

Samrådsunderlag berörda allmänna vägar

OLP4-01-025-41000-0_0-0004

Ostlänken, delen Gerstaberg-Långsjön

Södertälje kommun, Stockholms län

Järnvägsplan, 146457

2019-01-01



Trafikverket

Postadress: 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsunderlag berörda allmänna vägar

Författare: ÅF/Tyréns (Andreas Nordström, Mikael Kanaryd)

Dokumentdatum: 2019-01-01

Projektnummer: 146457

Ärendenummer: TRV 2014/72080

Version: __3

Kontaktperson: Linda Abrahamsson, Trafikverket

Telefon: 010-123 71 47

Innehåll

1. SAMMANFATTNING	4
2. INLEDNING	6
3. AVGRÄNSNINGAR	10
4. FÖRUTSÄTTNINGAR	11
5. BERÖRDA ALLMÄNNA VÄGAR	17
6. SAMRÅD	26
7. FORTSATT ARBETE	28
8. KÄLLOR	29

1. Sammanfattning

Den nya planläggningsprocessen innebär att väg och järnväg ska hanteras gemensamt. Eftersom de berörda vägarna som ingår i denna samrådsredogörelse inte behandlades i järnvägsutredningen är syftet med denna handling att säkerställa att eventuella frågeställningar kring dessa vägar uppmärksammas.

Syftet med Samrådsunderlaget är att i ett tidigt skede samråda med kommun, länsstyrelse, regionala kollektivtrafikmyndigheten och enskilda som kan beröras samt att ge länsstyrelsen ett underlag för att komplettera tidigare beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan så att beslutet även innefattar berörda allmänna vägar.

Samrådsunderlaget fokuserar på tänkbara miljöeffekter, snarare är byggtekniska förutsättningar, samhällsekonomi et cetera. Totalt fem allmänna vägar korsas mellan Gerstaberg och Långsjön, se kartbild i figur 1 på sidan 6. I tabellen nedan sammanfattas de tänkbara effekterna för de berörda vägarna.

Samrådsunderlaget som användes vid samråd med kommun, länsstyrelse, regionala kollektivtrafikmyndigheten och enskilda är daterat 2018-08-10. Denna version av Samrådsunderlaget är justerad efter mindre redaktionella synpunkter på samrådshandlingen som inkom under samrådet, och i kapitel 6 finns i denna version även en sammanställning av inkomna synpunkter och Trafikverkets bemötande av dessa.

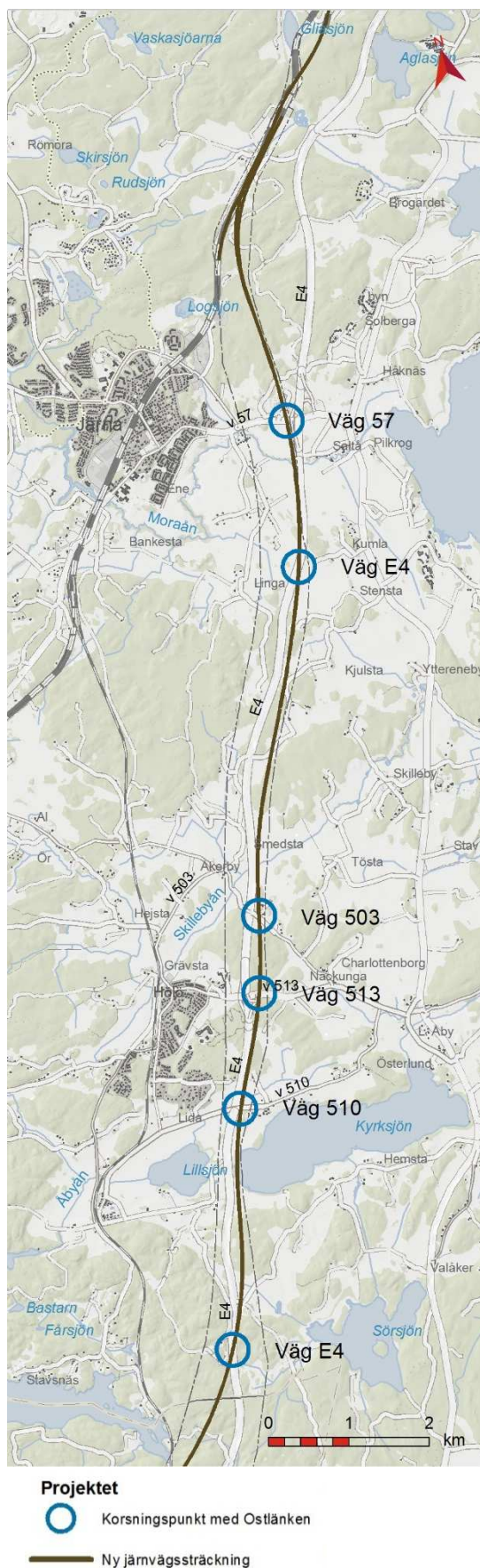
Tabell 1: Sammanfattning av tänkbara effekter vid ombyggnad av allmänna vägar i Stockholms län

Stockholms län					
	väg 57	E4	väg 503	väg 513	väg 510
Bebyggelse, befolkning & utveckling	Risk för högre bullernivåer för närboende	Risk för påverkan på bostadshus			
Näringsliv, sysselsättning & målpunkter	Risk för påverkan på verksamhet				
Trafik & resenärer					
Kommunala & regionala planer	Risk för påverkan på detaljplanelagt område				
Landskapsbild	Förändringar blir väl synliga i det öppna landskapet	Förändringar blir väl synliga i det öppna landskapet			
Riksintressen	Risk för påverkan på riksintresse kulturmiljö	Risk för påverkan på riksintresse kulturmiljö			
Naturmiljö	Risk för påverkan på ängs- och betesmark och skyddsvärda träd	Risk för påverkan på naturvärden och generella biotopskydd			
Kulturmiljö	Risk för påverkan på fornlämningar	Risk för påverkan på fornlämningar			
Rekreation & friluftsliv					
Naturresurser & vatten	Jordbruksmark tas i anspråk	Jordbruksmark och ev. skogsmark tas i anspråk			
Risk	Risk för påverkan på potentiellt förorenat område				
Klimat	Översvämningskänsligt område förekommer				
Barriärer					
Buller	Risk för högre bullernivåer	Risk för högre bullernivåer			
Luft					

Sammanfattningsvis är åtgärderna och konsekvenserna av ombyggnad av de allmänna vägarna ringa och en direkt effekt av järnvägsanläggningen, och föreslås därför hantering inom kommande järnvägsplan. Miljöpåverkan för korsande allmänna vägar tillsammans med järnvägsanläggningen kan antas innebära betydande miljöpåverkan. Effekter och konsekvenser av vägar och järnvägsanläggning kommer att beskrivas i järnvägsplanernas Miljökonsekvensbeskrivningar, där eventuella dispensärenden kommer att behandlas.

2. Inledning

Ostlänken är en ny dubbelspårig höghastighetsjärnväg på sträckan mellan Järna och Linköping. Ostlänken utgör en första utbyggnadsetapp av det höghastighetsnät som är tänkt att förbinda Stockholm med Göteborg och Malmö. Detta Samrådsunderlag behandlar de befintliga allmänna vägar som berörs av höghastighetsjärnvägen mellan Gerstaberget och Långsjön, som är den första av fyra etapper av Ostlänken.



Figur 1. Översikt av berörda allmänna vägar i Stockholms län



Figur 2. Karta över Ostlänken med aktuell etapp, Gerstabergr-Sillekrog, markerad i grått

Den geografiska avgränsningen är begränsad till de berörda allmänna vägarna och deras direkta omgivning, det vill säga det område som kan tas i anspråk och påverkas vid en kommande ombyggnad för att planskilt korsa Ostlänken.

Mycket av underlaget till detta Samrådsunderlag kommer från det inledande arbetet med Ostlänken (Trafikverket, 2015 a och Trafikverket, 2015 b). Underlagsmaterial är också hämtat från det pågående arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen för Ostlänken delen Gerstabergr-Sillekrog.

2.1. Syfte med Samrådsunderlaget

Samråd är viktigt under hela planläggningsprocessen och innebär att Trafikverket tar kontakt och för dialoger med andra myndigheter, organisationer, sakägare och berörd allmänhet för att få deras synpunkter och kunskap. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.

Syftet med Samrådsunderlaget är att i ett tidigt skede samråda med kommun, länsstyrelse, regionala kollektivtrafikmyndigheten och enskilda som kan beröras samt att ge länsstyrelsen ett underlag för att komplettera tidigare beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkans så att beslutet även innefattar berörda allmänna vägar. Samrådsunderlaget kompletterar det samråd som tidigare genomförts i projektet Ostlänken och beskriver samlat förutsättningar och tänkbara effekter utifrån de berörda allmänna vägnas perspektiv.

2.2. Bakgrund och ändamål

Orsaken till att detta Samrådsunderlag tas fram är den förändrade lagstiftningen (väglag 1971:948 och lag om byggande av järnväg 1995:1649) som infördes 1 januari 2013. Den nya planläggningsprocessen innebär bland annat att väg och järnväg ska hanteras gemensamt. Eftersom de berörda vägarna inte behandlades i järnvägsutredningen görs detta Samrådsunderlag i syfte att säkerställa att eventuella frågeställningar kring de berörda vägarna uppmärksammas eller att ingen diskrepans föreligger avseende formaliahantering.

2.3. Planläggningsprocessen

Ett väg- eller järnvägsprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av järnvägslagen och väglagen och som slutligen leder fram till en vägplan eller järnvägsplan. I början av planläggningen tas ett underlag fram som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Samrådsunderlag ligger vanligtvis till grund för länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Eftersom Ostlänken är ett mycket omfattande projekt som bedömts få betydande påverkan på miljöintressen så har Trafikverket föreslagit att regeringen ska tillåtlighetspröva projektet. Detta innebär en prövning av projektets lokalisering enligt 17 kapitlet miljöbalken. Begäran om tillåtlighetsprövning skickades in till miljödepartementet i november 2015.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket tar kontakt och för dialoger med andra myndigheter, organisationer och berörd allmänhet för att Trafikverket ska få deras synpunkter och kunskap. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.

2.4. Beskrivning av befintlig väg-/järnvägsanläggning

Ostlänkens sträckning mellan Gerstaberget och Långsjön påverkar fem allmänna vägar. Sex korsningspunkter mellan väg och järnväg finns i Stockholms län. I Stockholms län berörs väg 57 (Södertäljevägen) och trafikplats Järna, E4, väg 503, väg 513 (Kyrkvägen) och väg 510.

Vägarna varierar i storlek och betydelse och har nivåer på årsmedeldygnstrafik från 34 000 fordon (E4) till 120 fordon (väg 510). E4, och väg 57 är transportleder för farligt gods. E4 är av internationell betydelse, väg 57 av nationell betydelse medan övriga vägar är viktiga regionalt och lokalt. Mer om vägarna finns under kapitel 4.3.

2.5. Angränsande planering

Arbete med framtagande av vägplan för väg 57 Gnesta –E4 pågår, vägplanen har skickats till planprövning för fastställelse.

2.6. Beskrivning av huvudprojektet

2.6.1. Bakgrund Ostlänken

Efterfrågan på tågresor är redan idag större än utbudet, och på grund av den redan höga trafikbelastningen är det idag inte möjligt att sätta in fler tåg på de tider då efterfrågan på tågresor är som störst. I dagsläget hämmas utveckling av tågtrafiken och därmed även en övergång till ett mer miljöanpassat och hållbart resande.

Ostlänkens ändamål är att:

- bidra till förbättrad kapacitet i järnvägssystemet
- vara en del av en framtida höghastighetsjärnväg, Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö
- bidra till regionförstoring Östergötland-Södermanland-Mälardalen
- bidra till kortare restider med tåg på sträckan Stockholm-Linköping och Stockholm-Malmö/Köpenhamn
- restiden mellan Stockholm och Göteborg utan uppehåll då Götalandsbanan är byggd ska vara 2 timmar och 8 minuter

Ostlänken är en ny dubbelspårig höghastighetsjärnväg mellan Järna och Linköping och omfattar en sträcka på drygt 15 mil. Beräknad trafikstart är 2033-2035. Ostlänken utgör en första utbyggnadsetapp av den höghastighetsjärnväg som är tänkt att förbinda Stockholm med Göteborg och Malmö.

2.6.2. Tidigare utredningar och beslut

En förstudie genomfördes under 2002–2003 av Nyköping-Östgötalänken AB. I förstudien analyserades ett antal alternativa korridorer vilket resulterade i tre korridorer som utreddes djupare i Järnvägsutredning Ostlänken. Länsstyrelsen i Södermanlands län var sammanhållande för berörda länsstyrelser och beslutade 2002 att projektet Ostlänken kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Beslutet fattades med Förstudie Ostlänken som underlag.

Järnvägsutredningen Ostlänken genomfördes 2004–2010. Det huvudsakliga syftet med järnvägsutredningen var att redovisa och beskriva konsekvenserna av tre olika korridoralternativ för att därefter kunna förorda en korridor.

Järnvägsutredningarnas miljökonsekvensbeskrivningar godkändes av berörda länsstyrelser år 2008. Dåvarande Banverket tog 2010 ställning till vilken korridor som bäst uppfyller Ostlänkens ändamål. På grund av lagändringar och ändrade förutsättningar togs kompletterande handlingar fram mellan 2010 och 2014.

3. Avgränsningar

3.1. Geografisk avgränsning

Den geografiska avgränsningen är begränsad till de berörda allmänna vägarna i Stockholms län och deras direkta omgivning, det vill säga det område som kan tas i anspråk och påverkas vid en kommande ombyggnad för att planskilt korsa Ostlänken. Vägarnas korsningspunkt med Ostlänken markeras i Samrådsunderlagets kartor med en cirkel med 200 m radie. Storleken på cirkeln är *inte* en avgränsning av vilket område som kommer att påverkas av vägens eventuella ombyggnad, men kan användas för att underlätta att läsa avstånd i kartorna.

Samrådsunderlaget berör inte järnvägsanläggningen Ostlänken. Information kring enskilda vägar som kommer att påverkas av Ostlänken tas upp i järnvägsplanen för Ostlänken.

3.2. Tematisk avgränsning

Samrådsunderlaget fokuserar på tänkbara miljöeffekter, snarare är byggtekniska förutsättningar, samhällsekonomi et cetera. Beskrivningarna och bedömningarna i Samrådsunderlaget behandlar endast de berörda allmänna vägarna och inte aspekter som berör Ostlänken i stort.

Underlaget behandlar inte:

- Byggnadstekniska förutsättningar
- Samhällsekonomiska konsekvenser
- Effekter under byggtiden

Begrepp vägar och gator

Allmän väg – väg med staten eller kommunen som väghållare (kommunen är väghållare för sekundära ("icke-primära") vägar inom det kommunala väghållningsområdet och där det inte är detaljplanelagt). Benämns även statlig väg respektive kommunal väg. Båda regleras i väglagen och kan fastställas i väg- eller järnvägsplan.

Kommunal gata – gata (väg) som är detaljplanelagd. Regleras i plan- och bygglagen genom detaljplan.

Enskild väg – väg med enskild väghållare, exempelvis privat markägare, vägförening, vägsamfällighet. Regleras bland annat i anläggningslagen. Fastställs inte i en väg- eller järnvägsplan utan genom lantmäteriförrättning

4. Förutsättningar

4.1. Bebyggelse, befolkning och utveckling

Större orter i området är Järna och Hölö med 7500 respektive 2 500 invånare. Järna består av Överjärna, som också kallas för Järnas tätort, och Ytterjärna som består av bland annat Saltå by och Säby. Hölö är beläget mellan befintlig järnväg, Södra stambanan, och E4. Utanför orterna består bebyggelsen av mindre byar och enstaka gårdar. Både Järna och Hölö har en positiv befolkningsutveckling.

4.2. Näringsliv, sysselsättning och viktiga målpunkter

I Järna finns flertalet verksamheter och industrier, bland annat Axa – Kungsörnen och Saltå kvarn. Hölö har förhållandevis få arbetsplatser. Förutom de större arbetsplatserna är orternas målpunkter bland annat skolor och idrottsanläggningar.

4.3. Trafik och resenärer

De viktigaste vägarna i området är de som berörs av Samrådsunderlaget, det vill säga väg 57 (Södertäljevägen), E4 med trafikplats Järna, väg 503, väg 513 (Kyrkvägen) och väg 510.

E4 är den mest trafikerade vägen i området med en årsmedeldygnstrafik på sträckan mellan trafikplats Järna och trafikplats Hölö på cirka 34 000 fordon. Vägen är primär transportled för farligt gods. Två möjligheter att korsa vägen till fots eller med cykel finns mellan Järna och Ytterjärna, en bro söder om trafikplatsen och en tunnel norr om trafikplatsen. Gång- och cykelvägarna minskar E4:s barriäreffekt och skapar en koppling mellan Järna, omgivande landskap och havet öster om E4.

Väg 57 förbinder bland annat Järna med Ytterjärna och trafikeras mellan E4 och Järna med cirka 10 000 fordon per dygn. Vägen är primär transportled för farligt gods och fyra busslinjer trafikerar vägen. Gång- och cykelbanor förbi trafikplats Järna finns med i vägplanen för väg 57, som planeras att byggas om.

Väg 503 ansluter både i öst och i väst till väg 513 och i norr ansluter den till väg 505. Ett flertal fastigheter finns längs med vägen. Vägen trafikerades med cirka 130 fordon per dygn år 2007.

Väg 513 förbinder bland annat Hölö med Ekhammar öster om E4. I söder ansluter den till väg 510 och i öster till väg 525. Trafiken på väg 513 uppgick 2014 till cirka 1 300 fordon per dygn väster om E4, och cirka 3 300 fordon per dygn öster E4. Vägen används av cyklister men ingen separat gång- och cykelväg finns. Väg 513 trafikerades av busslinjerna SL 784 och SL 785.

Väg 510 trafikerades av 120 fordon under ett årsmedeldygn år 2007. Ett flertal fastigheter finns längs med vägen.

4.4. Kommunal och regionala planer

4.4.1. Kommunal planer

I stadsdelen Södertuna i östra Järna planeras en förtätning av bostäder, handel, verksamheter och odlingslotter intill väg 57.

I Hölö finns planer på att anlägga ett nytt centrum med verksamheter mellan avfarten från väg E4 och tätorten. Ett utbyggnadsområde för bostäder och förskola finns också i Wij-området norr om väg E4:s avfart.

4.4.2. Regionala planer

I regional utvecklingsplan för Stockholm är Järna utpekad som regional stadsbygd med utvecklingspotential. Hölö kategoriseras som regional stadsbygd. Ostlänken finns med i planen belägen strax öster om Järna och Hölö.

4.5. Miljöförutsättningar

4.5.1. Landskapsbild

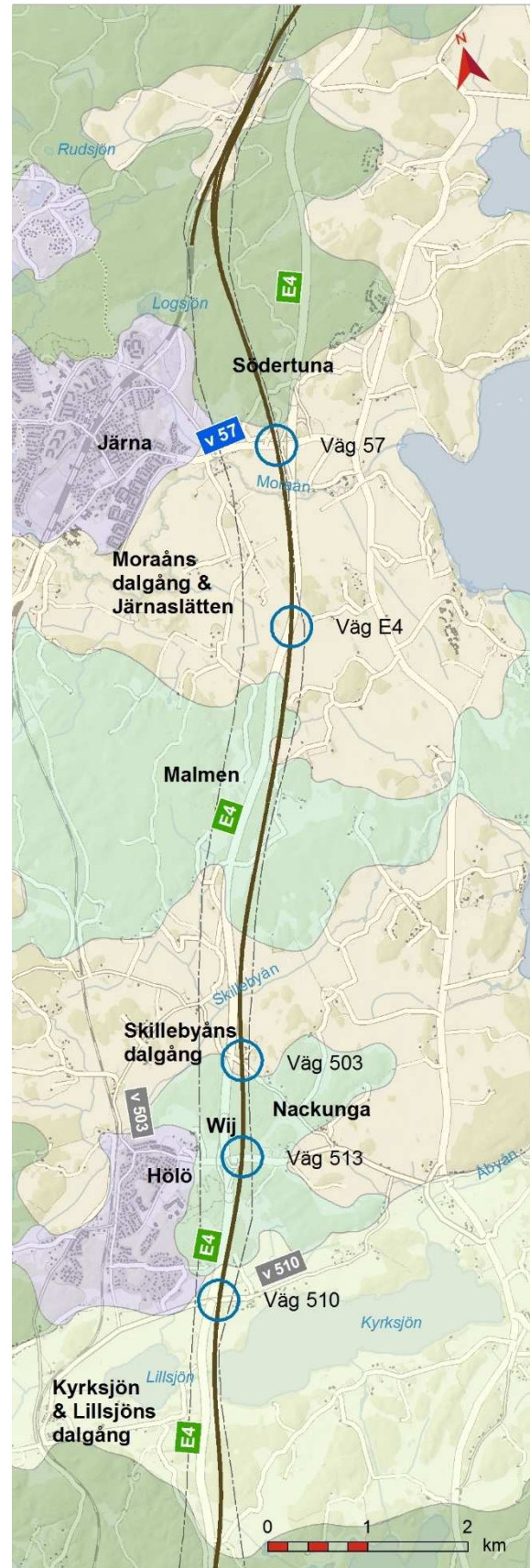
I kapitel Landskapsbild i den fördjupade landskapsanalysen för Ostlänken delen Gerstabergr-Långsjön (Trafikverket 2015 a) delas landskapet kring Ostlänken in i fem landskapskaraktärer, se figur 3. Landskapskaraktärerna som berörs av de allmänna vägnas korsningspunkter med Ostlänken är:

- Öppet flackt sprickdalslandskap (Väg 57, E4 och väg 503)
- Öppet sprickdalslandskap med sjöar (väg 510)
- Mosaikartat kuperat skogslandskap (väg 513)



Datum: 2016-09-29

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan



Figur 3. Landskapskaraktärer

Det öppna flacka sprickdalslandskapet består av jordbruksmark med inslag av skogsdungar, infrastruktur, gårdar och annan bebyggelse som ger landskapskaraktären en relativt hög komplexitet. Järnaslätten bildar ett större avgränsat landskapsrum som både väg 57 och E4 ligger inom. En öst-västlig siktlinje finns också vid E4. Strax söder om väg 57 ligger Saltå kvarn som fungerar som ett landmärke.

Det öppna sprickdalslandskapet med sjöar består mestadels av jordbruksmark och har en storskalig karaktär. Lillsjön och Kyrksjön bildar tillsammans med omgivande jordbruksmark ett större sammanhängande landskapsrum som väg 510 ligger inom.

Det mosaikartade kuperade skogslandskapet är mer höglänta skogsområden omgivna av öppet sprickdalslandskap som består mestadels av skog med inslag av jordbruksmark och berg i dagen. På grund av den omväxlande topografin och vegetationen har landskapskaraktären en hög komplexitet och klassas som småskalig.

4.5.2. Riksintressen

Nedan beskrivs de riksintressen som överlappar de allmänna vägarna.

Riksintresse för kulturmiljö 3 kap. 6 § miljöbalken, Mörkö [AB 3] (delen i Mörkö, Hölö, Överjärna och Ytterjärna sn:r)

Riksantikvarieämbetet beskriver området som en farledsmiljö och mellanbygd utmed vattenleden från Östersjön via Södertälje till Mälaren, som präglas av det försvarsstrategiskt viktiga läget, dominerande storgods av delvis medeltida ursprung samt partier med ett mer småbrutet agrarlandskap.

Riksintresse kommunikationer 3 kap. 8 § miljöbalken

Södra stambanan, E4 och Ostlänkens korridor är riksintressena för kommunikation.

4.5.3. Naturmiljö

Naturmiljön kring de allmänna vägarna består av odlingslandskapet med åkermark och viss betesmark, höjdpartiernas skogsområden som består mestadels av barrskog samt sjöar och vattendrag. Odlingslandskapet är idag fragmenterat till följd av E4 och Södra stambanan. De registrerade naturvärden som berörs av de allmänna vägarna beskrivs nedan.

Strandskydd

Strandskydd gäller vid alla kuster, sjöar och vattendrag, och sträcker sig normalt 100 m från strandkanten både på land och ut i vattnet. Strandskyddets syfte är att långsiktigt trygga medborgarnas tillgång till strandområden. Inga områden med strandskydd påverkas av korsningspunkter inom Stockholms län.

Biotopskyddade områden

Biotopskyddade områden skyddas enligt miljöbalken 7 kap. 11 §. Områdena kan vara utpekade av till exempel skogsstyrelsen men kan också vara generella biotopskydd som stenmurar, diken och småbiotoper i odlingslandskapet. Biotopskyddade områden förekommer i anslutning till E4.

Naturvärdesinventering (NVI)

I projektet Ostlänken har en naturvärdesinventering genomförts. Syftet med naturvärdesinventeringen är att beskriva och värdera naturområden av betydelse för

biologisk mångfald. Naturvärdesinventeringen resulterar i avgränsning av områden och naturvärdesklassning samt objektbeskrivningar av avgränsade objekt.

Naturvärdesklasserna är indelade i 1–4 där 1 motsvarar det högsta naturvärdet och störst positiv betydelse för biologisk mångfald. Ett flertal områden med naturvärdesklass 1 – 3 (där 1 är högsta naturvärde) finns i anslutning till de berörda vägarna. Vilka naturvärdesområden som berörs av vilken väg tas upp under effekter för respektive väg. För beskrivning av bedömning av naturvärdesklasserna och områdesbeskrivningar se Trafikverket 2015 (*Rapport naturvärdesinventering 2015-10-30, Ostlänken delen Gerstabergr-Sillekrog*).

Ängs- och betesmarksinventeringen

Ängs och betesmarksinventeringen är en inventering av kultur- och naturvärden i ängs- och betesmarker. Ett område från ängs- och betesmarksinventeringen ligger cirka 70 m från väg 57.

Skyddsvärda träd

Länsstyrelsen i Stockholms län har genomfört en inventering av skyddsvärda träd i länet. Skyddsvärda träd förekommer i anslutning till väg 513 och väg 510.

4.5.4. Kulturmiljö

Områden med höga kulturmiljövärden är kopplade till områdets långa kontinuitet av bosättning och brukande. Herrgårdsmiljöer, torplandskap, kyrkbyar som vuxit ut till stationssamhällen och nyare orter vid motorvägen är några av kulturmiljöerna som finns i området. Det lokala vägnätet har ofta lång historisk kontinuitet och har liten kontakt med nyare infrastruktur som E4 och befintlig järnväg. På grund av det begränsade odlingsutrymmet i dalgångarna har bebyggelsen legat på samma plats under mycket långt tid, vilket bidrar till landskapets generellt låga förändringsgrad och tydliga historiska läsbarhet.

Fornlämningar och kulturhistoriska lämningar

Fornlämningar är skyddade enligt kulturmiljölagen (1988:950) och får inte skadas. Lämningar som inte uppnår status som fornlämningar men ändå anses ha antikvariskt värde klassas som kulturhistoriska lämningar. Ett flertal fornlämningar förekommer i anslutning till de berörda vägarna.

Kulturmiljöprogram för Södertälje kommun

Det kommunala kulturmiljöprogrammet är ett kunskapsunderlag vars syfte är att vara vägledande för beslut inom den fysiska planeringen. Kulturmiljöprogrammet pekar ut ett antal miljöer med höga eller särskilda kulturhistoriska värden.

Område 47 - Österby från kulturmiljöprogrammet överlappar Ostlänkens korsningspunkt med väg 510. Område 76 – Närmiljö för Saltå by ligger cirka 200 m från Ostlänkens korsningspunkt med väg 57.

4.5.5. Rekreation och friluftsliv

Öster om Hölö i anslutning till Hölöskolan finns ett skogsområde som används för rekreation. I området finns också ett 2,5 km långt elljusspår. I Tullgarnsområdet söder om Hölö finns stora rekreations- och friluftslivsvärden såsom stigar, badplats, natur- och kulturvärden.

4.5.6. Naturresurser och vatten

Areella näringar

Visst skogsbruk, men framförallt jordbruk bedrivs i området kring de berörda vägarna. Jordbruksmarken i området är mellan klass 1 och 5 på en skala 1–10 där 10 är klassen med högst produktionsförmåga. Ekologiskt och biodynamiskt jordbruk finns i trakten kring Järna.

Ytvatten

Större ytvattendrag i området är Moraån och Skillebyån som avvattnas mot Östersjön. Lillsjön, Kyrksjön, Sörsjön och Långsjön är större sjöar i området. Moraån har måttlig ekologisk status och Kyrksjön har dålig ekologisk status. Moraån och Kyrksjön har god kemisk status. För Skillebyån och Sörsjön finns ingen ekologisk eller kemisk status fastställd.

Grundvatten

Grundvattenresurser med både god kemisk och kvantitativ status finns vid Överjärna och Hölö. Ett fåtal enskilda vattentäkter finns i området.

4.5.7. Risk

E4 och väg 57 är rekommenderade vägar för farligt gods.

Potentiellt förorenad mark finns strax norr om väg 57 i korsningspunkten med Ostlänken, söder om väg 513 intill E4 och mellan Kyrksjön och Lillsjön i närheten av E4.

4.5.8. Klimat

Områden som är känsliga för översvämning har kartlagts inom arbetet med järnvägsplanen för Ostlänken genom att identifiera sänkor och områden där ytvatten kan samlas vid kraftiga skyfall. Översvämningsskänsliga områden förekommer vid väg 57, väg 513 och väg 510.

4.5.9. Barriärer

De största barriärerna i området är väg E4 och Södra stambanan. Barriärerna hindrar både människor och djur att röra sig fritt i landskapet påverkar tillgängligheten till bland annat rekreation och friluftsliv.

E4 är en av de berörda vägarna och samtliga övriga berörda vägar ligger i anslutning till väg E4. Hölö är beläget mellan dessa två barriärer, Södra stambanan i väster och E4 i öster. Järna är också påverkat att barriären Södra stambanan går genom orten och E4 skapar en barriär mellan Järna tätort och Ytterjärna.

Ostlänken kommer att bilda en ny barriär nära och i samma riktning som E4 vilket kommer att öka den totala barriäreffekten mellan Hölö och Järna och landskapet öster om E4 och Ostlänken.

4.5.10. Buller

Trafikbuller påverkar människors hälsa negativt och är ett utbrett hälsoproblem. Området kring de berörda vägarna är idag påverkat av buller från E4 och Södra stambanan. När Ostlänken byggs kommer buller från trafiken på höghastighetsjärnvägen tillkomma.

En bullerutredning för hela järnvägsanläggningen Ostlänken kommer att genomföras i vilken alla trafikslag (all statlig infrastruktur), även motortrafik, kommer att beröras. Bullerutredningen kommer även att avhandla åtgärder för att minska bullernivåerna i anslutning till berörda trafikanläggningar.

4.5.11. Luftföroreningar

Luftföroreningar orsakas av bland annat av biltrafik genom utsläpp av gaser och partiklar från förbränning i motorn samt partiklar från slitage. Luftföroreningar kan vara skadligt för människor hälsa och bidrar till bland annat övergödning, försurning och klimatförändringar.

Sedan 1998 finns en förordning med miljökvalitetsnormer för utomhusluft. Förordningen innehåller ett gränsvärdesnormer och målsättningsnormer för kväveoxid/kväveoxider, svaveloxid, bly, partiklar, bensen, kolmonoxid, ozon, arsenik, kadmium, nickel och bensapyren.

5. Berörda allmänna vägar

5.1. Väg 57 - Södertäljevägen

5.1.1. Lokalisering och utformning

Ostlänken föreslås korsa väg 57 strax väster om trafikplats Järna (E4), se Figur 4 på nästa sida. Vägen är en riksväg med ett körfält i vardera riktningen som nära korsningspunkten är åtskilda av mittremsa. Vägens hastighetsbegränsning är 70 km/h. Väg 57 är rekommenderad väg för farligt gods och utpekad som viktig pendlings- och serviceväg. Tre busslinjer (784, 785, 788) trafikerar vägen. Gång- och cykelbanor finns med i vägplanen för väg 57 men är ännu inte byggda.

I korsningspunkten måste riksväg 57 och trafikplats Järna byggas om. En vägplan för väg 57 är framtagen och fastställd för att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten på väg 57 mellan E4 och Gnesta. Järnvägsplanen hanterar en del av vägplanen, från cirkulationsplatsen vid Rönnvägen och österut längs väg 57.

5.1.2. Tänkbara effekter

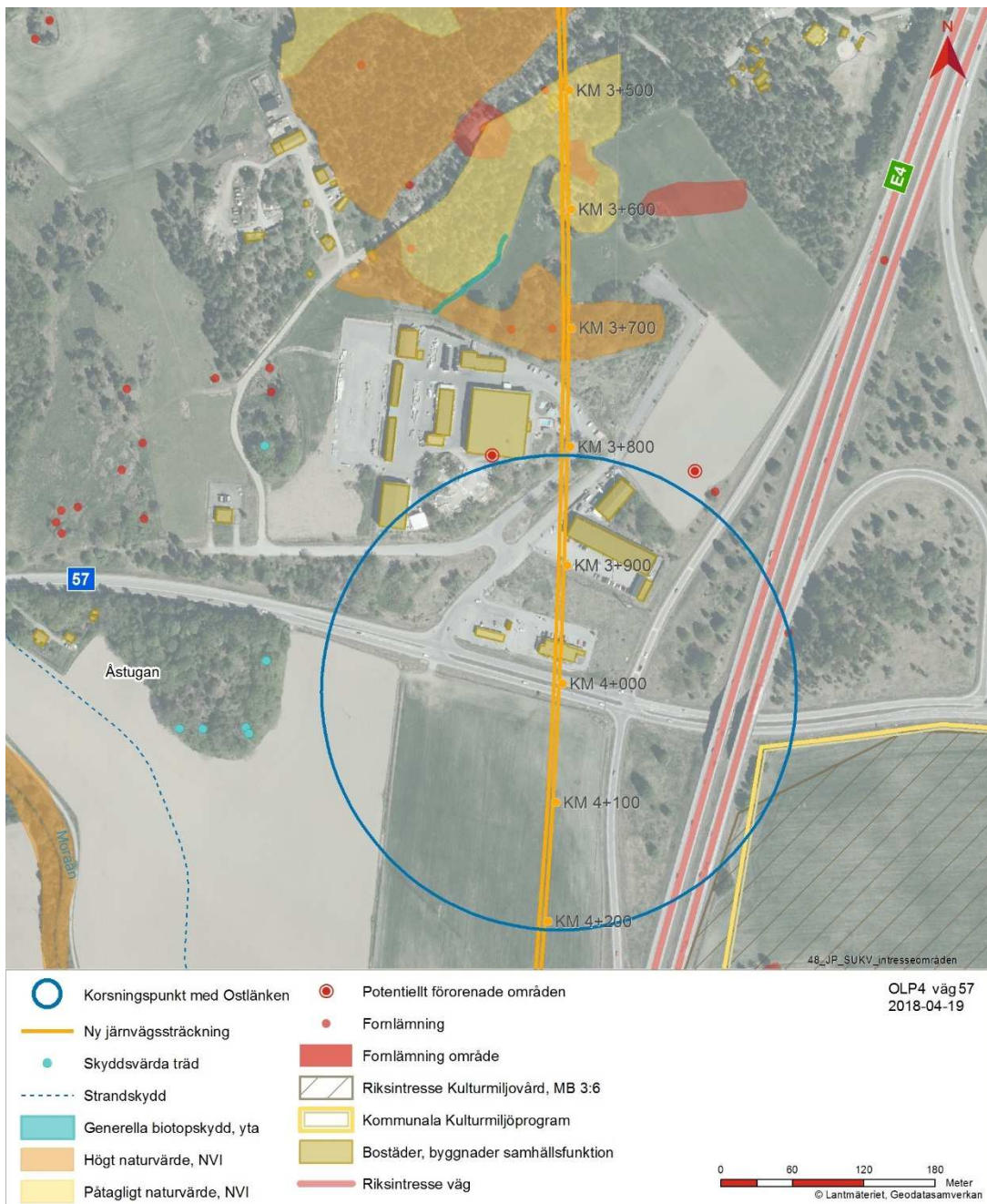
En ombyggnad av väg 57 och trafikplats Järna kommer att ta ny mark i anspråk. Beroende på hur trafikplatsen och vägen utformas kommer bankar och/eller skärningar att tillkomma som påverkar befintlig markanvändning och övriga värden på platsen. Miljön på platsen är idag starkt påverkad av trafikplatsen och få registrerade värden förekommer i direkt anslutning till korsningspunkten.

Tre fastigheter med verksamheter påverkas av spårlinjen. Dessa kommer att behöva flyttas eller rivas. Om trafikplatsen, eller påfarten till trafikplatsen, kommer närmare bostadshusen vid Forsbrovägen, väster om Åstugan, kan bullernivåerna för boende i området öka.

Förutom det detaljplanelagda området med verksamheter strax norr om korsningspunkten påverkas troligen inga kommunala eller regionala planer av ombyggnaden.

Det öppna flacka sprickdalslandskapet gör att förändringarna troligen blir väl synliga. Befintliga siktlinjer och landskapsrummet, som väg 57 och trafikplatsen ligger i kanten av, kommer troligen inte att påverkas. Det näraliggande landmärket Saltå kvarn kan komma att påverkas om trafikplatsen blir högre än idag.

Vid ombyggnaden av trafikplatsen skulle riksintresse för kulturmiljövård och det kommunala kulturmiljöprogrammet (område 57 – närmiljö Saltå by) som ligger öster om trafikplatsen cirka 200 meter från korsningspunkten kunna påverkas. Fornlämningen inne i trafikplatsen är undersökt och borttagen. Hur stora effekterna för kulturmiljön blir beror på trafikplatsens utformning.



Inga rekreations- eller friluftslivsvärden bedöms påverkas.

Jordbruksmarken i anslutning till väg 57 och trafikplats Järna har klass 3, 4 och 5. Jordbruksmark är en ändlig resurs och när ny mark tas i anspråk har det i ett större

sammanhang en negativ effekt. Klass 4 som omger korsningspunkten tillhör inte den högsta inom denna del av landet, vilket kan ses som en förmildrande omständighet.

Väg 57 är transportled för farligt gods, funktionen bedöms inte påverkas av vägens ombyggnad. Ett potentiellt förorenat område (drivmedelshantering) finns i anslutning till verksamheterna vid Ullängsvägen cirka 200 m från korsningspunkten med Ostlänken. Området kan påverkas vid en ombyggnad.

Ett översvämningskänsligt område finns i direkt anslutning till korsningspunkten. Detta kan eventuellt påverka ombyggnaden av väg 57 och trafikplatsen. Ombyggnaden av trafikplatsen och väg 57 kommer troligen inte skapa ytterligare barriäreffekter.

Det pågår en vägplan för väg 57 mellan E4-Gnesta. Vägplanen ligger för fastställelseprövning.

5.2. E4 vid Kumla

5.2.1. Lokalisering och utformning

Ostlänken korsar E4 vid Kumla sydost om Järna, se Figur 5 på nästa sida. Vägen är en av de viktigaste motorvägarna i landet och del av ett transeuropeiskt transportnätverk (TEN-T), med två körfält i vardera riktningen med en bredd på cirka 11,5 m per riktning, åtskilda av mittremsa. Vägens hastighetsbegränsning är 110 km/h. Inga fotgängare eller cyklister rör sig längs med vägen men en regional busslinje (784X) trafikerar aktuell sträcka.

E4 passerar över den planerade järnvägen, men leds av trafiktekniska skäl om för att påverkan på trafiken på E4 ska bli så liten som möjligt under byggtiden. Vägen får därmed en ny planutformning i korsningen med Ostlänken. Ungefärligt profilläge bibehålls troligen.

5.2.2. Tänkbara effekter

Ombyggnaden av E4 medför att ny mark, framförallt jordbruksmark, tas i anspråk. Ombyggnaden blir omfattande med två vägbanor, mittremsa och tillhörande bankar/slänter. Hur stort markanspråket blir avgörs delvis av vägens bredd samt på hur lång sträcka vägen kommer att byggas om. Riksintresse för kulturmiljövård, generella biotopskydd, ett område med påtagligt naturvärde från naturvärdesinventeringen (NVI) och en fornlämning finns i anslutning till vägens korsning med Ostlänken.

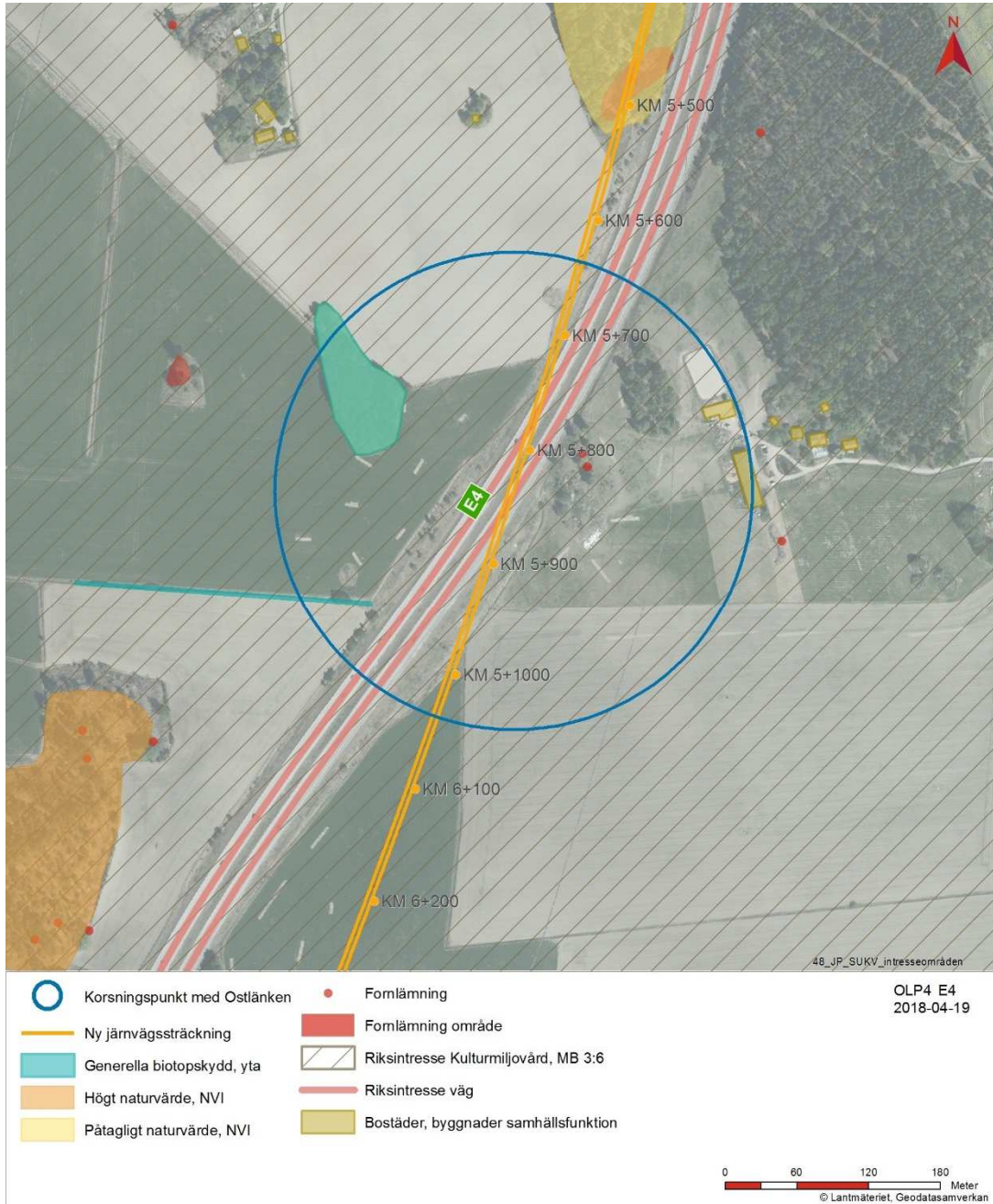
De närmsta boende finns cirka 250 m öster om E4:s korsningspunkt med Ostlänken. Fler boende finns också cirka 400 m öster om och 400 m nordväst om korsningspunkten. Ombyggnadens utformning avgör om bostadshus måste lösas in eller om bullersituationen för bostadshusen förändras.

Vägens ombyggnad bedöms inte påverka näringsliv, sysselsättning och viktiga målpunkter eller några kommunala och regionala planer.

Syftet med ombyggnaden av E4 är att möjliggöra så Ostlänken kan passera under E4.

Det öppna flacka sprickdalslandskapet gör att förändringarna troligen blir väl synliga. Korsningspunkten ligger i ett landskapsrum med en östvästlig siktlinje, men eftersom vägens profilläge antas bli samma som idag, påverkas inte siktlinjen eller landskapsrummet.

Väster om E4 finns tre områden från naturmiljöinventering. Områden med påtagligt naturvärde finns 100 m väster samt 300 m norr om korsningspunkten. Området 100 m väster om korsningspunkten omfattas också av generellt biotopskydd. Ett dike som har ett generellt biotopskydd finns cirka 150 m sydväst om korsningspunkten. Sannolikt kommer något eller några av dessa områden eller objekt att påverkas av en ombyggnad.



Figur 5. Intresseområden kring E4 vid Kumla. För landskapskaraktärer se karta under kapitel 4.5.1.

Platsen där Ostlänken korsar E4 ligger inom ett område med riksintresse för kulturmiljö. Det är oklart om vägen under byggtiden förläggs i nytt läge som kommer att bli permanent, och vad som då händer med den del av E4 som inte trafikeras efter att Ostlänken är färdigbyggd. Påverkan på riksintresset beror på detta samt hur stora markanspråken blir för åtgärderna.

Fornlämningar finns både öster och väster om E4. Utformningen av vägens ombyggnad avgör om fornlämningarna påverkas.

Inga rekreations- eller friluftslivsvärden bedöms påverkas.

Jordbruksmarken kring korsningspunkten har klass 3 och 4. Jordbruksmark är en ändlig resurs och när ny mark tas i anspråk har det i ett större sammanhang en negativ effekt. Klass 3 och 4 tillhör inte de högsta klasserna inom denna del av landet. Utöver det kan skogsmark tas i anspråk.
Där vägen läggs om tas ny mark i anspråk.

E4 är rekommenderad färdväg för farligt gods, funktionen påverkas inte av att vägen byggs om. Inga områden med förorenad mark tillståndspliktig verksamhet eller översvämningss känsliga områden finns i närheten av korsningspunkten.

5.3. Väg 503

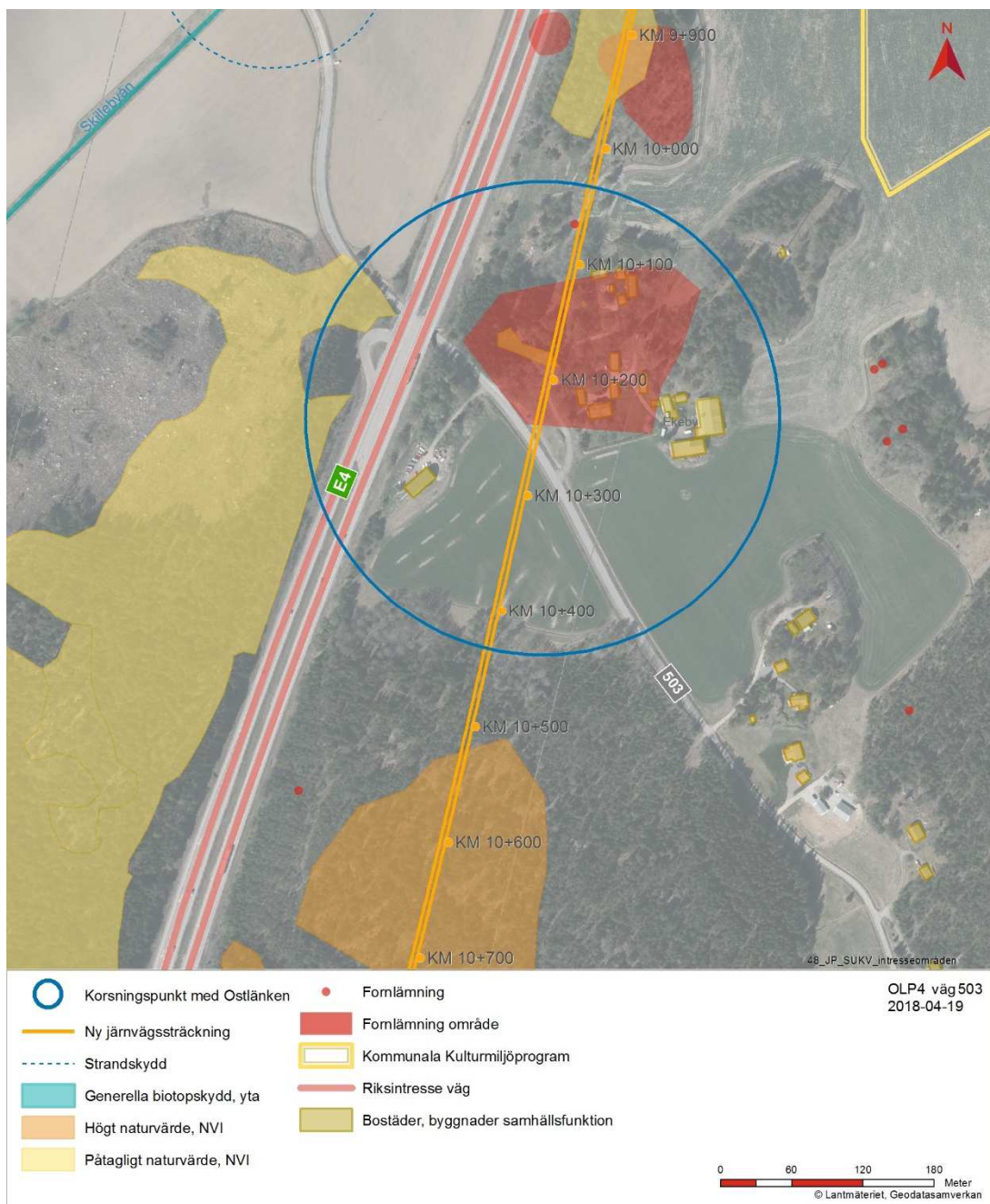
5.3.1. Lokalisering och utformning

Ostlänken korsar väg 503 vid Ekeby nordost om Hölö, se Figur 6 på nästa sida. Vägen är en tertiär landsväg med två körfält och en bredd på 7 m. Vägens hastighetsbegränsning är 70 km/h. Det finns ingen kollektivtrafik eller gång- och cykelbana längs med vägen på aktuell sträcka.

Väg 503 passerar cirka 9 m under den planerade järnvägen, som kommer att gå på bro över vägen. Vägen har kvar sitt profil- och höjdläge.

5.3.2. Tänkbara effekter

Varken vägens läge eller utformning kommer att förändras varför effekter av en ombyggnad uteblir.



Figur 6. Intresseområden kring Väg 503. För landskapskaraktärer se karta under kapitel 4.5.1.

5.4. Väg 513 - Kyrkvägen

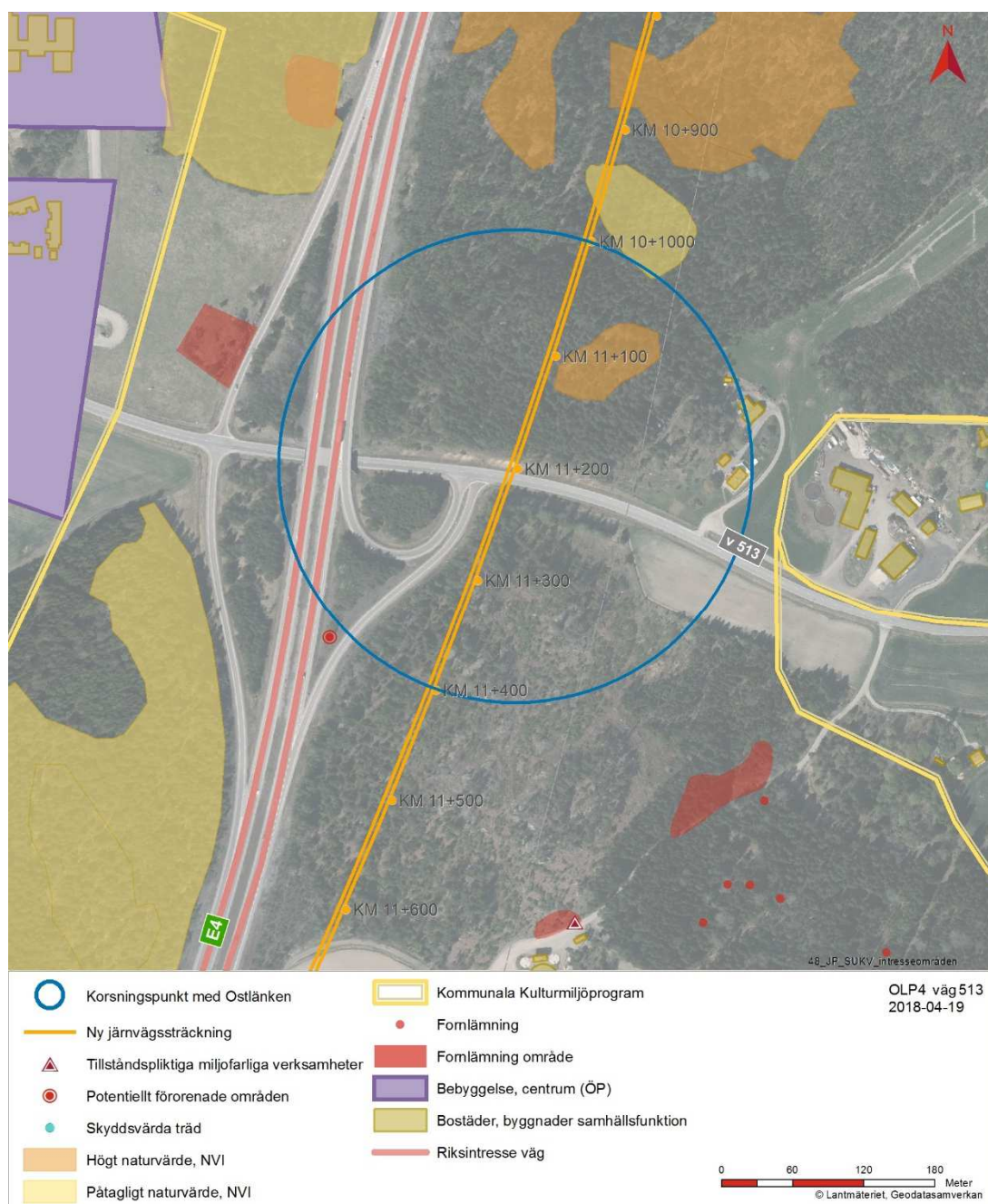
5.4.1. Lokalisering och utformning

Ostlänken korsar väg 513 vid Nacktunga strax öster om Hölö, se Figur 7 på nästa sida. Vägen är en tertiär landsväg med två körfält och en bredd på cirka 9 m. Vägens hastighetsbegränsning är 70 km/h. Vägen används av cyklister men ingen separat gång- och cykelväg finns. Vägen trafikeras av två busslinjer (784, 784X).

Ostlänken kommer att gå på bro över vägen som kan ha kvar nuvarande profil- och höjdläge. Järnvägens slänt påverkar inte E4:s avfart i norrgående riktning.

5.4.2. Tänkbara effekter

Varken vägens läge eller utformning kommer att förändras varför effekter av en ombyggnad uteblir.



Figur 7. Intresseområden kring väg 513 – Kyrkvägen. För landskapskaraktärer se karta under kapitel 4.5.1.

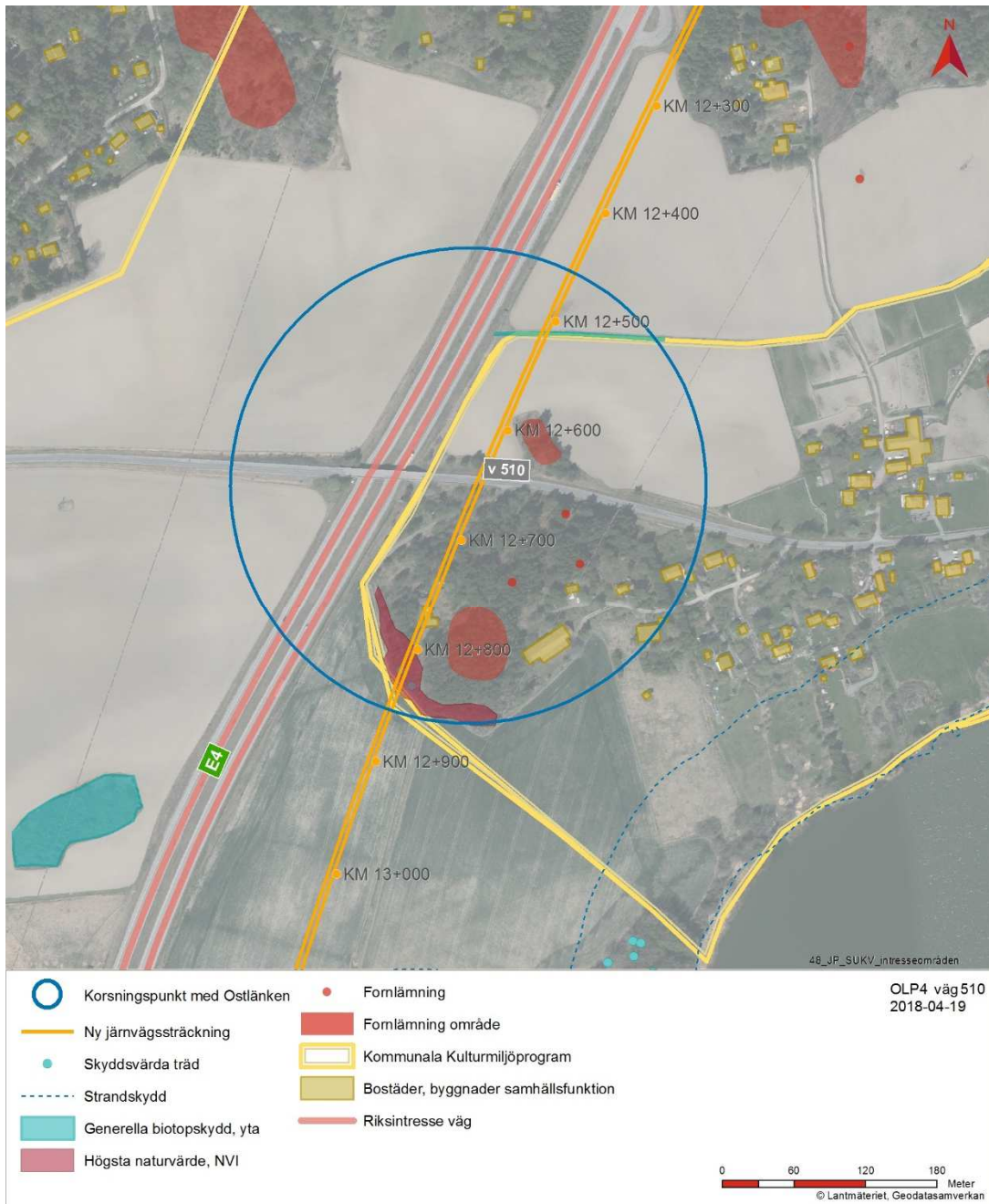
5.5. Väg 510

5.5.1. Lokalisering och utformning

Ostlänken korsar väg 510 vid Österby strax norr om Kyrksjön, se Figur 8 på nästa sida. Vägen är en tertiär landsväg med två körfält och en bredd på cirka 6,5 m. Vägens hastighetsbegränsning är 70 km/h. Väg 510 går på bro över E4. Det finns ingen kollektivtrafik eller gång- och cykelbana längs med vägen på aktuell sträcka.

5.5.2. Tänkbara effekter

På grund av att vägen med stor sannolikhet kommer att ha samma utformning och markanspråk före som efter Ostlänkens färdigställande, bedöms inte vägens ombyggnad ge några effekter på kringliggande värden.



Figur 8. Intresseområden kring väg 510. För landskapskaraktärer se karta under kapitel 4.5.1.

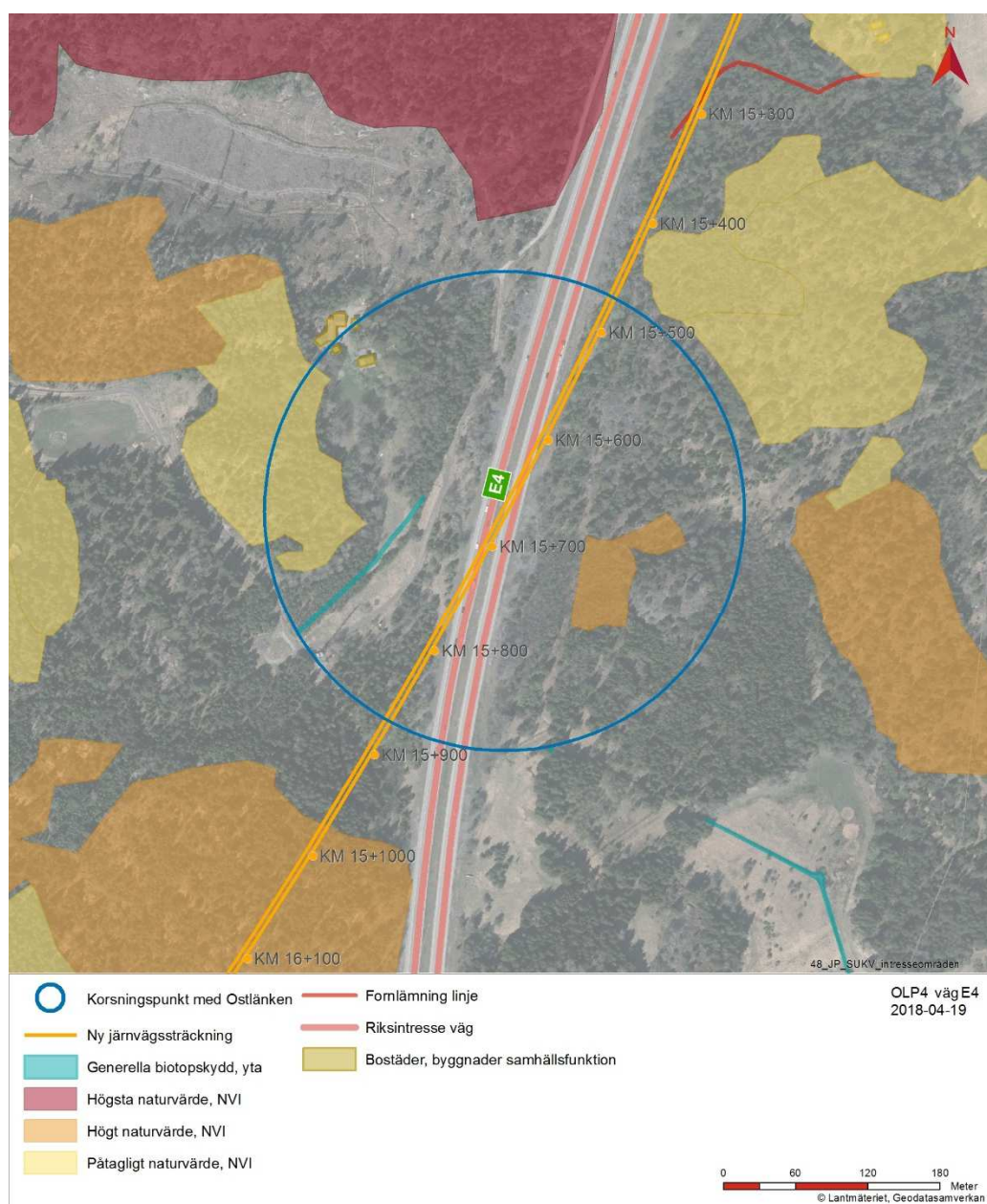
5.6. E4 vid Kyrksjön

5.6.1. Lokalisering och utformning

Ostlänken passerar under E4 strax söder om Kyrksjön, se Figur 9. E4 är en av de viktigaste motorvägarna i landet och del av ett transeuropeiskt transportnätverk (TEN-T), med två körfält i vardera riktningen med en bredd på cirka 11,5 m per riktning, åtskilda av mittremsa. Vägens hastighetsbegränsning är 110 km/h. Inga fotgängare eller cyklister rör sig längs med vägen men en busslinje (784X) trafikerar aktuell sträcka.

5.6.2. Tänkbara effekter

I korsningspunkten ska Ostlänken gå i tunnel, vilket innebär att det inte blir någon permanent påverkan på E4. Under byggnation av tunneln kan trafiken på E4 påverkas.



Figur 9. Intresseområden kring E4 vid Kyrksjön. För landskapskaraktärer se karta under kapitel 4.5.1

6. Samråd

Samrådsunderlag daterat 2018-08-10 låg till grund för samråd och komplettering av länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. Samrådet gav olika intressenter möjlighet att bemöta Samrådsunderlaget och har hållits med kommun, länsstyrelse, regionala kollektivtrafikmyndigheten och enskilda som berörts.

Samråd hölls under perioden 2018-08-27 – 2018-09-16, och Samrådsunderlaget fanns tillgängligt på Trafikverkets hemsida.

Inkomna synpunkter och Trafikverkets bemötande av dessa redovisas nedan. Inkomna yttranden sammanställs även senare i en samrådsredogörelse.

6.1. Samråd med Södertälje kommun

Södertälje kommun betonar i Samrådsremiss avseende berörda allmänna vägar för Ostlänken i Södertälje kommun att det är av stor vikt att Trafikverket även fortsättningsvis utformar järnväg och vägar så att negativ inverkan på kulturmiljön minimeras så långt detta är möjligt.

Södertälje kommun påtalar vikten av att de restidsförbättringar som identifierats för trafikplats Järna inom vägplanarbetet för Rv 57 genomförs när korsningsåtgärder hanteras inom Järnvägsplanen.

För Ostlänkens passage under E4 påpekar Södertälje kommun att tillfälliga vägomläggningar under byggtiden är betydande, och förutsätter att detta görs så att påverkan på skyddsvärda biotoper, fornlämningar och områden med naturvärde minimeras.

Trafikverkets svar:

Trafikverket beaktar synpunkterna i pågående projektering som görs i Järnvägsplanen.

6.2. Samråd med enskilda som kan bli särskilt berörda

Inga synpunkter inkom under samrådet från enskilda som kan bli särskilt berörda.

6.3. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Trafikförvaltningen Stockholms läns landsting

Trafikförvaltningen saknar redovisning och resonemang kring prognosticerade trafikflöden på berörda allmänna vägar, och ger synpunkter på att trafiksiffror som redovisas är för gamla för att utgöra underlag för vägar och gators framtida utformning.

Vid om- och nybyggnad av berörda allmänna ser Trafikförvaltningen att Riktlinjer Utformning av infrastruktur med hänsyn till busstrafik (RiBuss 2018) ska följas.

Trafikförvaltningen ger synpunkter på vissa felaktigheter vad gäller busslinjer som trafikerar de allmänna vägarna.

Störningar för kollektivtrafiken ska minimeras under byggskedet och åtgärder som prioriterar busstrafiken tas fram.

Trafikverkets svar:

I Samrådsunderlaget har uppdatering av vissa trafiksiffror gjorts. I de fall trafikflöden ej bedöms vara aktuella kommer nya prognosticerade eller uppmätta trafikflöden tas fram och användas i Järnvägsplanens kommande projektering.

Trafikverket beaktar synpunkterna i kommande planering.

De fel avseende busslinjer på berörda allmänna vägar har beaktats, och justerats i denna version av Samrådsunderlaget

7. Fortsatt arbete

7.1. Vad händer nu?

Samrådsredogörelsen, i vilken samtliga yttranden beaktas och sammanställs, kommer att skickas till Länsstyrelsen tillsammans med en hemställan om betydande miljöpåverkan.

Ytterligare samråd kommer att hållas inom ramen för järnvägsplanen under våren 2019 där utformning för både järnvägen och vägarna kommer presenteras

Trafikverket bedömer att de berörda allmänna vägarna, tillsammans med järnvägsanläggningen, medför betydande miljöpåverkan och förordar att de allmänna vägarna hanteras inom järnvägsplan för Ostlänken.

Målsättningen med Samrådsunderlaget är därför att de allmänna vägarna kan hanteras inom ramen för järnvägsplanen och hemställer om Länsstyrelsernas samstämmighet i detta.

Efter att samrådet är avslutat kommer de berörda allmänna vägarna att hanteras i järnvägsplanen för Ostlänken. Information om planprocessen för Ostlänken finns på Trafikverkets hemsida.

På Trafikverkets hemsida finns även planläggningsbeskrivningen som bland annat beskriver kommande samrådstillfällen.

Det fortsatta arbetet med utformningen av påverkade allmänna vägar behöver ske integrerat med gestaltungs- och miljöfrågor. Inom ramen för arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen fördjupas kunskaper kring effekter, konsekvenser i drift- och byggskede samt skyddsåtgärder för att minimera negativ påverkan.

8. Källor

Riksantikvarieämbetet (2016) Fornsök, www.fmis.raa.se

Stockholms läns landsting (2016) Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen. Samrådsförslag 8 april – 30 september

Södertälje kommun (2014), Fördjupad översiktsplan för Järna tätort med omgivning. Antagen av kommunfullmäktige 2014-06-16

Södertälje kommun (2013), Framtid Södertälje – översiktsplan 2013-2030. Antagen av kommunfullmäktige 2013-10-28

Södertälje kommun (2009), Hölö ortsanalys

Södertälje kommun, (ej daterat) Kulturmiljöprogram för Södertälje kommun

Trafikverket (2015 a) Fördjupad landskapsanalys, Ostlänken delen Gerstaberg-Långsjön, OLP4-04-025-0000-0001

Trafikverket (2015 b) Fördjupad landskapsanalys, Ostlänken delen Långsjön- Sillekrog, OLP4-04-025-0000-0002

Trafikverket (2015 c) Ostlänken, delen Gerstaberg-Sillekrog, Rapport Naturvärdesinventering, 2015-10-30, OLP4-04-025-0000-0005

VISS – Vatteninformationssystem Sverige (2016), viss.lansstyrelsen.se, sök "Tunsätter"

Väghtrafikflödeskartan



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se