miljöpåverkan



Den tidiga bedömningen av miljöpåverkan är gjord utifrån verksamhetens eller åtgärdens omfattning och utformning, verksamhetens lokalisering samt möjliga miljöeffekters typ och utmärkande egenskaper (10-13 §§ miljöbedömningsförordningen, 2017:966). Även hur omfattande utredningsarbete som krävs för att fastställa miljöpåverkan har vägts in i bedömningen. Utifrån detta har en beskrivning av vilka vattenverksamheter som kan antas medföra stor, måttlig eller liten miljöpåverkan och/eller omfattande utredningsinsatser gjorts. Efter att kompletterande utredningar har utförts, kan ny kunskap leda till att verksamheter eller åtgärder som i tidigt skede bedömts medföra stor eller måttlig miljöpåverkan istället bedöms medföra måttlig eller liten miljöpåverkan.

Nedan beskrivs exempel på vattenverksamheter som inom Ostlänken bedöms ha stor miljöpåverkan, måttlig miljöpåverkan eller omfattande utredningsbehov och liten miljöpåverkan.

Stor miljöpåverkan

Vattenverksamheter som berör områden där det finns risk för stor eller måttlig påverkan på höga eller måttliga värden. Exempel på sådana är:

Anläggningsarbeten inom vattenområde

- a) som kan medföra permanent skada på måttliga eller höga natur- eller kulturvärden
- b) där vattenverksamheten medför risk för permanent negativ påverkan på vattenskyddsområde eller annat måttligt eller högt dricksvattenintresse
- c) där vattenverksamheten kan medföra försämring av status eller försvårar möjligheten att uppnå miljökvalitetsnormer (MKN) för vatten.

Grundvattenbortledning som berör områden

- a) med måttliga eller höga grundvattenberoende natur- eller kulturvärden
- b) med nuvarande eller framtida intresse för dricksvattenförsörjning med måttligt eller högt värde
- c) som utgör vattenförekomst och det finns risk att vattenverksamheten medför försämring av status eller försvårande att uppnå miljö kvalitetsnormer för vatten.

Måttlig miljöpåverkan eller omfattande utredningsbehov

Inom gruppen måttlig miljöpåverkan ingår vattenverksamheter som, trots att det inte finns högre värden som kan påverkas, kräver mer omfattande utredningar. Ett större utredningsbehov föreligger till exempel vid grundvattenbortledning som kan påverka enskild vattenförsörjning, grundläggning hos byggnader och anläggningar, eller där det finns risk för mobilisering av föroreningar.

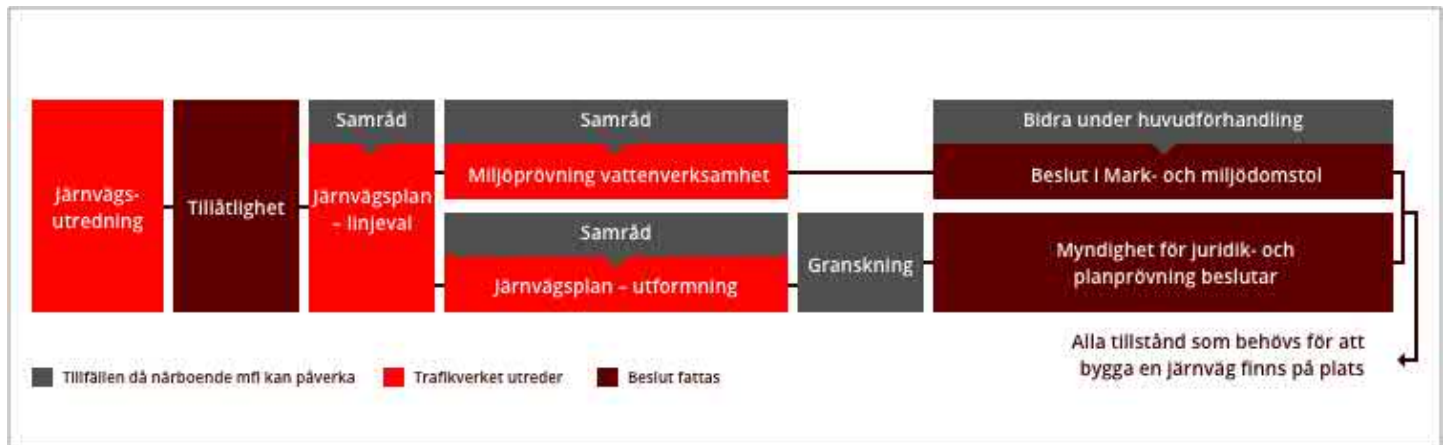
För arbeten i vattenområde avses arbeten där det finns måttliga eller högre naturvärden eller andra värden i vattenområdet, men där effekter och konsekvenser endast uppkommer i byggskedet (exempelvis grumling som tillfälligt kan ge negativ påverkan).

Liten miljöpåverkan

Vattenverksamheter som bedöms innebära liten miljöpåverkan utförs i områden där det inte finns högre naturvärden eller dricksvattenintressen och ska typiskt sett inte heller medföra några större utredningsinsatser.

Dessa vattenverksamheter motsvarar enklare anmälningsärenden och verksamheter som inte bedöms orsaka någon skada.

Definition Vattenverksamheter



Definitionen av vad som utgör vattenverksamhet finns beskrivet i 3 § 11 kap. miljöbalken i en punktlista.

Vattenverksamhet är enligt dessa definitioner

- arbeten inom vattenområde (punkt 1, 2, 4 och 5) dvs uppförande, ändring, lagning eller utrivning av en anläggning i ett vattenområde, fyllning eller pålning i ett vattenområde, grävning, sprängning eller rensning i ett vattenområde eller annan åtgärd i ett vattenområde som syftar till att förändra vattnets djup eller läge.
- grundvattenbortledning eller utförande av anordningar för detta (punkt 6)
- infiltration av vatten för att öka grundvattenmängden eller utförande av anordningar för detta (punkt 7) samt
- markavvattnings (punkt 8).

Med vattenområde avses det område kring ett vattendrag eller sjö som står under vatten vid högsta förutsebara vattenstånd.

De vattenverksamheter som samrådet avser är bortledning av grundvatten, tillförsel av vatten för att öka grundvattenmängden samt byggande i vattenområden.

Grundvattenpåverkande verksamheter är spåranläggningen inom djupa skärningar samt infiltration av vatten där behov uppkommer i anslutning till Ostlänkens olika anläggningsdelar.

Ytvattenpåverkande vattenverksamheter är omgrävning av vattendrag och arbeten i vattenområde.

Innehåll



Sektioner var 500:e m



Översiktsområden



 Bank



Tunnel



Bro



Skärning

8/55

länsgränsen (lila linje) och sträcker sig ner till Strålen vid ca km 94+000. Järnvägen varierar mellan att gå på bank (ljusgul linje) och i skärning (orange linje).

Längst österut, ungefär vid plangränsens slut, sker avrinningen i området österut mot sjön Skiren, vidare till Stavsjön och därefter vidare norrut mot Vretaån. Skiren är en vattenförekomst, används som vattentäkt och ingår i ett vattenskyddsområde. Stavsjön och Vretaån ingår i vattenförekomsten Vretaån-Kråkvasken. Avrinningsområdet mynnar slutligen via Kilaån i Nyköping ut i Östersjön. Längre söderut, i området mellan plangränsen och km 92+500 sker avrinningen norrut mot Halsbråten/Stubbetorp, vidare till Björnsjön och i förlängningen också till Kilaån och Östersjön.

Söder om km 92+500 sker avrinningen mot sjöarna Gullvagnen, Strålen och Böksjön vidare till Svintunaån för att slutligen i Krokek mynna i Bråviken. Svintunaån är en vattenförekomst. Sjöarna är inte vattenförekomster i sig själva, men eventuell påverkan på dem innebär påverkan på Svintunaån.

Norra plangränsen



Vattenverksamheter 2021



Innehåll

Sektioner var 500:e m



VA-anläggning



Spåranläggning



Bank



Tunnel



Bro



Skärning

Bergtunnel



Permanenta vägar



Produktionsvägar



Produktionsytor



Tillfällig nyttjanderätt generell



Tillfällig nyttjanderätt etablering



Tillfällig nyttjanderätt upplag



Tillfällig nyttjanderätt
infiltrationsområde



Reviderade ytor

Våtmarker



Vattenskyddsområde



Ostlänken korridor



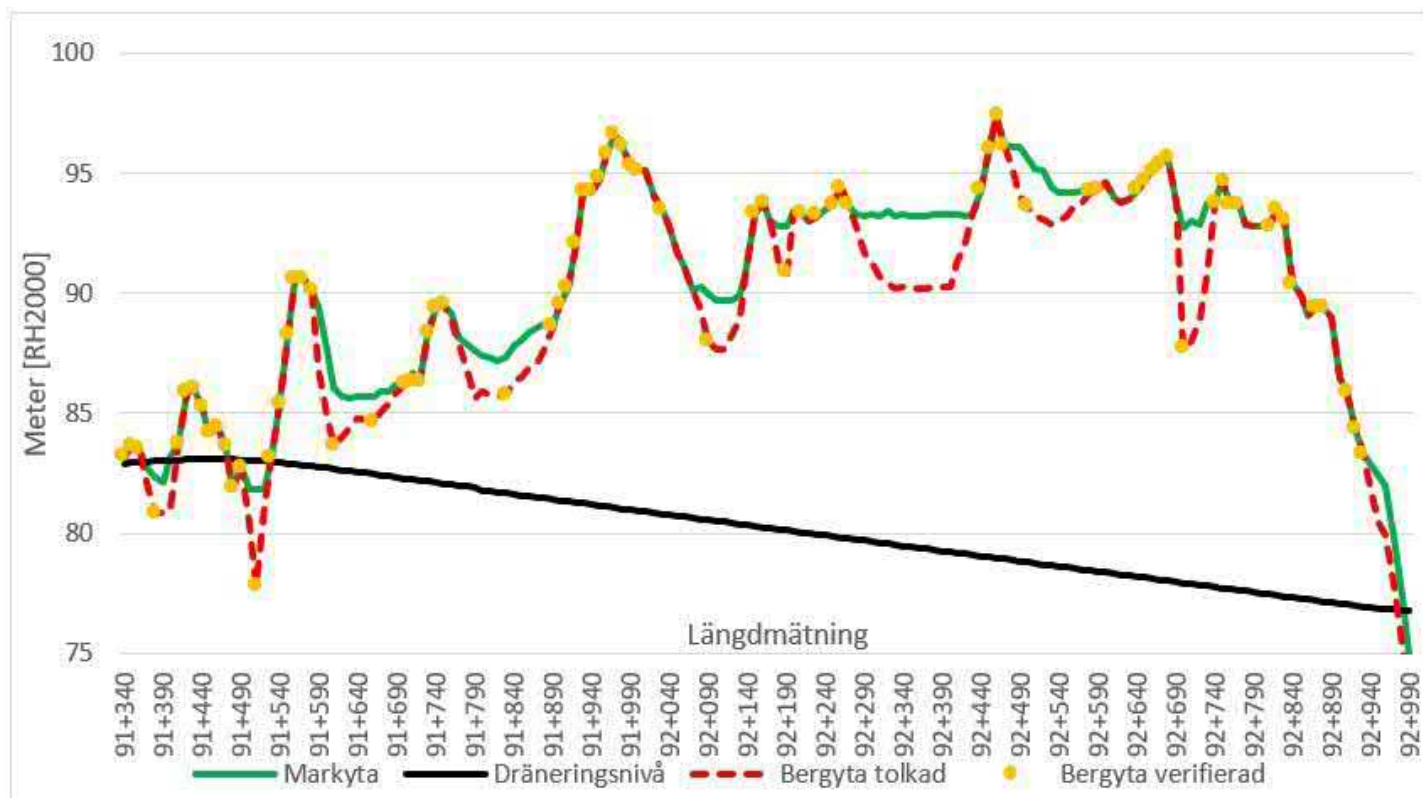
Vad har förändrats?

I förra samrådet var plangränsen (svart linje) mellan delsträcka Skavsta-Stavsjö och delsträcka Stavsjö-Loddby samma som länsgränsen (lila linje) och gick tvärs genom en skärning (dvs att järnvägen skärs ner i marken/berget). I det tidigare samrådet presenterades endast den del av skärningen som ingick i Stavsjö-Loddby väster om länsgränsen, från km 91+810 till km 92+990. Plangränsen är sedan förra samrådet flyttad norrut från km 91+810 till km 91+336 och delsträcka Stavsjö-Loddby omfattar nu hela skärningens längd, se profilen nedan.

Järnvägen går i skärning, mellan km 91+336 och km 93+000, genom ett kuperat, skogsbeklätt, höjdområde. Den varierande berghöjden innebär skärning genom ytligt berg, morän, torv samt sand. Jordlagren längs anläggningen

är tunna och berget är ofta synligt. I de fall det finns grundvattenmagasin längs delområdet, finns dessa i morän och är öppna, utan täckande jordlager. I sänkorna finns det ibland våtmarker ovanpå moränen.

Bergskärningen är som mest cirka 19 meter mellan markyta och dräneringsnivå. Inom delområdet finns inte tecken på några svaghetszoner i berget. (Svaghetszoner innebär att det kan finnas sprickor med vatten i berget.) Berget ligger högt i landskapet och de grunda jordarna innebär att grundvattenmagasinen är begränsade i storlek. Vattenverksamheten innebär en permanent påverkan av grundvattennivåerna.



Bedömd miljöpåverkan

Endast en mindre del av den förstnämnda våtmarken försvinner. Resterande delar av våtmarken bedöms få mindre tillrinning till följd av anläggningarna som byggs genom de två våtmarkerna och som ändrar avrinningen i området.

Våtmarken vid länsgränsen kommer till största delen försvinna för att ge plats åt anläggningen.

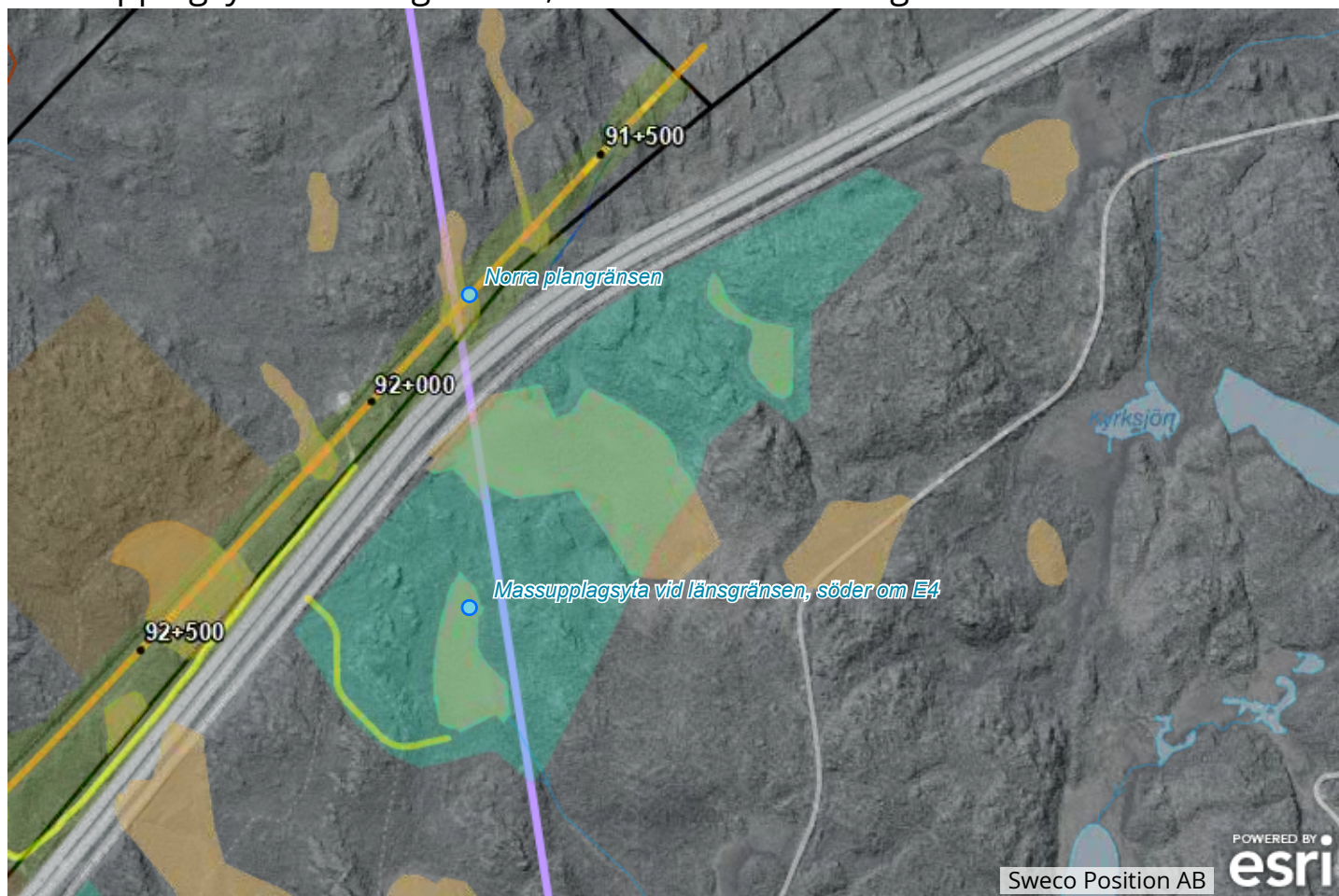
Kvarvarande delar av de påverkade våtmarkerna bedöms dräneras till följd av järnvägens dagvattendiken.

Det finns inga allmänna eller enskilda vattentäkter inom utredningsområdet för skärningen och det finns heller inga byggnader eller sättningskänsliga jordarter inom utredningsområdet. Den bedömda miljöpåverkan antas därmed bli liten eller måttlig.

Enskilt berörda

Inga kända enskilda intressen är kopplade till våtmarkerna som försvinner.

Massupplagsyta vid länsgränsen, söder om E4 och väg 899



Vattenverksamheter 2021



Innehåll

Sektioner var 500:e m



VA-anläggning



Spåranläggning



Bank



Tunnel



Bro



Skärning

Bergtunnel



Produktionsvägar



Produktionsytor



Tillfällig nyttjanderätt generell



Tillfällig nyttjanderätt etablering



Tillfällig nyttjanderätt upplag



Tillfällig nyttjanderätt
infiltrationsområde



Reviderade ytor

Våtmarker



Ostlänken korridor



Vad har förändrats?

En ny yta tas i anspråk för upplag av massor (grön yta). Den sammanfaller med tre våtmarker (beiga ytor som till största delen ligger "under" den gröna ytan i kartan och därför ser ljusgröna ut) och ett mindre vattendrag. Det gör att upplagsytan innebär arbete inom vattenområde, vilket är en vattenverksamhet. Våtmarken längst i norr är cirka 1 ha. Naturvärden och typ av våtmark är i nuläget okänt men kommer att inventeras i kommande skeden. Den största våtmarken, i mitten av området, består av två delar. De östra delarna är cirka fyra ha skogsbevuxen myr med naturvärde klass 3. De västra delarna närmare väg E4 är cirka två ha som inte når upp till naturvärde klass 3 och består av en blandning av skogsbevuxen myr och öppen myr på väg att växa igen. Längre söderut finns ytterligare en skogsbevuxen myr på cirka 1,5 ha med naturvärde klass 3. Vattendraget har inventerats och har inga identifierade naturvärden. Våtmarkerna bedöms behöva grävas ur och fyllas igen och vattendraget kan behöva grävas om eller kulverteras.

Bedömd miljöpåverkan

Urgrävningen av våtmarkerna leder till att de tre våtmarkerna försvinner vilket bedöms vara en måttlig miljöpåverkan.

Lagringen av massor på marken leder till att cirka 400 meter av vattendraget behöver läggas i dike, i kulvert eller en kombination av båda.

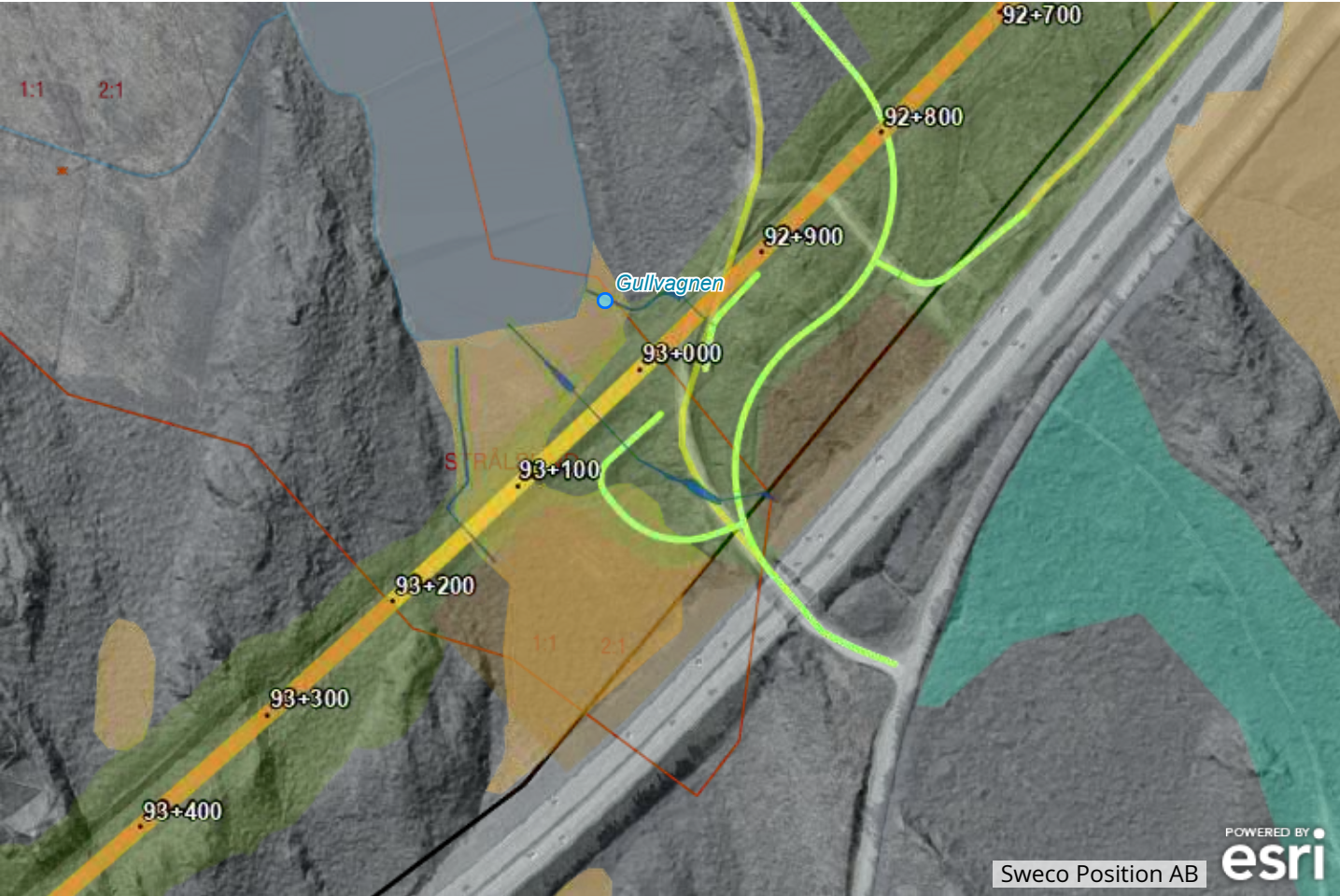
Vattendraget har inga identifierade naturvärden och miljöpåverkan bedöms därför vara liten.

Enskilt berörda

Inga kända enskilda intressen är kopplade till våtmarkerna som försvinner.

Påverkan på vattendraget bedöms inte påverka avvattningen av området.

Gullvagnen



Vattenverksamheter 2021



Korsning VA/Vattendrag



Innehåll

Sektioner var 100:e m

.

VA-anläggning



Spåranläggning



Bank



Tunnel



Bro



Skärning

Bergtunnel



Permanent vägar



Produktionsvägar



Produktionsytor



Tillfällig
nyttjanderätt
generell



Tillfällig
nyttjanderätt
etablering



Tillfällig
nyttjanderätt
upplag



Tillfällig
nyttjanderätt
infiltrationsområde



Reviderade ytor

Våtmarker



Ostlänken korridor



Vad har förändrats?

Tre dagvattendiken leder till Gullvagnen istället för två diken som presenterades i det tidigare samrådet. Det nya diket ligger i mitten av de tre, vid km 93+050.

I området mellan E4 och järnvägen, ungefär vid km 92+950, grävs ett mindre vattendrag om och läggs i en cirka 150 m lång kulvert under en mindre väg (smal, gul linje) samt järnvägsbanken (orange linje). Nedströms järnvägen

grävs diket genom ett område med först sumpskog (beige yta) och Gullvagnens strandzon de sista cirka 50 metrarna ner till sjön, ungefär vid km 93+000. Att gräva om och kulvertera ett vattendrag innebär arbete inom vattenområde och är därför en vattenverksamhet. Gullvagnens strandzon och sjön har naturvärde klass 3 medan sumpskogen inte når upp till naturvärde klass 3. Det mindre vattendraget från området kring E4 har inga kända naturvärden.

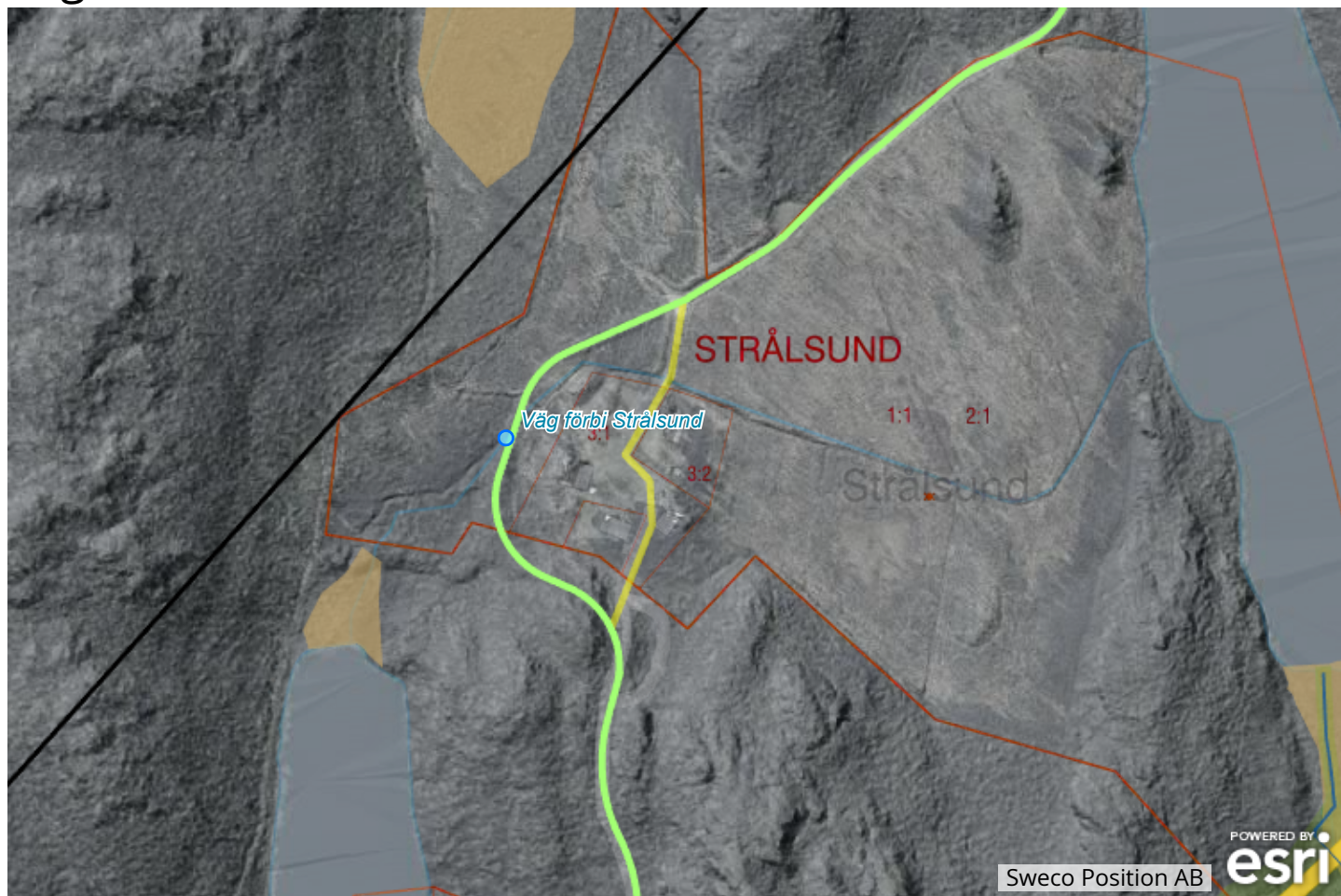
Bedömd miljöpåverkan

Delar av strandzonen försvinner för att ge plats åt diket men det är endast en mindre del av hela strandzonen. Byggnationen bedöms leda till viss grumling men diket har inte några identifierade naturvärden och partiklar bedöms sedimentera i sjön. Baserat på den begränsade ytan som påverkas och att påverkan är lokal, bedöms miljöpåverkan som liten.

Enskilt berörda

Avvattningen i området upprätthålls via det tillkommande diket. Inga andra enskilda intressen är kända inom berörda områden.

Väg förbi Strålsund



Vattenverksamheter 2021



Korsning VA/Vattendrag



Innehåll

Sektioner var 100:e m

.

VA-anläggning



Spåranläggning



Bank



Tunnel



Bro



Skärning

Bergtunnel



Permanenta vägar



Produktionsvägar



Produktionsytor



Tillfällig
nyttjanderätt
generell



Tillfällig
nyttjanderätt
etablering



Tillfällig
nyttjanderätt upplag



Tillfällig
nyttjanderätt
infiltrationsområde



Reviderade ytor

Våtmarker



Ostlänken korridor



Vad har förändrats?

En ny väg (grön linje) anläggs runt Strålsund vilket innebär att vägen behöver passera det vattendrag som rinner från Gullvagnen (till höger i bild) till Strålen (i nedre vänstra hörnet). Vattendraget läggs i kulvert under vägen strax väster om Strålsund. Arbetet med att anlägga vägen och att kulvertera vattendraget innebär arbete inom vattenområde och är därför en vattenverksamhet. Vattendraget har naturvärde klass 3.

Bedömd miljöpåverkan

Vattendragets naturvärden klass 3 är en följd av den relativt variationsrika vattenmiljön. Åtgärden påverkar endast en mindre del av vattendraget varför påverkan på dess naturvärde, sett till vattendraget som helhet, är liten. Kulverteringen utformas för att minimera påverkan på områdets konnektivitet.

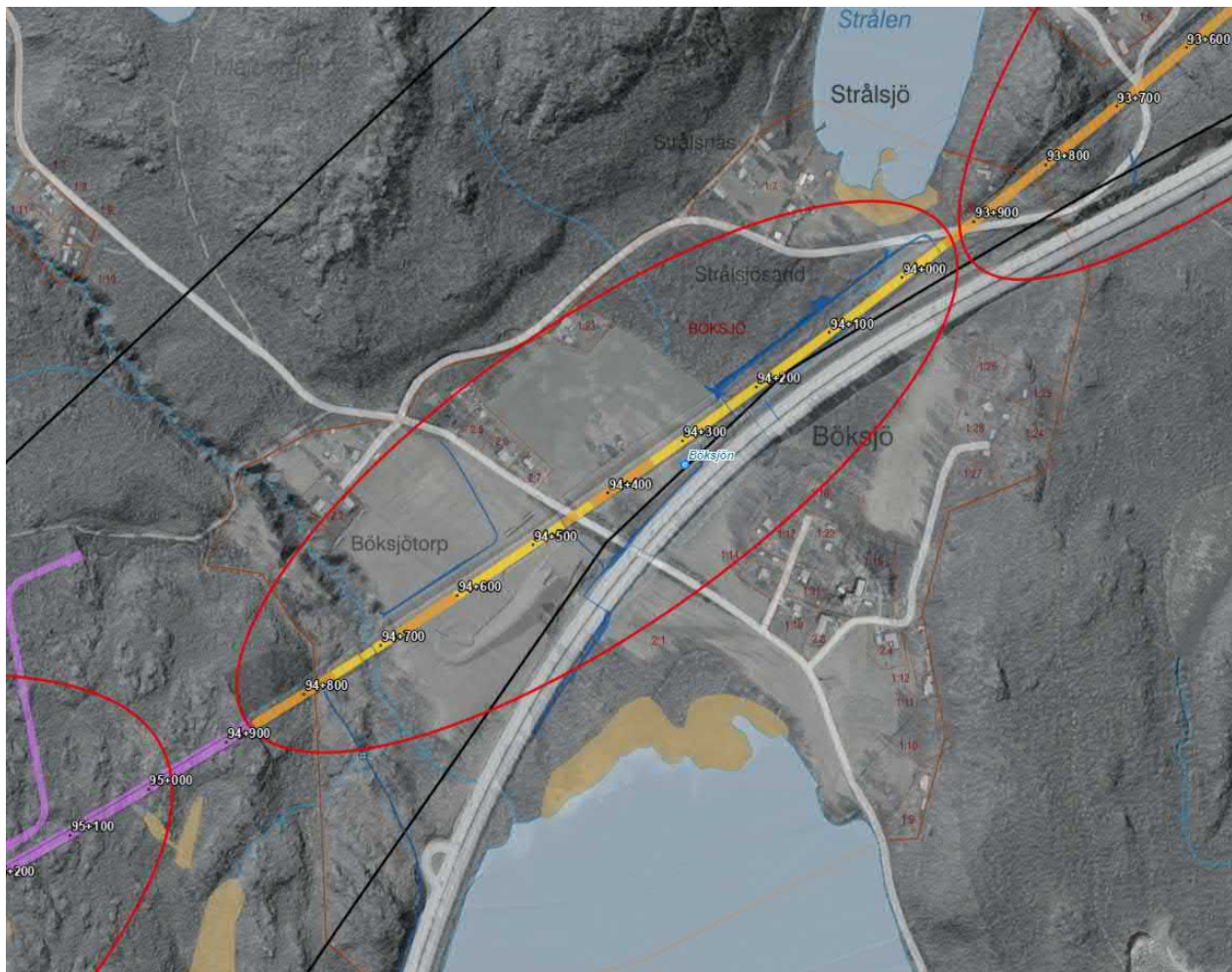
Byggnationen av kulvert riskerar att orsaka viss grumling i området. Byggnationen kommer att planeras med detta i åtanke och vidare mynnar diket strax nedströms arbetsområdet i Strålen där partiklar bör sedimentera snabbt.

Miljöpåverkan bedöms baserat på ovanstående vara liten.

Enskilt berörda

Bebyggelse finns strax uppströms i nära anslutning till vattendraget. Kulvertens påverkan på vattendraget kommer att utredas vidare i kommande skeden för att säkerställa att det inte blir någon skadlig påverkan genom exempelvis dämning.

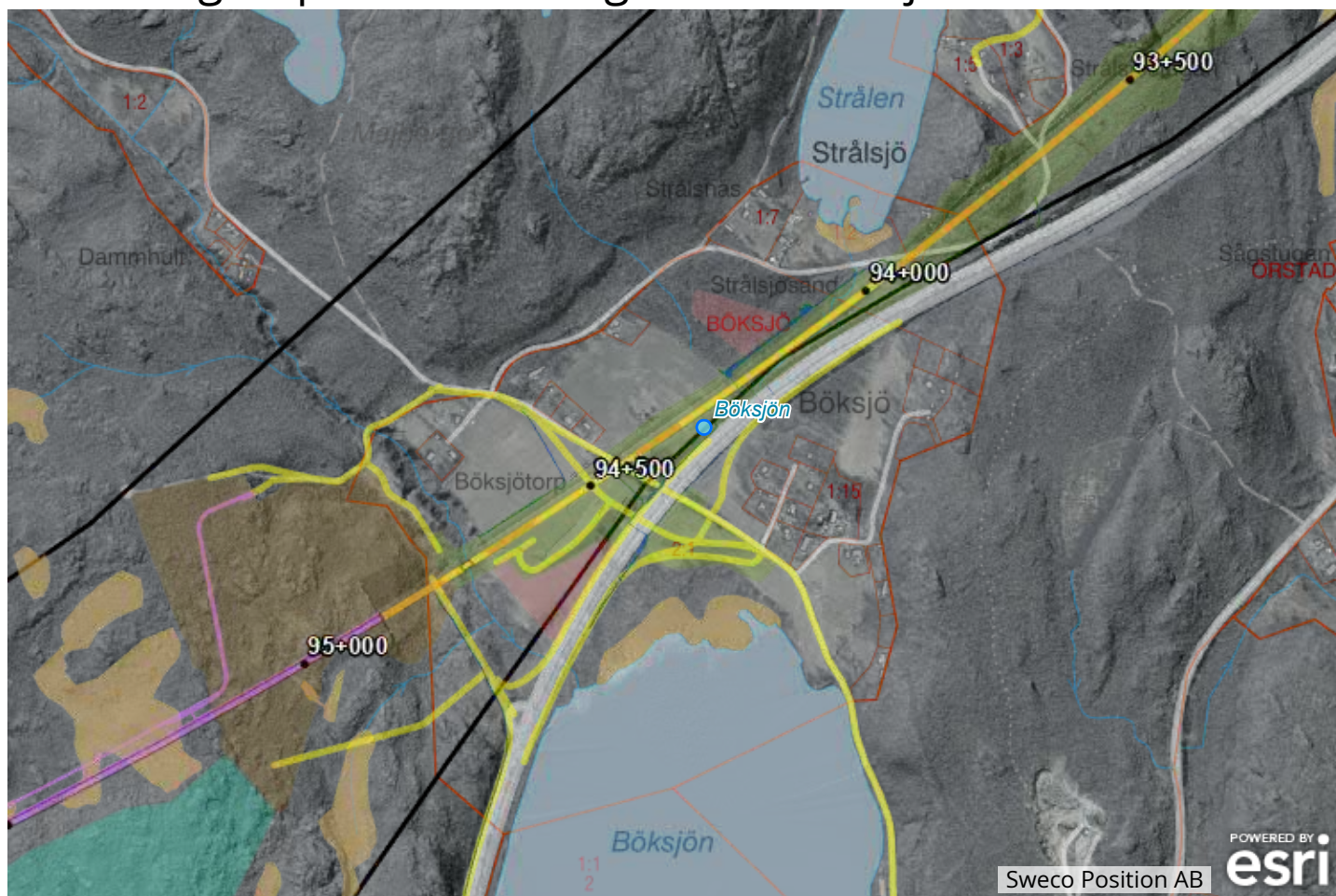
Böksjö



Området består främst av jordbruksmark och kringliggande skogsområden. Avrinningen i området sker mot Böksjön och vidare mot Svinatunaån. Från de nordvästra delarna av området via Åksjöbäcken som rinner från norr till söder och ut i Böksjön. Åksjöbäcken har naturvärde klass 2. Från områdets nordöstra delar sker avrinningen via Strålens utlopp. Uppströms väg E4 är vattendraget öppet och från korsningen med vägen är vattendraget kulverterat på en 400 meter lång sträcka till strax uppströms Böksjön.

Åksjöbäcken och Böksjön är en del av Svintunaåns vattenförekomst och omfattas därför av miljökvalitetsnormer. Sjön har naturvärde klass 3. Det finns ett befintligt tillstånd för vattenuttag från Böksjön som tidigare var vattentäkt för Strömsfors vattenverk. Idag är sjön reservvattentäkt. Böksjön har naturvärde klass 3.

Hantering av permanent dagvatten i Böksjö



Vattenverksamheter 2021



Innehåll

Sektioner var 500:e m



VA-anläggning



Spåranläggning



Bank



Tunnel



Bro



Skärning

Bergtunnel



Produktionsvägar



Produktionsytor



Tillfällig nyttjanderätt generell



Tillfällig nyttjanderätt etablering



Tillfällig nyttjanderätt upplag



Tillfällig nyttjanderätt
infiltrationsområde



Reviderade ytor

Våtmarker



Ostlänken korridor



Vad har förändrats?

I samrådet 2019 planerades för att Strålens utlopp skulle grävas om (men fortsätta i öppet dike) från cirka 94+000 fram till jordbruksmarken öster om väg E4 vid cirka 94+240. Därefter skulle utloppet läggas i kulvert under både järnvägen samt tillkommande avåkningsskydd och därefter kopplas på en 400 meter lång kulvert som ligger under väg E4.

Nuvarande lösning är att diket (blå linje) från Strålens utlopp vid 94+250 passerar i kulvert under järnvägen och vidare ut på åkern nordväst om väg E4. Ute på åkern övergår kulverten till öppet dike (blå linje) och fortsätter söderut på åkern. Vid ny vägbro läggs diket i kulvert förbi brofästet och vidare under väg E4. På den södra sidan om väg E4 övergår kulverten igen till öppet dike som ansluter till befintligt vattendrag ner mot Böksjön. Omgrävning och kulvertering innebär arbete inom vattenområde och är därför en vattenverksamhet.

Bedömd miljöpåverkan

Omgrävningen och kulverteringen bedöms inte nämnvärt påverka naturmiljön i området. Lösningen har en viss positiv påverkan på miljön på grund av att Strålens utlopp kan gå en kortare sträcka i öppet dike över åkern i stället

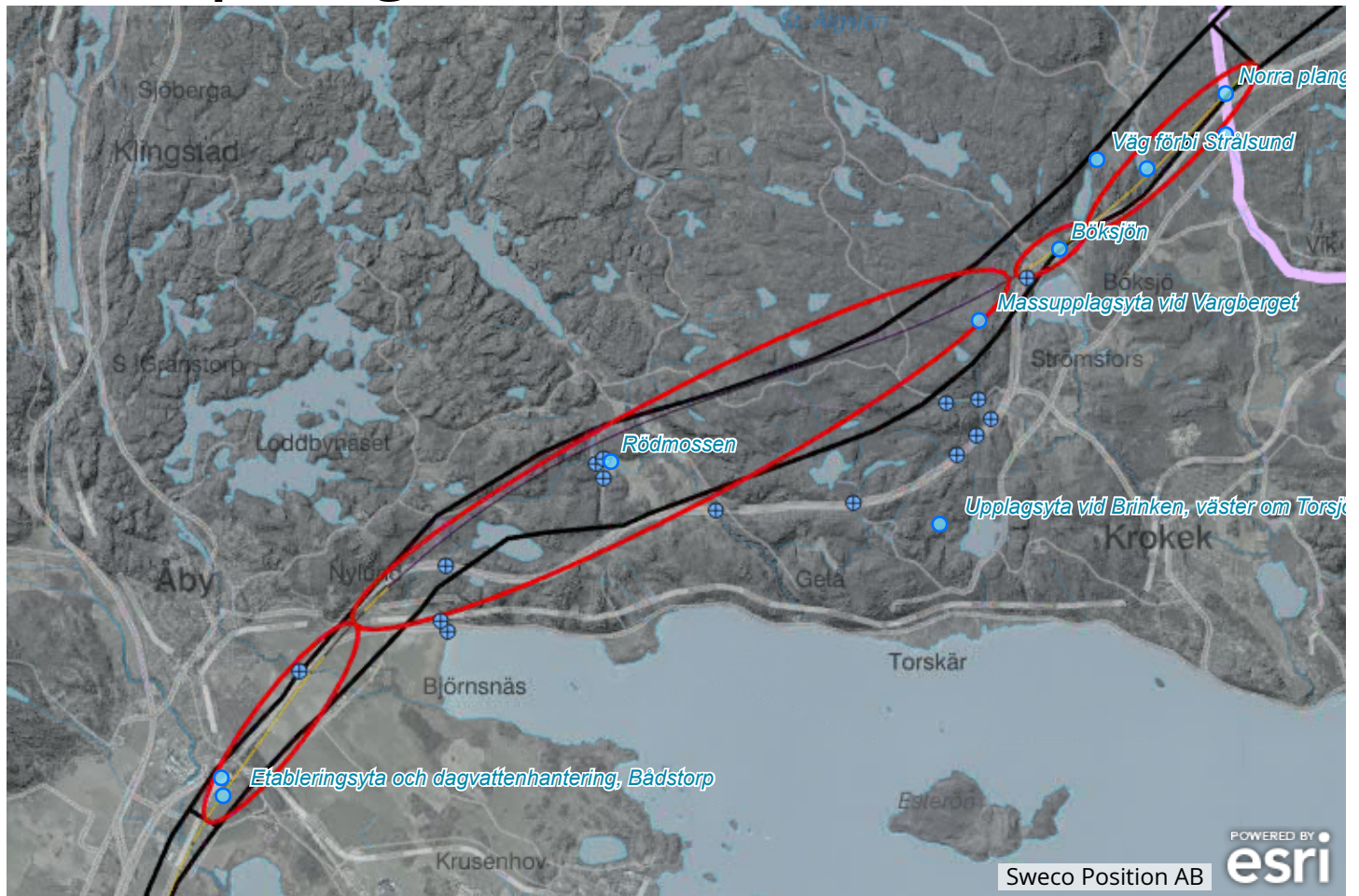
för att vara kulverterad hela vägen ner till Böksjön. Det tillkommande diket är en mer naturlig biotop jämfört med kulvert.

Omgrävning av diket kommer att orsaka grumling i området. Eftersom detta rör sig om en tillkommande sektion av diket kan det till stor del färdigställas i torrhet vilket minskar risken för grumling. Vidare mynnar diket strax nerströms arbetsområdet i Böksjön där partiklar bör sedimentera snabbt.

Enskilt berörda

Avvattning i området kommer att påverkas vilket kommer att utredas vidare i kommande skeden.

Kolmårdstunneln inkl. södra tunnelpåslaget



Vattenverksamheter 2021



Korsning VA/Vattendrag



Innehåll

Översiktsområden



Spåranläggning



Bank



Tunnel



Bro



Skärning

Bergtunnel



Ostlänken korridor

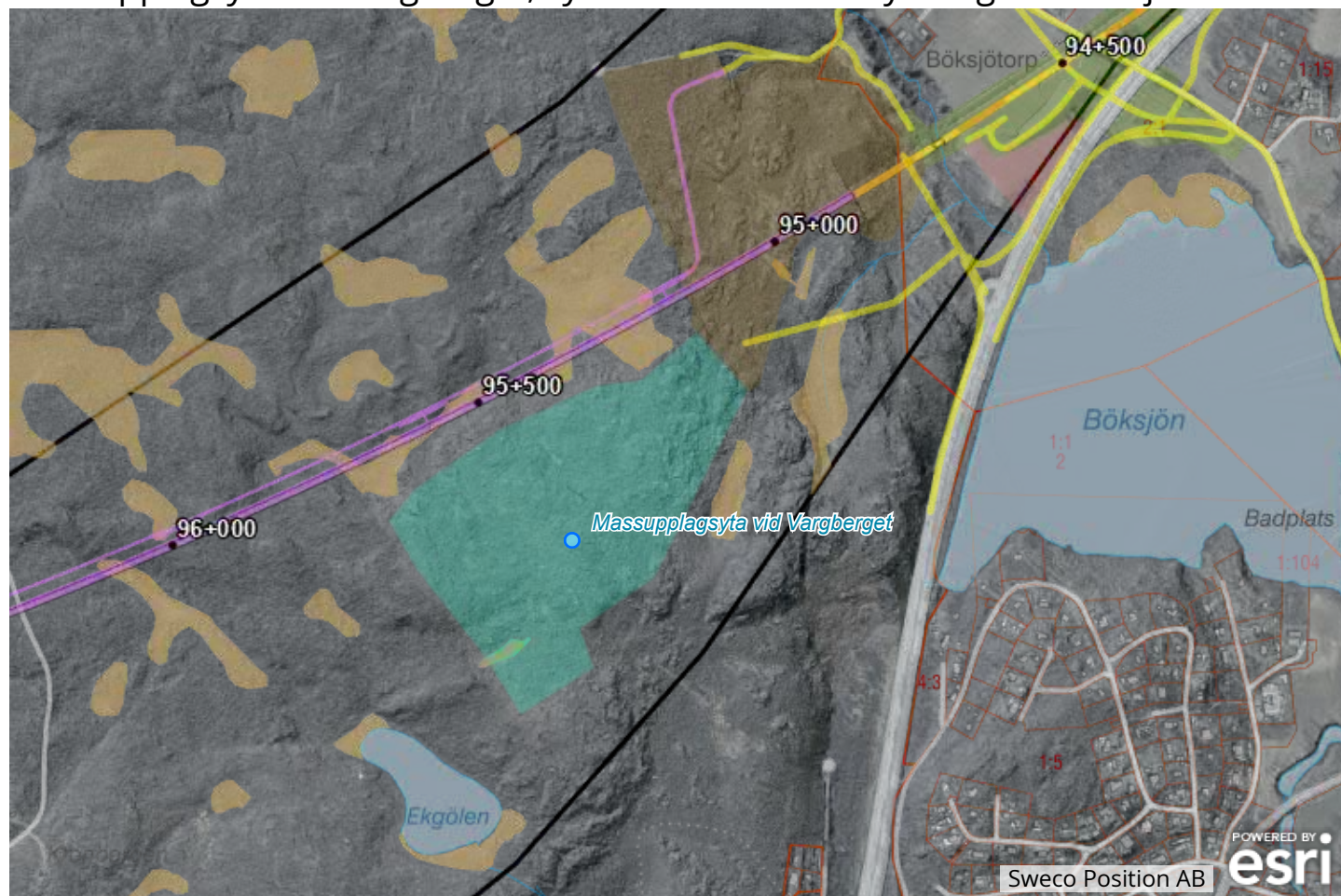


Området är kuperat och består främst av skogsområden med undantag för områden kring Getåravinen och Skiren där det finns bebyggelse samt åker- och ängsmark. Järnvägen går i tunnel från norra tunnelpåslaget strax väster om Åksjöbäcken till södra tunnelpåslaget vid Kolmårdsbranten. Från norr till söder går anläggningen genom först

Svintunaåns avrinningsområde därefter Getåbäckens och längst i söder Skirens avrinningsområde. Söder om Svintunaåns och öster om Getåbäckens avrinningsområde finns ett mindre avrinningsområde som innefattar Torsjön, en mindre sjö med naturvärde klass 3.

I Getåravinen, vid km 99+400, rinner Getåbäcken som har naturvärde klass 2. Området innehåller ett stort antal våtmarker, bland annat de stora områdena kring getsjöarna, (uppströms Getåbäcken och norr om tunneln), som har naturvärde klass 2. Rödmossebäcken vid km 99+900 är ett biflöde till Getåravinen och de nedre delarna av bäcken har naturvärde klass 2. Nedströms järnvägstunneln är Getåbäcken en del av Getåravinens naturreservat. Sjön Skiren finns i områdets södra delar och har naturvärde klass 1. Tunneln passerar norr om Skiren vid km 101+500. Bäcken från Skirens utlopp har naturvärde klass 2 genom större delen av järnvägskorridoren.

Massupplagsyta vid Vargberget, sydväst om tunnelmynningen i Böksjö



Vattenverksamheter 2021



Innehåll

Sektioner var 500:e m



Spåranläggning



Bank



Tunnel



Bro



Skärning

Bergtunnel



Produktionsvägar



Produktionsytor



Tillfällig nyttjanderätt generell



Tillfällig nyttjanderätt etablering



Tillfällig nyttjanderätt upplag



Tillfällig nyttjanderätt
infiltrationsområde



Reviderade ytor

Våtmarker



Ostlänken korridor



Vad har förändrats?

En ny yta tas i anspråk för upplag av massor (grön yta). I sydvästra delen finns en mindre våtmark (beige yta) på cirka 0,4 ha (skogsbevuxen myr), som sammanfaller med upplagsytan. Det gör att upplagsytan innebär arbete inom vattenområde, vilket är en vattenverksamhet. Myren når inte upp till naturvärde klass 3 och bedöms behöva grävas ur och fyllas igen.

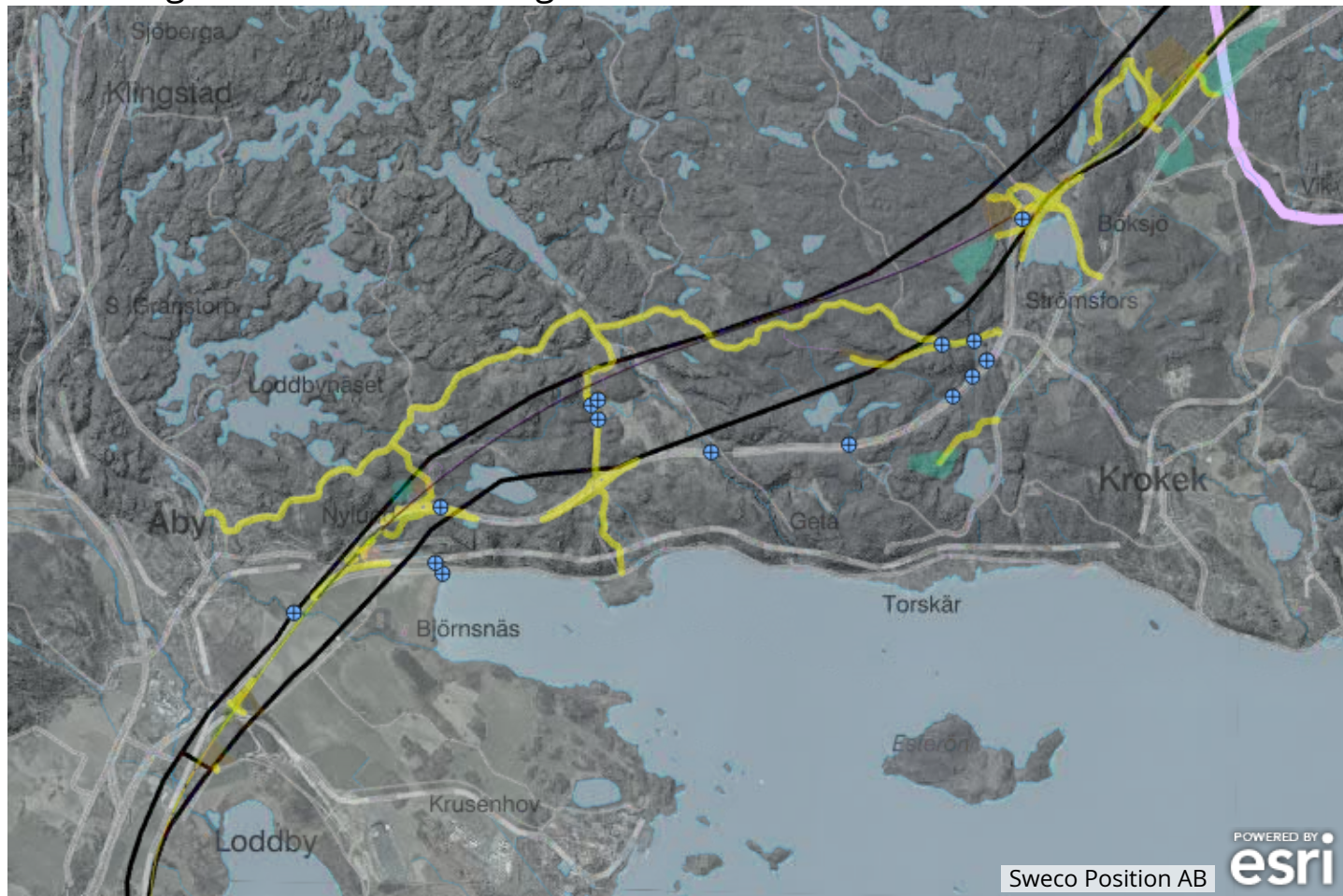
Bedömd miljöpåverkan

Urgrävningen och igenfyllnaden av våtmarken leder till att den försvinner. På grund av att sumpskogen har låga naturvärden bedöms miljöpåverkan vara liten.

Enskilt berörda

Inga kända enskilda intressen är kopplade till våtmarken som försvinner.

VA-ledningar till tunneletableringar



Korsning VA/Vattendrag



Innehåll

Spåranläggning

- Bank
- Tunnel
- Bro
- Skärning

Bergtunnel



Produktionsvägar



Produktionsytor

- Tillfällig nyttjanderätt generell
- Tillfällig nyttjanderätt etablering
- Tillfällig nyttjanderätt upplag
- Tillfällig nyttjanderätt infiltrationsområde
- Reviderade ytor

Ostlänken korridor



Vad har förändrats?

För att säkra vattentillgången till, samt hantera länshållningsvatten från, tunneldrivningen under Kolmården kommer vattenledningar att dras till och från respektive tunneletablering. Möjliga inkopplingspunkter till vatten-
nätet finns endast söder om tunneln och ledningar kommer därför att behöva dras längre sträckor från söder till norr. Platserna är markerade med svarta kors på blå prickar.

De tillfälliga vattenledningarna kommer framför allt att läggas inom vägområdet längs med E4 samt andra mindre vägar. Totalt har 12 platser identifierats där de tillfälliga vattenledningarna kommer att passera vattendrag. Det planeras för att ledningen löper längs med vägdiket och passerar på stöd ovanför vattendragen. Det har inte ännu utretts om det vid någon passage behövs stöd för ledningen vid passage över ett vattendrag. Sådana stöd samt själva ledningen kan hamna inom vattendragets vattenområde och därmed bli en vattenverksamhet.

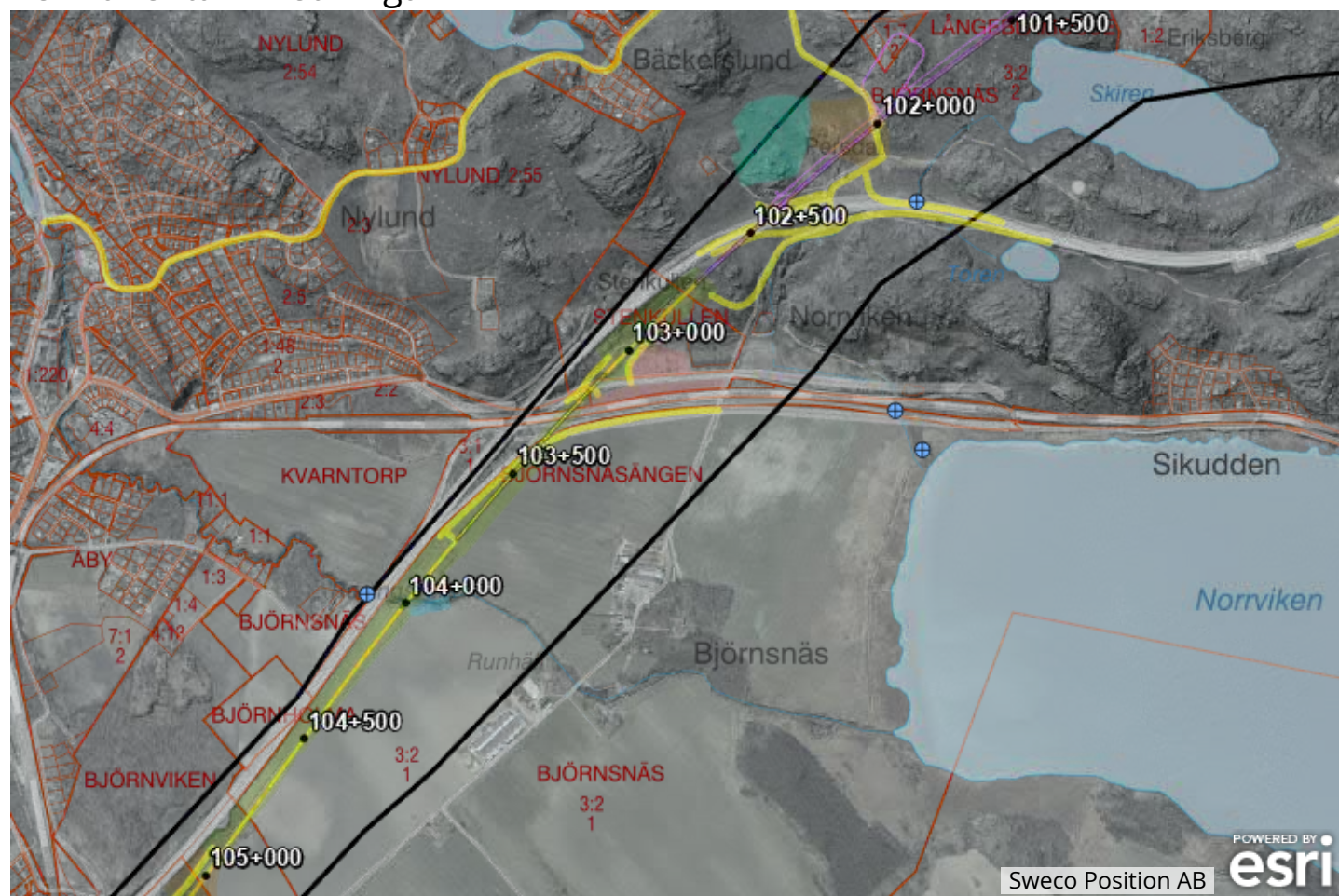
Bedömd miljöpåverkan

Anläggandet av eventuella stöd för de tillfälliga ledningarna kommer att ske så att påverkan på vattendragen minimeras. Passagerna sker dessutom i anslutning till befintlig infrastruktur, inom delar av vattendragen som redan är påverkade. De tillfälliga ledningarnas eventuella påverkan på vattendragen bedöms därmed som liten.

Enskilt berörda

Inga enskilda intressen bedöms påverkas av att de tillfälliga ledningarna korsar vattendragen.

Permanent VA-ledningar



Korsning VA/Vattendrag



Innehåll

Sektioner var 500:e m

•

Spåranläggning



Bank



Tunnel



Bro



Skärning

Bergtunnel



Produktionsvägar



Produktionsytor



Tillfällig nyttjanderätt generell



Tillfällig nyttjanderätt etablering



Tillfällig nyttjanderätt upplag



Tillfällig nyttjanderätt
infiltrationsområde



Reviderade ytor

Ostlänken korridor



Vad har förändrats?

Permanent ledningar kommer att dras från södra tunnelmynningen till Bråviken vid Björnviken och från området strax söder om Norrviken till reningsverket vid Kroktorpet. De permanenta ledningarna till Bråviken och reningsverket korsar vattendrag i två punkter och delar av ledningen till Bråviken hamnar inom vattenområdet.

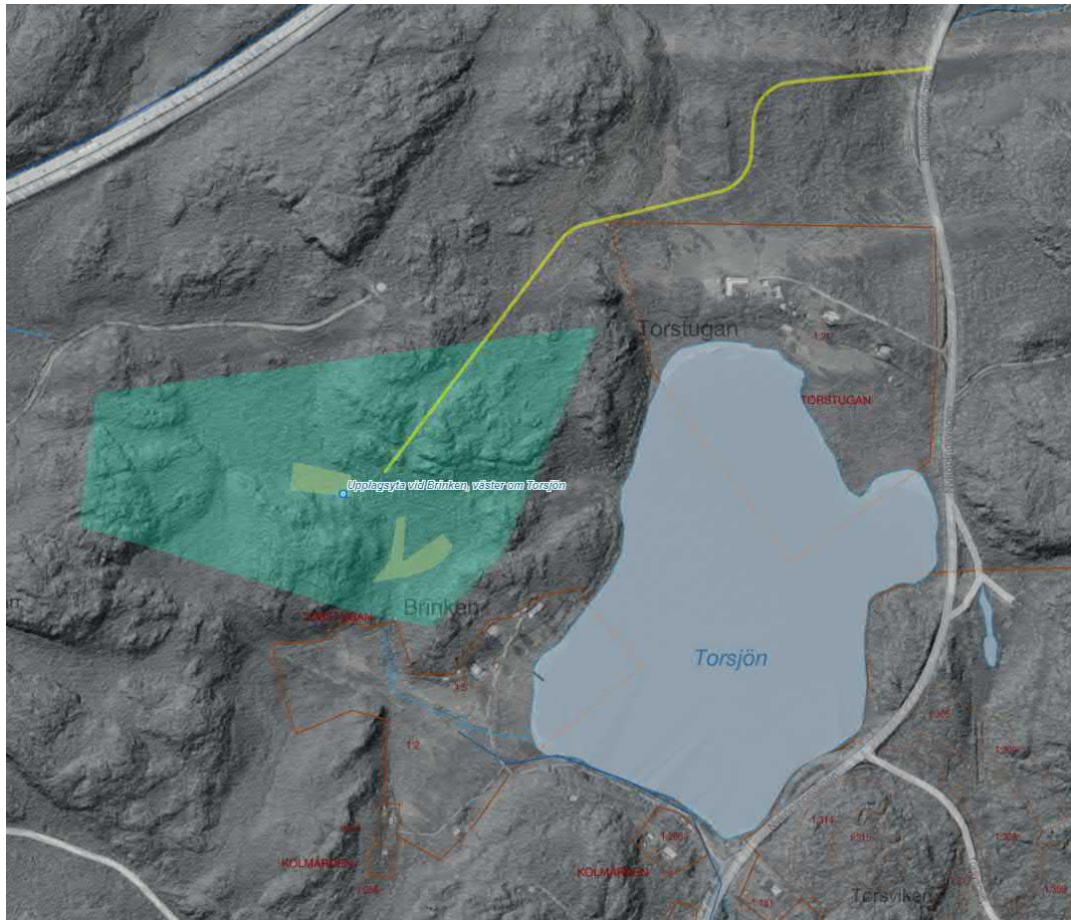
Bedömd miljöpåverkan

De permanenta ledningarna passerar vattendragen i områden där de redan är påverkade av befintlig infrastruktur. Anläggningen anpassas för att minimera påverkan på vattendragen. Ledningen som dras ner till Bråviken passerar genom ett område med höga naturvärden enligt Naturvårdsverkets våtmarksinventering (**Naturvårdsverket, 2020** (link: <https://miljodataportalen.naturvardsverket.se/miljodataportalen/>)). Anläggningen anpassas för att minimera påverkan på områdets naturvärden och utloppet anläggs så att det säkras mot erosion. Viss grumling bedöms uppstå vid anläggandet men påverkan från grumlingen bedöms som försumbar med tanke på Bråvikens storlek.

Enskilt berörda

Inga enskilda intressen bedöms påverkas av att de delar av de permanenta ledningarna då inga befintliga system för avvattning påverkas.

Massupplagsyta vid Brinken, väster om Torsjön



Korsning VA/Vattendrag



Innehåll

Sektioner var 500:e m



Spåranläggning

- Bank
- Tunnel
- Bro
- Skärning

Bergtunnel



Produktionsvägar



Produktionsytor

- Tillfällig nyttjanderätt generell
- Tillfällig nyttjanderätt etablering
- Tillfällig nyttjanderätt upplag
- Tillfällig nyttjanderätt infiltrationsområde
- Reviderade ytor

Ostlänken korridor



Vad har förändrats?

En ny yta tas i anspråk för upplag av massor (grön yta). Två mindre våtmarksområden (sumpskog, beiga ytor under den gröna vilket gör dem ljusgröna) med arealer på 0,3 respektive 0,2 ha sammanfaller med upplagsytan. Det gör att upplagsytan innebär arbete inom vattenområde, vilket är en vattenverksamhet. Våtmarkerna bedöms behöva grävas ur och fyllas igen. Våtmarkerna når inte upp till naturvärde klass 3.

För att förhindra att dagvatten från ytan rinner till Torsjön kommer avrinningen från ytan att samlas upp och ledas till en dagvattenledning (blå linje). Dagvattenledningen kommer att gå söder om Torsjön längs vägen, därefter vidare söderut genom skogsområdet öster om Torsjöns utlopp och under Nyköpingsbanan, genom samhället Torskär för att slutligen mynna i Bråviken strax öster om samhället. Delar av ledningen längs Torsjöns södra strand kan hamna inom sjöns vattenområde och de delar av ledningen som mynnar i Bråviken innebär arbete inom vattenområde. Delar av ledningen är därför en vattenverksamhet. Torsjön har naturvärde klass 3 och naturvärden för området vid Bråviken är ej kända men kommer att utredas i kommande skeden.

Bedömd miljöpåverkan

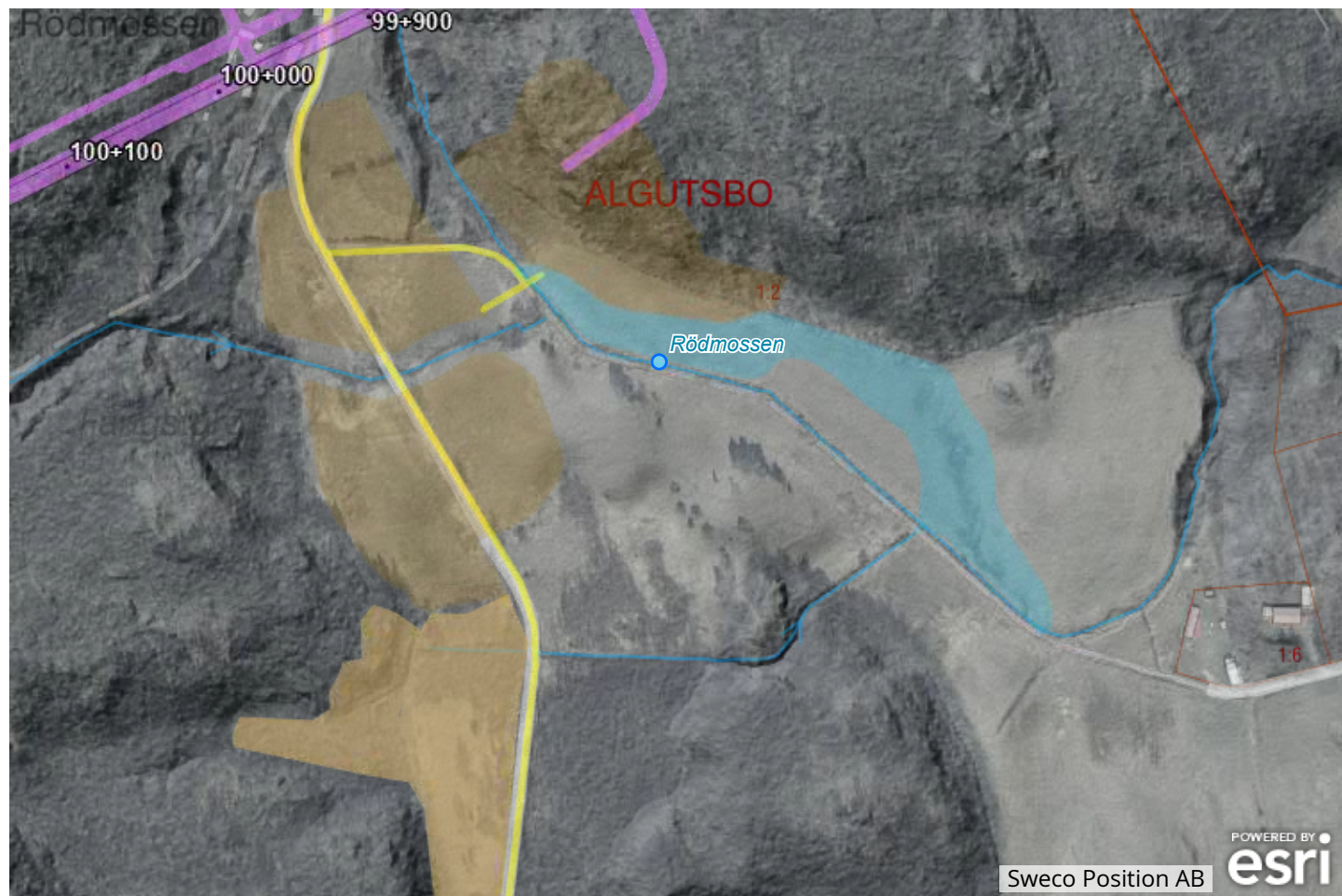
Urgrävningen och igenfyllnaden av våtmarkerna leder till att de försvinner. På grund av att sumpskogarna har låga naturvärden bedöms miljöpåverkan vara liten.

Ledningsdragningen sker mestadels utanför vattenområden. De delar som är inom vattenområden berör Torsjön med naturvärde klass 3 och området vid Bråvikens strand med okända naturvärden. Det återstår utredningsbehov både gällande byggmetoder, exakt placering av ledning i förhållande till vattenområden samt naturvärden. Bedömd miljöpåverkan är därför måttlig med hänsyn till kvarstående utredningsbehov.

Enskilt berörda

Inga kända enskilda intressen är kopplade till våtmarken som försvinner.

Rödmossen



Vattenverksamheter 2021



Innehåll

Sektioner var 100:e m

*

Spåranläggning



Bank



Tunnel



Bro



Skärning

Bergtunnel



Produktionsvägar



Produktionsytor



Tillfällig nyttjanderätt generell



Tillfällig nyttjanderätt etablering



Tillfällig nyttjanderätt upplag



Tillfällig nyttjanderätt
infiltrationsområde



Reviderade ytor

Våtmarker



Ostlänken korridor



Området kring Rödmosse består av till stor del av ängs- och åkermark, vid km 99+900. I området finns ett flertal biotopskyddade diken, sumpskog och en mindre våtmark. I våtmarken (beige yta i södra delen av kartan) finns större och mindre vattensalamander. Genom ängsområdet rinner Rödmossebacken som är ett biflöde till Getåbacken. I Getåbacken finns värdefulla bestånd av öring, flodnejonöga och bäcknejonöga. Enligt information från boende på platsen finns bäcknejonöga även i Rödmossebacken, dock har ingen påträffats vid inventering. Vattendraget har på aktuell sträcka (förbi ängs- och åkermarken) naturvärde klass 3. Nedströms, där vattendraget går in i skogen, har det naturvärde klass 2.

På den här platsen är Rödmossebacken tydligt påverkad av människor. Bäckens liknar ett dike, är rätat och löper längs jordbruksmarken. Det saknar naturliga svämplan, död ved och har lägre naturvärden jämfört med sträckor ned- och uppströms. En arbetstunnel (lila linje) har sin mynning i en av de tre produktionsytorna och bergmassorna körs iväg via de tillfälliga vägarna (gula linjer). Produktionsytorna är de tre bruna ytorna separerade av vattendragen. Våtmarkerna som nämns i första stycket är den beige ytan som har formen av en spets söderut.

Vad har förändrats?

Efter att byggnationen av järnvägen är färdig utförs en biotopvårdande åtgärd inom det område som är markerat med ljusblått, för att höja naturvärden i delar av Rödmossebacken. Bäckens grävs om och anpassas för att få ett

mer naturliknande tillstånd med svämplan och ett ringlande lopp.

Bedömd miljöpåverkan

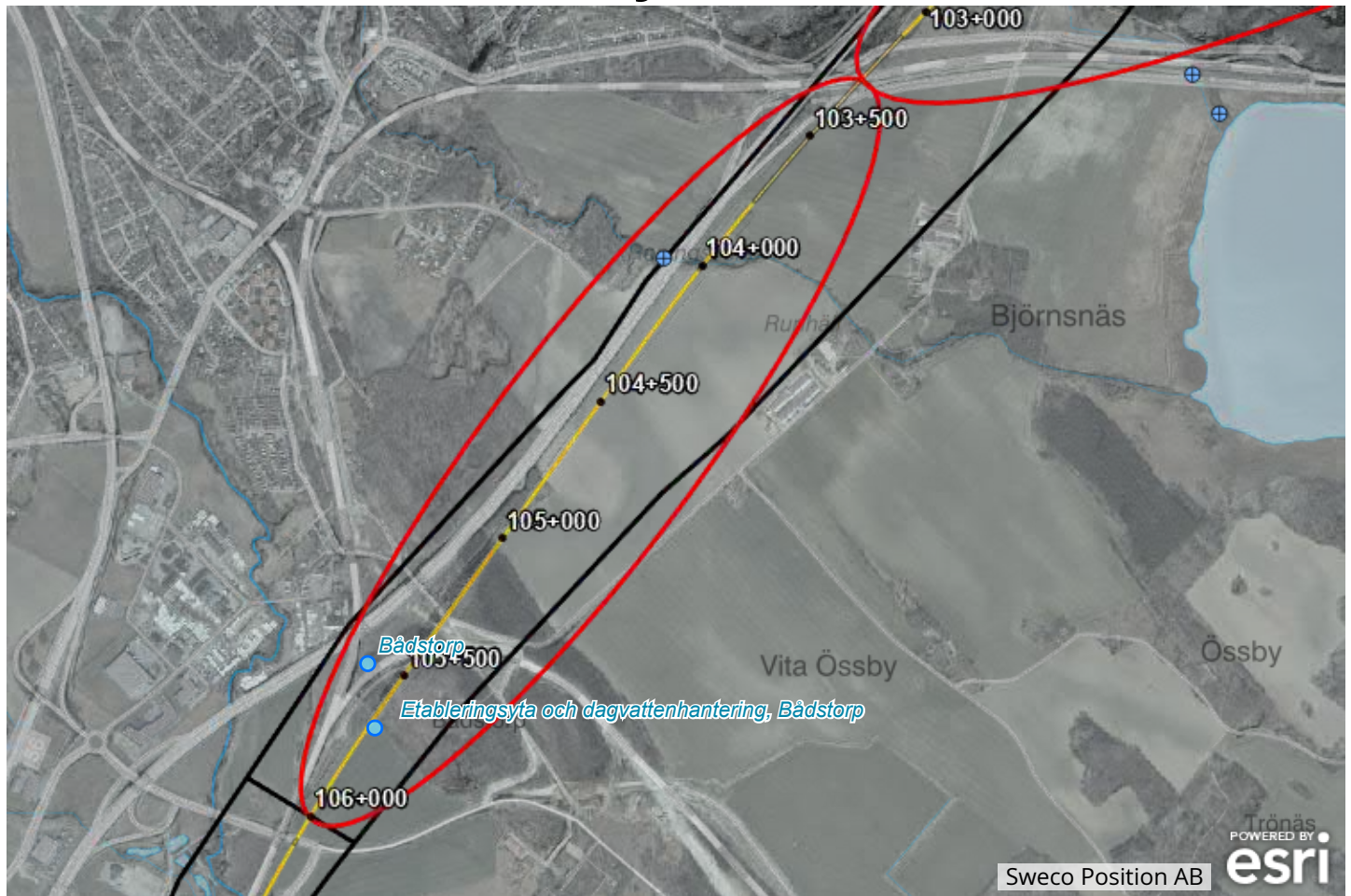
Åtgärden kommer att inverka positivt på områdets naturvärden genom att en sträcka av vattendraget återställs till ett mer naturligt tillstånd. Restaureringen hänger dessutom samman med delar uppströms där det tidigare utförts restaureringsåtgärder. Det skapar en större sammanhängande biotop med högre naturvärden även om det fortsatt återstår en dikesliknande sträcka mellan åtgärden och nedströms delar med höga naturvärden.

Byggnationen kommer att leda till grumling. Området bedöms känsligt för grumling, speciellt avseende det värdefulla fiskbeståndet i området. Utförandet kommer därför anpassas för att minimera påverkan från grumlingen. Eftersom detta rör sig om en tillkommande sektion av diket kan grumlingen till exempel minimeras genom att det nya diket först anläggs i torrhet och därefter släpps vattnet på.

Enskilt berörda

Omgrävningen och anpassningen av rödmossebacken kan leda till att avvattningsanläggningarna i området påverkas vilket kommer att utredas vidare i kommande skeden.

Malmölandet-Loddbby



Vattenverksamheter 2021



Korsning VA/Vattendrag



Innehåll

Sektioner var 500:e m



Översiktsområden



Spåranläggning



Bank



Tunnel



Bro



Skärning

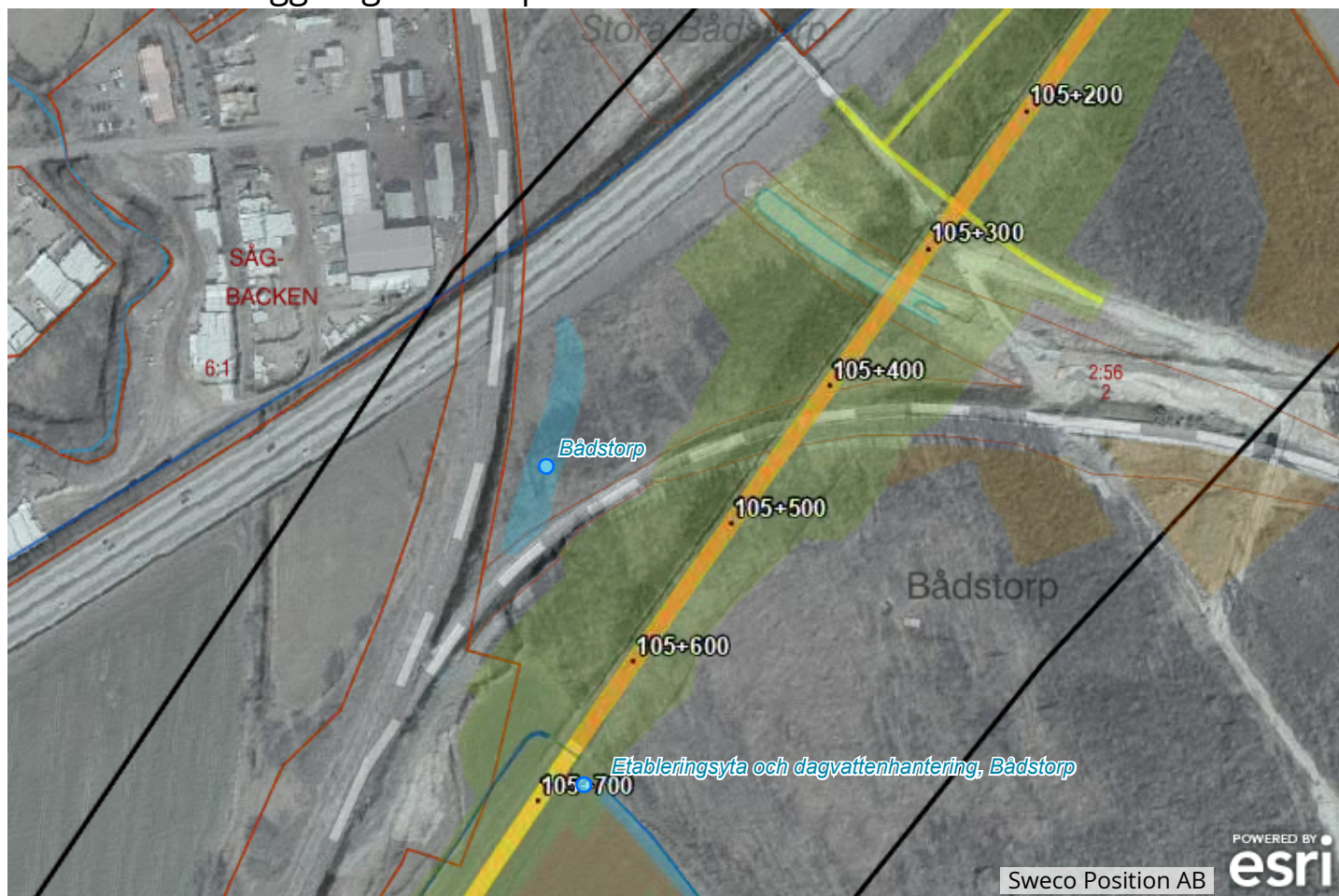
Bergtunnel



Ostlänken korridor



Infiltrationsanläggning Bådstorp



Vattenverksamheter 2021



Innehåll

Sektioner var 100:e m

*

VA-anläggning



Spåranläggning



Bank



Tunnel



Bro



Skärning

Bergtunnel



Produktionsvägar



Produktionsytor



Tillfällig nyttjanderätt generell



Tillfällig nyttjanderätt etablering



Tillfällig nyttjanderätt upplag



Tillfällig nyttjanderätt
infiltrationsområde



Reviderade ytor

Ostlänken korridor



Vad har förändrats?

Det planeras för en infiltrationsanläggning under byggtiden, vid km 105+500, inom det område som är markerat med ljusblått. Järnvägsområdet kommer att behöva hållas torrt under tiden för schaktarbeten, vilket innebär att inläckande grundvatten kommer att behöva ledas bort. I närheten finns grundvattenberoende grundläggning som behöver skyddas genom att vatten infiltreras ner i marken.

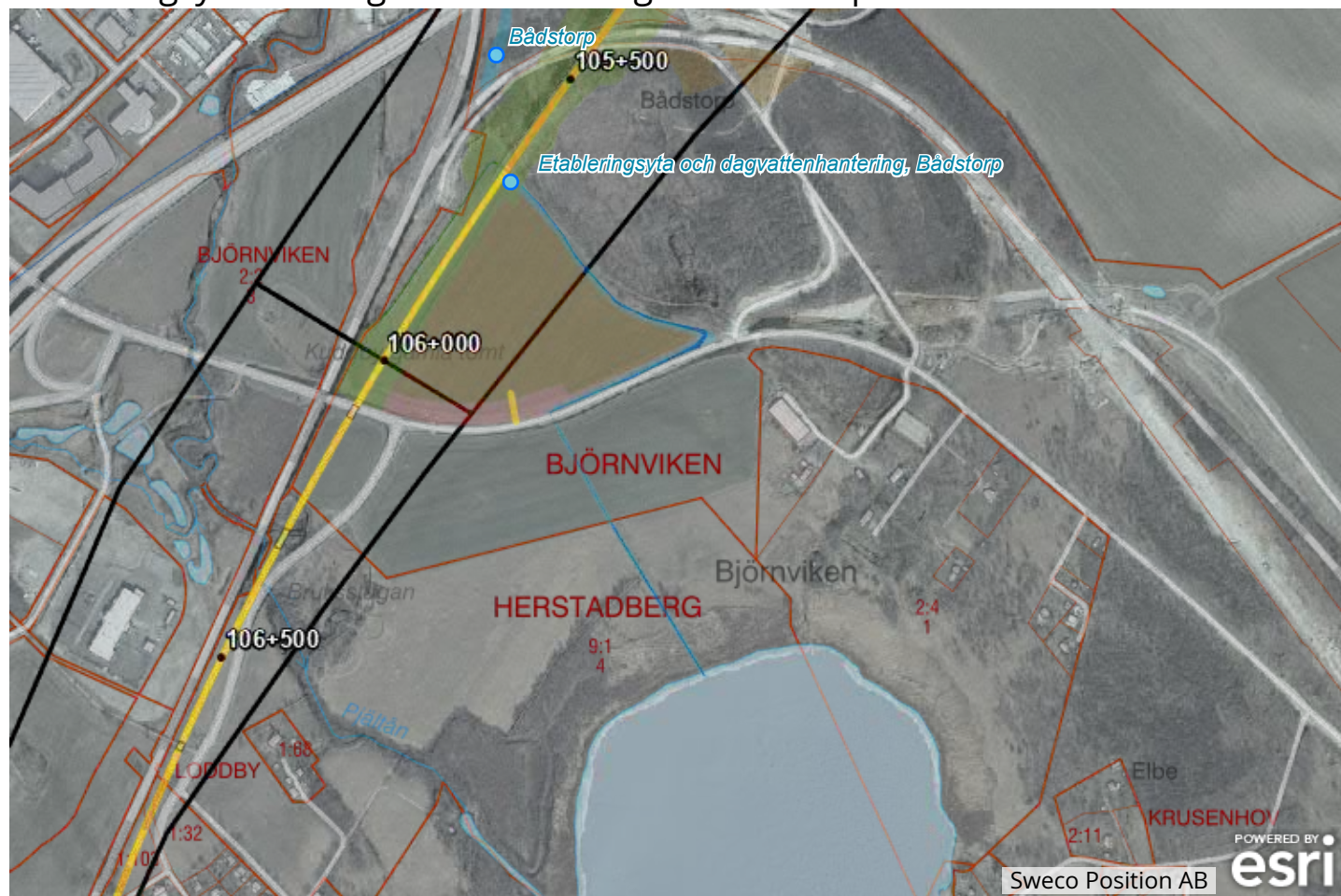
Skyddsinfiltration görs för att upprätthålla grundvattennivåer och motverka risk för sättningar eller andra skador. Skyddsinfiltration kan ske på flera sätt; via dammar, infiltrationsytor eller via grävda eller borrarade brunnar.

Skyddsinfiltration är i första hand aktuellt i byggskedet för att hålla uppe grundvattennivån i jord och berg utanför schakten.

Bedömd miljöpåverkan

En infiltrationsanläggning är en skyddsåtgärd under byggtid för att minimera schaktens påverkan på grundvattenberoende grundläggning.

Etableringsyta och dagvattenhantering vid Bådstorp



Vattenverksamheter 2021



Innehåll

Sektioner var 500:e m



VA-anläggning



Spåranläggning



Bank



Tunnel



Bro



Skärning

Bergtunnel



Produktionsvägar



Produktionsytor



Tillfällig nyttjanderätt generell



Tillfällig nyttjanderätt etablering



Tillfällig nyttjanderätt upplag



Tillfällig nyttjanderätt
infiltrationsområde



Reviderade ytor

Ostlänken korridor



Området består av åkermark som i norr avgränsas av södra stambanan, E4 och höjdområdet vid Bådstorp. I söder gränsar åkermarken till Björnviken, en del av Bråviken. Längs stranden finns ett våtmarksområde som har bedömts ha vissa naturvärden i Naturvårdsverkets våtmarksinventering.

Vad har förändrats?

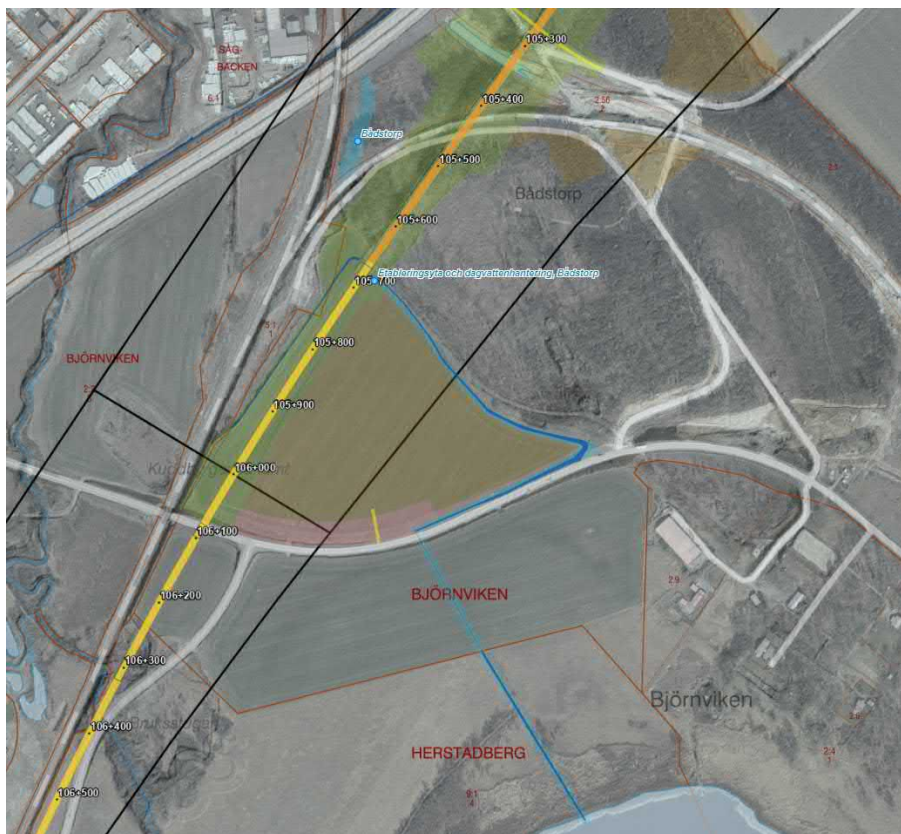
Sedan tidigare samråd finns avvattningsanläggningar längs i åkerns norra kant (längs kanten mellan åkern och höjdområdet) och vidare ner till Bråviken. Det har tillkommit ytterligare behov av avvattningsanläggningar. Det var tidigare tänkt att vattnet från järnvägsskärningen inklusive överdiken skulle ledas till befintlig pumpstation, som pumpar vattnet vidare till Pjältån. För att minska belastningen på pumpstationen föreslås nu istället att vattnet leds i befintliga diken längs åkern till vägdiket längs Bravikenvägen, därefter anläggs en ny kulvert under Bravikenvägen som även fortsätter under åkern söder om Bravikenvägen fram till befintligt dike som leder ner till Bråviken. Arbeten i de befintliga diken längs spårets sydöstra sida och arbeten på den sista sträckan öppet dike ner till Björnviken utgör vattenverksamhet. Arbeten som kan krävas är breddning, fördjupning och omgrävning av diken samt byte av befintliga kulvertar.

Bedömd miljöpåverkan

Omgrävningen bedöms inte påverka områdets naturvärden då den utförs i diken som inte har några identifierade naturvärden.

Under byggnationen kommer omgrävningarna att leda till grumling. Nerströms finns jordbruksdiken och Björnviken. Jordbruksdikena bedöms inte vara känsliga för grumling då inga värden i dikena är kända. Björnviken bedöms inte heller som känslig då utspädningseffekten är stor och flödet i dikena är mycket små jämfört med Björnviken. Platsspecifika skyddsåtgärder mot grumling bedöms därför inte som nödvändiga.

Södra plangränsen



Korsning VA/Vattendrag



Innehåll

Sektioner var 500:e m



Spåranläggning

- Bank
- Tunnel
- Bro
- Skärning

Bergtunnel

-

Produktionsvägar

-

Produktionsytor

- Tillfällig nyttjanderätt generell
- Tillfällig nyttjanderätt etablering
- Tillfällig nyttjanderätt upplag
- Tillfällig nyttjanderätt infiltrationsområde
- Reviderade ytor

Ostlänken korridor



Borttagen vattenverksamhet, då denna del inte längre ingår i denna miljöprovning.

Vad har förändrats?

Plangränsen har flyttats norrut, till km 106+000 (svart linje). Brobyggnationer samt omgrävning av Pjältån ingår inte längre i miljöprovningen för delsträckan Stavsjo-Loddbj. Arbeten i Pjältån hanteras därför i kommande miljöprovning tillhörande delsträckan Loddbj-Klinga.

Tom sida

Synpunkter

*Den här berättelsen skapades med [Esrís Story Map-journal](#).
Läs den interaktiva versionen på webben på <https://arcg.is/bzjSy>.*



För att lämna din synpunkt på materialet kan du använda dig av Trafikverkets digitala synpunktsformulär. Klicka på länkarna nedan!

[Järnvägsplan - Stavsjö-Loddby](#)

[Vattenverksamhet - Stavsjö-Loddby](#)

Det går även bra att skicka in din synpunkt via eller brev eller e-post. Var då noga med att märka din synpunkt med rätt ärendenummer:

Järnvägsplan: **TRV 2014/72083**

Vattenverksamhet: **TRV 2017/112658**

Synpunkter via brev eller e-post skickas till:

Brev: **Trafikverket, Ärendemottagning, Box 810, 781 28 Borlänge**

E-post: **investeringsprojekt@trafikverket.se**

Trafikverket önskar att synpunkter på materialet har inkommit senast 23 februari 2021.

Kontaktuppgifter



Har du frågor om projektet och dess genomförande? Tveka då inte att kontakta Trafikverket:

Fay Scafe, delprojektledare

Tel: 010-124 19 42

E-post: fay.scafe@trafikverket.se

Daniel Palm, huvudprojektledare

Tel: 010-124 44 89

E-post: daniel.palm@trafikverket.se

Jonas Glauman, markförhandlare

Tel: 010-123 09 07

E-post: jonas.glauman@trafikverket.se

Emma Merkel, markförhandlare

Tel: 010-123 71 17

E-post: emma.merkel@trafikverket.se