

Samrådsunderlag berörda allmänna vägar

OLP4-01-025-42000-0_0-0004

Ostlänken, delen Långsjön-Sillekrog

Trosa kommun, Södermanlands 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 2014/72078

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	29
8. KÄLLOR	30

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 Långsjön och Sillekrog, 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.

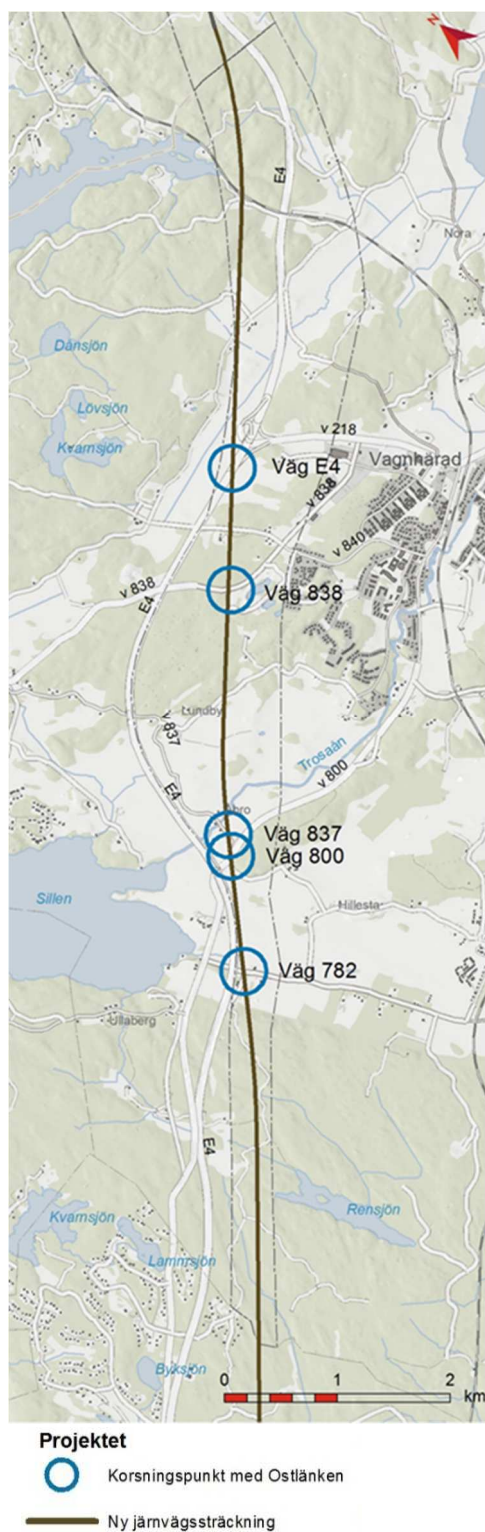
Tabell 1: Sammanfattning av tänkbara effekter vid ombyggnad av allmänna vägar i Södermanlands län

Södermanlands län					
	E4	väg 838	väg 837	väg 800	väg 782
Bebyggelse, befolkning & utveckling			Risk för påverkan på bostadshus		Risk för påverkan på bostadshus
Näringsliv, sysselsättning & målpunkter					
Trafik & resenärer					Risk för påverkan på bostädernas väganslutningar
Kommunala & regionala planer					
Landskapsbild					Förändringar blir synliga i det öppna landskapet
Riksintressen			Risk för påverkan på riksintresse kulturmiljö	Risk för påverkan på riksintresse kulturmiljö	Risk för påverkan på riksintresse kulturmiljö
Naturmiljö		Risk för påverkan på naturvärden	Risk för påverkan på naturvärden och Trosaåns strandskydd	Risk för påverkan på naturvärden och Trosaåns strandskydd	Risk för påverkan på strandskyddat område
Kulturmiljö			Risk för påverkan på fornlämningar	Risk för påverkan på fornlämningar	Risk för påverkan på fornlämningar
Rekreation & friluftsliv					Södermanlandsleden passerar korsningspunkten
Naturresurser & vatten			Jordbruksmark tas i anspråk	Jordbruksmark och skogsmark tas i anspråk	Jordbruksmark tas i anspråk, risk för påverkan på grundvattenresurs Tunsätter
Risk					
Klimat			Översvämningsskänsligt område förekommer		Översvämningsskänsligt område förekommer
Barriärer					Barriärverkan i nord-sydlig riktning
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 Långsjön och Sillekrog, som är den första av fyra etapper av Ostlänken.



Figur 1. Översikt av berörda allmänna vägar i Södermanlands 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 samlad förutsättningar och tänkbara effekter utifrån de berörda allmänna vägarnas 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 Långsjön och Sillekrog påverkar fem allmänna vägar. I Södermanlands län berörs E4, väg 838 (Kalkbruksvägen), väg 800 (Stationsvägen), väg 837 och väg 782 (Västerleden).

Vägarna varierar i storlek och betydelse och har nivåer på årsmedeldygnstrafik från 34 000 fordon (E4) till 100 fordon (väg 837). E4 och en del av väg 800 är transportleder för farligt gods. E4 är av internationell betydelse medan övriga vägar är viktiga regionalt och lokalt. Mer om vägarna finns under kapitel 4.3.

2.5. Beskrivning av huvudprojektet

2.5.1. 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.

2.5.2. 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 Södermanlands 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 etcetera. Beskrivningar och bedömningar 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

Vagnhärad är den största orten i området med ett invånarantal på 3 500 personer. Orten har en positiv befolkningstillväxt och invånarantalet förväntas öka även framöver. Vagnhärad ligger vid Södra stambanan öster om E4 och Ostlänken. Övrig bostadsbebyggelse ligger på landsbygden i mindre tät- och småorter eller som enstaka gårdar.

4.2. Näringsliv, sysselsättning och viktiga målpunkter

Näringslivet i Trosa kommun består av olika typer av verksamheter inom tillverkningsindustri, byggverksamhet, handel, transport, hotell och restaurang. Även besöksnäring är viktig och i Trosa finns småskalig varvsnäring.

Vagnhärad är en viktig målpunkt i området. Målpunkter inom Vagnhärad är för- och grundskolorna, simhallen, Häradsvallen, Ungdomens hus och Vagnhärad torg.

4.3. Trafik och resenärer

De viktigaste vägarna i området är E4 samt de vägar som berörs av detta Samrådsunderlag, det vill säga väg 838 - Kalkbruksvägen, väg 800 - Stationsvägen, väg 837 och väg 782 - Västerleden, se karta på sida 6.

E4 hade år 2015 på aktuell sträcka en årsmedeldygnstrafik på cirka 30 000 fordon. Inga fotgängare eller cyklister rör sig längs med sträckan och inga hållplatser för kollektivtrafiken finns. E4 är transportled för farligt gods.

Väg 838 - Kalkbruksvägen - går från Vagnhärad mot Vårdinge och Gnesta och hade år 2015 en årsmedeldygnstrafik på cirka 2000 fordon. Väg 837 binder samman vägarna 800 och 838 via Lundby Gård och trafikerades år 2009 av cirka 100 fordon per dygn. Kalkbruksvägen trafikeras av buss i linjetrafik.

Väg 800 - Stationsvägen korsar Vagnhärad i öst-västlig riktning och hade år 2015 cirka 1 000 fordon under ett årsmedeldygn. Länstrafiken i Södermanland har busstrafik längs med väg 800. Väg 837 är en förlängning i nordlig riktning på väg 800 och hade cirka 100 fordon under ett årsmedeldygn år 2009. En del av väg 800 är transportled för farligt gods.

Väg 782 - Västerleden ansluter till väg 800 i norr och Trosa tätort i söder. År 2009 hade vägen cirka 600 fordon per årsmedeldygn. Länstrafiken i Sörmland har busstrafik längs med väg 782.

De flesta pendlingsresorna sker med personbil. Kollektivtrafiken består av tåg som trafikerar järnvägsstationen i Vagnhärad, Trosabussen samt Länstrafikens busslinjer.

4.4. Kommunala och regionala planer

4.4.1. Kommunala planer

En höghastighetsstation på Ostlänken planeras i Vagnhärad. I anslutning till stationen planerar kommunen ett nytt resecentrum.

4.4.2. Regionala planer

Inga regionala planer finns för området.

4.5. Miljöförutsättningar

4.5.1. Landskapsbild

I kapitel Landskapsbild i den fördjupade landskapsanalysen för Ostlänken delen Långsjön-Sillekrog (Trafikverket 2015 b) har landskapet delats in i fem landskapskaraktärer. Landskapskaraktärerna som berörs av de allmänna vägarna är:

- Öppet kuperat sprickdalslandskap (E4, väg 837, väg 800 och väg 782)
- Mosaikartat kuperat skogslandskap (väg 838 och väg 800)

Det öppna kuperade sprickdalslandskapet består av dalgångar med odlingsmark som avgränsas av högre belägna skogsområden. Dalgångarnas böljande topografi, inslagen av vattendrag, bebyggelse och skogsklädda åkerholmar gör att komplexiteten i landskapskaraktären är hög. Trosaåns dalgång, sjön Sillen och omgivande jordbruksmark bildar ett större avgränsat landskapsrum som väg 837, väg 800 och väg 782 ligger inom.

Det mosaikartade kuperade skogslandskapet består av de högre belägna skogsområdena som omger dalgångarna.

Projektet

-  Korsningspunkt med Ostlänken
-  Ny järnvägssträckning

Förutsättningar

-  Tätort
-  Öppet kuperat sprickdalslandskap
-  Öppet sprickdalslandskap med sjöar
-  Höglänt skogslandskap
-  Kuperat skogslandskap
-  Mosaikartat kuperat skogslandskap

Datum: 2016-09-29

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan



Figur 3. Landskapskaraktärer

Landskapskaraktären består mestadels av barrskog med inslag av lövskog, öppen mark och berg i dagen. Variationen av marktäcke och den kuperade topografin gör att landskapskaraktären klassas som småskalig och komplex.

Vagnhärad tätort karaktäriseras av småskaliga villaområden som ligger insprängda mellan skogsområden. Orten har även småindustrier, flera nedlagda kalkbrott och en tågstation. Landmärkena Vagnhärad kyrka och Vagnhärad vattentorn ligger inom landskapskaraktären.

4.5.2. Riksintressen

Nedan beskrivs de riksintressen som överlappar de berörda allmänna vägarna.

Riksintresse för kulturmiljö 3 kap. 6 § miljöbalken, Trosaåns dalgång

Området beskrivs som ett av länets fornlämningstätaste odlingslandskap med tätt förekommande fornlämningar kring Trosaåns dalgång. Det visar på lång bebyggelsekontinuitet, stegvis kolonisation anpassad till landhöjningen, som också har styrt läget för de förhistoriska centrumbildningarna.

Riksintresse kommunikationer 3 kap. 8 § miljöbalken

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

4.5.3. Naturmiljö

Naturmiljön kring de berörda allmänna vägarna består av odlingslandskapet med åkermark och viss betesmark, höjdpartiernas hållmarkstallskogar 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. Väg 837 korsar Trosaån och väg 800 ligger cirka 150 m från strandskyddet vid Trosaån. Väg 782 ligger cirka 100 m från strandskyddet vid ett litet tillflöde till sjön Sillen.

Naturvärdesinventering (NVI)

I projektet Ostlänken har en naturvärdesinventering genomförts. Utifrån en bedömning av art och biotop görs en bedömning av naturvärdesklass. 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 fyra nivåer med olika betydelse för biologisk mångfald. *Högsta, högt och påtagligt naturvärde* finns i närheten av 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*).

Länsstyrelsens naturvårdsprogram

I Länsstyrelsens naturvårdsprogram är områden i länet med värdefull natur utpekade.

Trosaån har högt naturvärde och korsas av väg 837 och ligger cirka 150 m från väg 800.

4.5.4. Kulturmiljö

Kulturmiljövärdena 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.

Ett område av riksintresse för kulturmiljön, Trosaåns dalgång, överlappas av de allmänna vägarna 800, 837 och 838.

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 allmänna vägarna.

4.5.5. Rekreation och friluftsliv

I och i anslutning till Vagnhärad finns rekreations- och friluftsområden. Trosaån som rinner genom Vagnhärad används för kanotpaddling och naturreservatet och Natura 2000-området Lånestaheden i orten är ett populärt rekreationsområde med både natur- och kulturvärden. Ett annat viktigt och välbesökt område för friluftsliv är Runberget strax norr om Vagnhärad.

De nedlagda kalkbrotten vid Fänsåker, strax norr om Vagnhärad, används också för rekreation och bad. De nedlagda kalkbrotten är dock inte avsedda för denna funktion.

4.5.6. Naturresurser och vatten

Areella näringar

Jordbruk och skogsbruk bedrivs i området. Ett större sammanhängande skogsområde med betydelse för skogsbruket är Sillekrog som består mestadels av barrskog. Ingen detaljerad klassning för åkermark finns i grundmaterialet för området.

Ytvatten

Större sjöar och vattendrag i närheten av de berörda vägarna är sjön Sillen som ligger väster om Vagnhärad och Trosaån som rinner genom Vagnhärad och avvattnas mot Östersjön. Trosaån ingår i ett dikningsföretag.

Sjön Sillen utgör ett naturligt inflöde till grundvattenresursen Tunsätter som är utpekad som intressant för vattenförsörjning. I den södra delen av grundvattenresursen finns vattentäkten för Trosa stad.

Grundvatten

Två grundvattenresurser finns i området, en vid Tunsätter (SE653375-159446) och en vid Fredriksdal (SE653900-159609).

Söder om sjön Sillen finns ett område med ett större antal enskilda grundvattentäkter.

4.5.7. Risk

Vägar rekommenderade för farligt gods är E4 och 219 samt och delar av väg 800. Tre områden med potentiellt förorenad mark finns vid väg 838.

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. Översvämningskänsliga områden förekommer vid samtliga av de berörda vägarna.

4.5.9. Barriärer

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

E4 ligger norr om Vagnhärad och nära många av de berörda vägarna och bildar tillsammans med Södra stambanan som går genom Vagnhärad en barriär mellan kustområdet och inlandet. Ostlänken kommer att bilda ytterligare en ny barriär längs med E4 vilket kommer att öka den totala barriäreffekten mellan kustområdet med Vagnhärad och Trosa och inlandet.

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, även motortrafik (all statlig infrastruktur), kommer att beröras. Bullerutredningen kommer även att avhandla åtgärder.

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 människors hälsa och bidrar till bland annat övergödning, försurning och klimatförändringar.

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

5. Berörda allmänna vägar

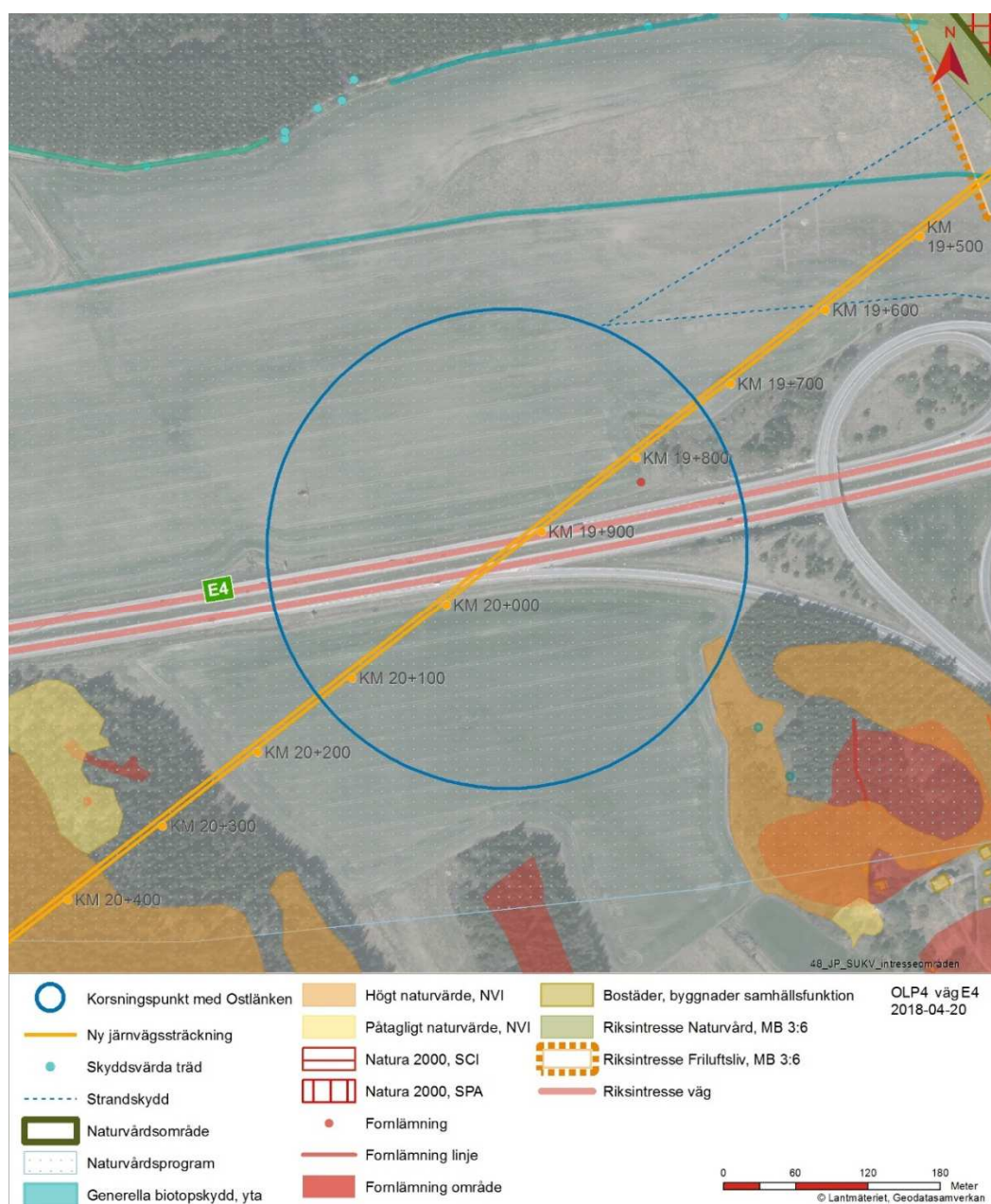
5.1. E4 trafikplats Vagnhärad

5.1.1. Lokalisering och utformning

Tullgarnsområdet passeras av järnvägen huvudsakligen i en knappt 4 km lång tunnel. Tunneln mynnar sydväst om Kumla gård, och järnvägen fortsätter därefter på en cirka 900 meter lång bro över E4 nordväst om trafikplats Vagnhärad.

5.1.2. Tänkbara effekter

Järnvägen korsar E4 på bro vilket gör att vägen inte berörs i någon större utsträckning. Framkomligheten på E4 kan dock bli begränsad under tiden den nya järnvägsbron byggs.



Figur 4. Intresseområden kring E4 vid trafikplats Vagnhärad. För landskapskaraktärer se karta under kapitel 7.5.1.

5.2. Väg 838 - Kalkbruksvägen

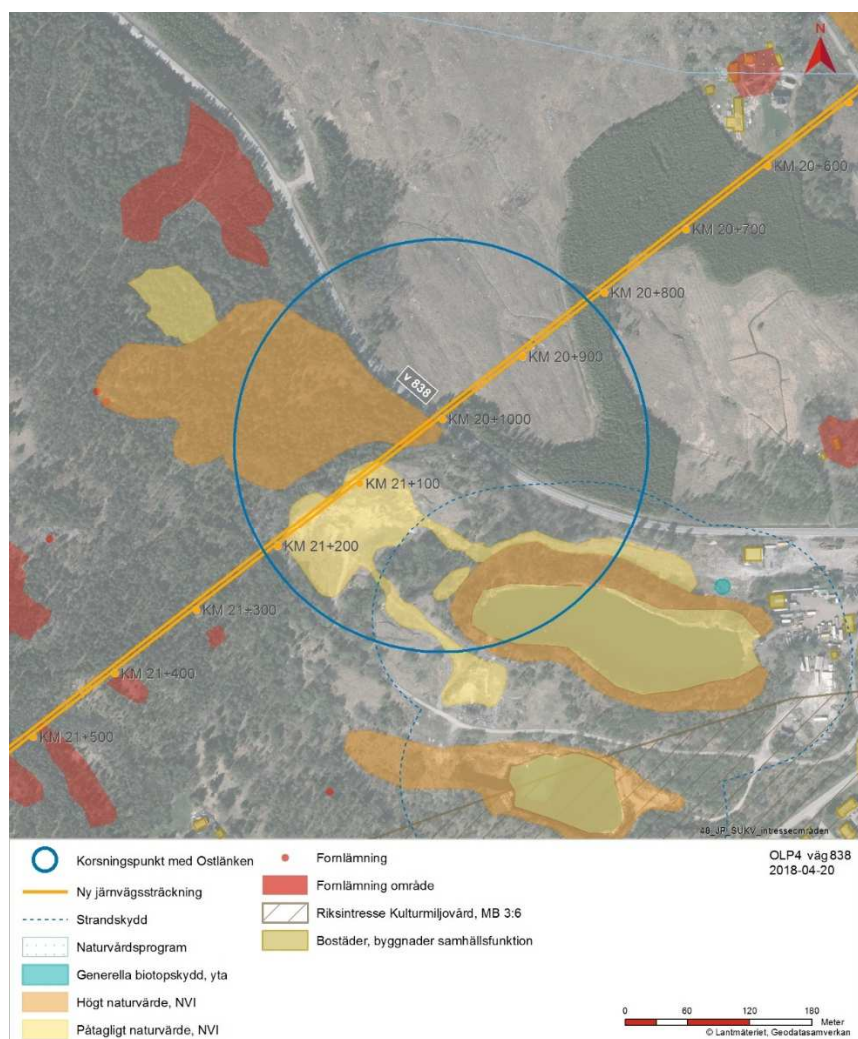
5.2.1. Lokalisering och utformning

Ostlänken korsar väg 838 vid kalkbrotten i utkanten av Vagnhärad, se Figur 5 nedan. Väg 838 är en sekundär länsväg med två körfält och en bredd på cirka 7 m. Vägens hastighetsbegränsning är 70 km/h. Länstrafikens linje 551 trafikerar vägen. Ingen gång- och cykelväg längs vägen.

Järnvägen ligger på bank i området. En sänkning av Kalkbruksvägen för passage under järnvägsanläggningen krävs, vilket sannolikt hanteras med en ny vägport. Kalkbruksvägen sänks med uppskattningsvis 2 – 2,5 m på cirka 350 m lång vägsträcka.

5.2.2. Tänkbara effekter

Ett område med högt naturvärde finns i nära anslutning till södra sidan av väg 838 i korsningspunkten med järnvägen. Området kan eventuellt komma att påverkas av att en ny planskild passage måste anläggas. I fortsatt arbete kommer respektive korsning utredas och projekteras, och efter detta kan omgivningspåverkan i detalj beskriva inom ramen för järnvägsplanen. Effekter och konsekvenser kommer att redovisas i miljökonsekvensbeskrivning.



5.3. Väg 837

5.3.1. Lokalisering och utformning

Ostänken korsar väg 837 ungefär på samma plats som väg 800, det vill säga vid Åbro öster om sjön Sillen. Vägen är en tertiär länsväg med två körfält och en bredd på cirka 6 m. Hastighetsbegränsningen är 70 km/h. Ingen gång- och cykelväg eller kollektivtrafik förekommer längs vägen.

Vägen passerar under den planerade järnvägen som leds på järnvägsbro. Väg 837 behöver justeras i plan och profil för att kunna ansluta till väg 800.

5.3.2. Tänkbara effekter

Om vägen behöver ändras i plan- och profilläge innebära detta att omkringliggande mark behöver tas i anspråk för ny sträckning och slänter. I området kring korsningspunkten finns flertalet registrerade natur- och kulturmiljövärden.

Bostadshus finns 50–250 m från korsningspunkten. Vägens utformning avgör om det blir några effekter på bostadshusen.

Näringsliv, sysselsättning och viktiga målpunkter, trafik och resenärer, samt kommunala och regionala planer bedöms inte påverkas av vägens ombyggnad.

Korsningspunkten ligger i landskapskaraktären öppet kuperat sprickdalslandskap. Eftersom vägen troligen kommer sänkas blir påverkan på landskapsbilden begränsad.

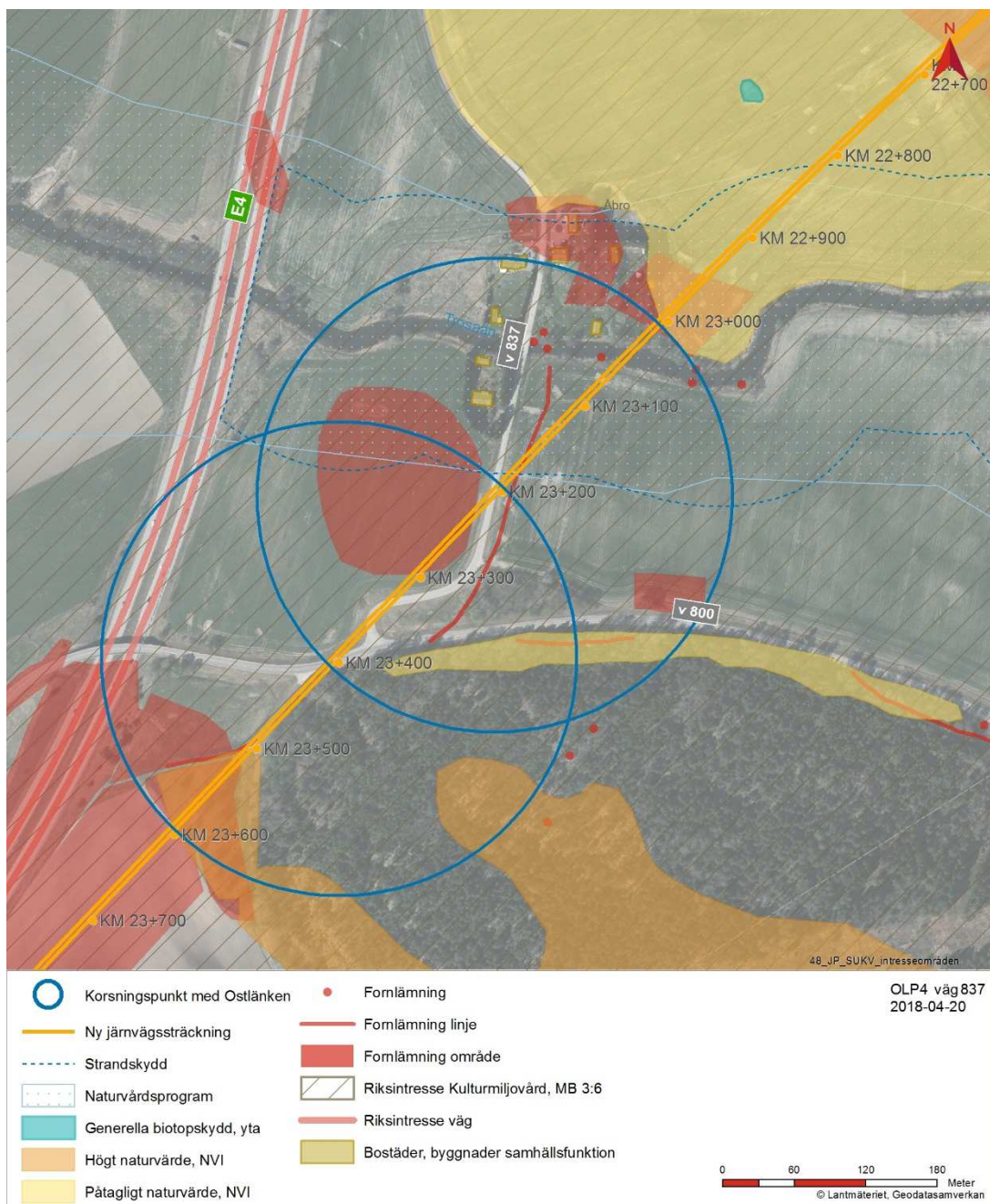
Korsningspunkten ligger i kanten av ett större sammanhängande landskapsrum och påverkar inte någon siktlinje eller landmärke.

Den yttre gränsen för Trosaåns strandskydd, samt området Trosaån i Länsstyrelsens naturvårdsprogram, ligger intill korsningspunkten. Områden med påtagligt naturvärde finns cirka 150 m söder om och cirka 200 m nordost om korsningspunkten. Strandskyddet samt området från Länsstyrelsens naturvårdsprogram riskerar att påverkas av en ombyggnad. Då de resterande naturvärdena inte ligger i direkt anslutning till väg 837 är sannolikheten liten att de påverkas. Eventuell påverkan beror dock på vägens nya utformning.

Området där Ostlänken korsar väg 837 ligger inom riksintresse för kulturmiljön, Trosaåns dalgång. I området kring korsningspunkten finns även flertalet fornlämningar. Dessa ligger från att vara i direkt anslutning till korsningspunkten till cirka 400 m ifrån. Ombyggnaden av vägen innebär troligen påverkan på fornlämningar. Vidare undersökningar i senare skede krävs för att kunna bedöma i vilken omfattning fornlämningarna kommer att påverkas, och hur påverkan kan minimeras.

Inga rekreations- eller friluftslivsvärden bedöms påverkas.

Intresseområden kring väg 837 framgår av figur 6 på nästa sida.



Figur 6. Intresseområden kring väg 837 (norra korsningspunkten i bild). För landskapskaraktärer se karta under kapitel 7.5.1.

Jordbruksmark finns i anslutning till väg 837, delar av denna kommer att tas i anspråk om vägen ska byggas om. Jordbruksmark är en ändlig resurs och när ny mark tas i anspråk har det i ett större sammanhang en negativ effekt. Vägens utformning avgör hur stor den negativa effekten blir.

Inga områden med förorenad mark, tillståndspliktig verksamhet eller vägar för farligt gods påverkas av att vägen byggs om.

Ett översvämningskänsligt område finns längs med Trosaån och där ån passerar E4. Detta kan eventuellt påverka ombyggnaden av väg 837.

Ombyggnaden av väg 837 kommer troligen inte skapa ytterligare barriäreffekter.

I fortsatt arbete kommer respektive korsning utredas och projekteras, och efter detta kan omgivningspåverkan i detalj beskriva inom ramen för järnvägsplanen. Effekter och konsekvenser kommer att redovisas i miljökonsekvensbeskrivning.

5.4. Väg 800 - Stationsvägen

5.4.1. Lokalisering och utformning

Ostlänken korsar väg 800 vid Åbro öster om sjön Sillen, se Figur 7 på nästa sida. Vägen är en sekundär länsväg med två körfält och en bredd på cirka 7,5 m. Hastighetsbegränsningen är 70 km/h. Länstrafiken i Sörmland har busstrafik längs med vägen men ingen gång- och cykelväg finns. Stationsvägen används som omledningsväg vid trafikolyckor och vägarbeten på E4.

Vägen passerar under den planerade järnvägen som leds på järnvägsbro. Vägens höjdprofil kan behöva justeras marginellt, men sannolikt kan vägens befintliga planprofil behållas.

5.4.2. Tänkbara effekter

Vid sänkt profil och eventuell justering av planläge kan omkringliggande mark att behövas i anspråk för ny sträckning och slänter. Hur stort markanspråket blir avgörs av hur lång sträcka av vägen som behöver byggas om. I området kring korsningspunkten finns flertalet registrerade natur- och kulturmiljövärden.

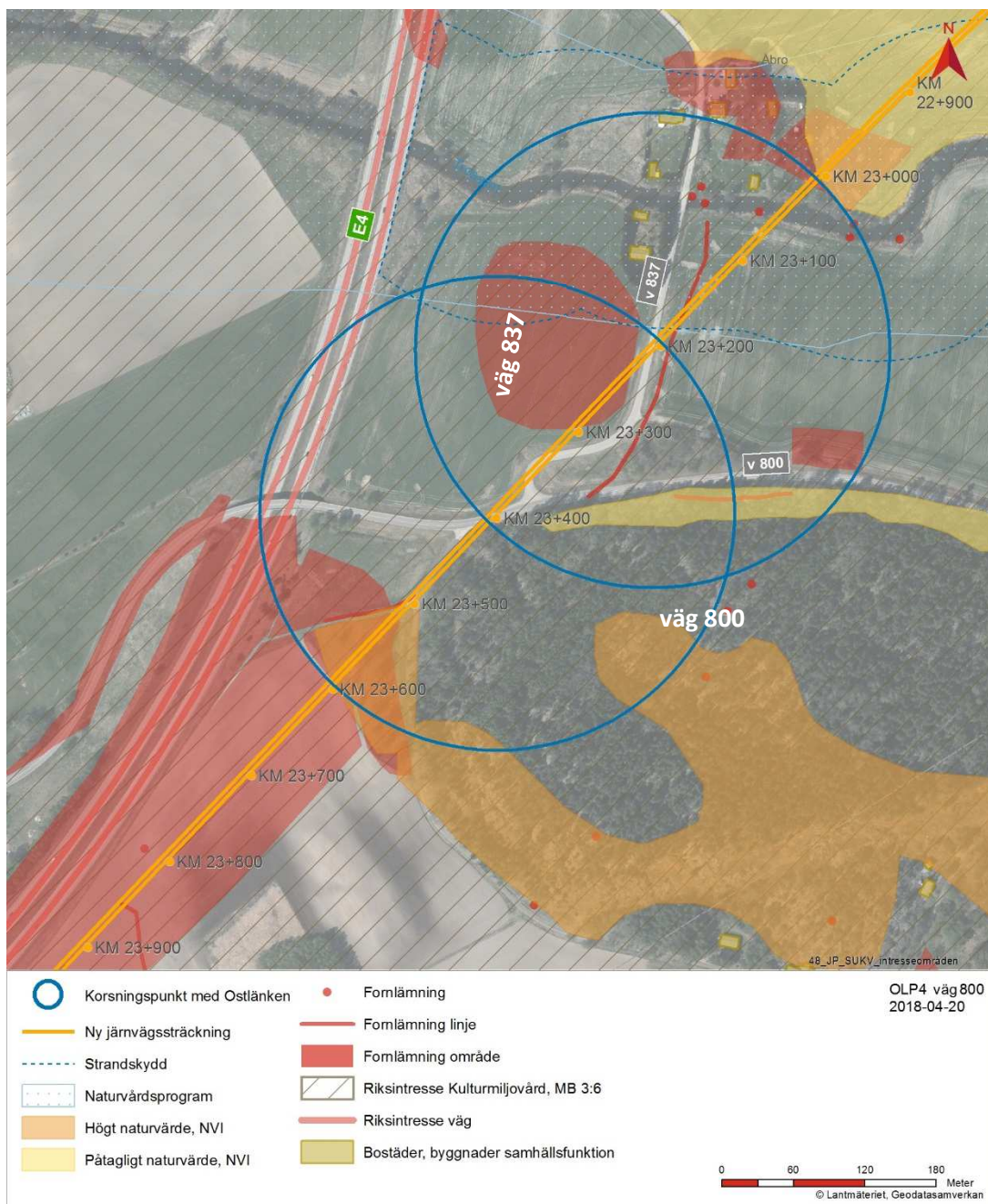
Näringsliv, sysselsättning och viktiga målpunkter, trafik och resenärer, samt kommunala och regionala planer bedöms inte påverkas av en ombyggnad av vägen.

Korsningspunkten ligger i landskapskaraktären öppet kuperat sprickdalslandskap, vilket innebär begränsad påverkan på landskapsbilden. Korsningspunkten ligger i kanten av ett större sammanhängande landskapsrum och påverkar inte någon siktlinje eller landmärke.

Trosaåns strandskydd, samt området Trosaån från länsstyrelsens naturvårdsprogram, ligger 150–200 m norr om korsningspunkten. Ett område med påtagligt naturvärde finns intill korsningspunkten. Områden med högt naturvärde finns cirka 100 m söder om korsningspunkten. 100 m sydväst om korsningspunkten finns även ett mindre område från ängs- och betesmarksinventeringen. Då naturvärdena inte ligger i direkt anslutning till korsningspunkten är sannolikheten liten att de påverkas. Eventuell påverkan beror dock på vägens nya utformning.

Området där Ostlänken korsar väg 800 ligger inom riksintresse för kulturmiljön, Trosaåns dalgång. I området kring korsningspunkten finns även flertalet fornlämningar. Dessa ligger från att vara i direkt anslutning till korsningspunkten till cirka 300 m ifrån. Sannolikt kommer ombyggnaden av vägen inte påverka fornlämningarna. Fornlämningarna som överlappar E4 är undersökta och borttagna och påverkas alltså inte en ombyggnad av väg 800.

Inga rekreations- eller friluftslivsvärden bedöms påverkas.



Figur 7. Intresseområden kring Väg 800 – Stationsvägen (södra korsningspunkten i bild). För landskapskaraktärer se karta under kapitel 7.5.1.

Både jord- och skogsbruksmark finns i anslutning till väg 800. Jordbruksmark är en ändlig resurs och när ny mark tas i anspråk har det i ett större sammanhang en negativ effekt. Vägens utformning avgör om jord- och skogsbruksmark behöver tas i anspråk och hur stor den negativa effekten då blir.

Inga områden med förorenad mark, tillståndspliktig verksamhet, vägar för farligt gods eller översvämningskänsliga områden påverkas av att vägen byggs om.

Ombyggnaden av väg 800 kommer troligen inte skapa ytterligare barriäreffekter.

I fortsatt arbete kommer respektive korsning utredas och projekteras, och efter detta kan omgivningspåverkan i detalj beskriva inom ramen för järnvägsplanen. Effekter och konsekvenser kommer att redovisas i miljökonsekvensbeskrivning.

5.5. Väg 782 - Västerleden

5.5.1. Lokalisering och utformning

Ostlänken korsar väg 782 vid Hillestalund, strax söder om sjön Sillen, se Figur 8 på nästa sida. Vägen är en sekundär länsväg med två körfält och en bredd på cirka 5 m. Hastighetsbegränsningen är 70 km/h. Två busslinjer (552 och 710) trafikerar vägen men ingen hållplats finns på den aktuella sträckan. Separat gång- och cykelväg finns.

Vägen passerar E4 genom en vägport och ska strax öster om denna passera över järnvägen (som går i skärning) på en ny vägbro. Detta innebär att vägen behöver höjas både norr och söder om korsningspunkten med järnvägen för att ansluta mot vägbron. Sannolikt kommer även planprofilen att behöva justeras.

5.5.2. Tänkbara effekter

Eftersom vägen behöver höjas och eventuellt också justeras i plan kommer omkringliggande mark att tas i anspråk för slänter och eventuell ny sträckning. Hur stort markanspråket blir avgörs delvis av hur mycket vägen ska höjas och på vilken sträcka. Då vägen kommer gå på bank påverkar släntlutningar och eventuella stödmurar markintrånget.

Bostadshus finns 100–300 m från korsningspunkten samt i nära anslutning till väg 782. Vägens utformning avgör vilka effekterna blir för fastigheter, bostadshus och väganlutningar till fastigheterna.

Höjning av vägen kan innebära ökade bullernivåer för näraliggande fastigheter. En bankuppyggnad innebär ökad barriärverkan i nord-sydlig riktning. Järnvägen innebär som sådan en väsentligen större barriärverkan i öst-västlig riktning.

Näringsliv, sysselsättning och viktiga målpunkter, trafik och resenärer, samt kommunala och regionala planer bedöms inte påverkas av vägens ombyggnad.

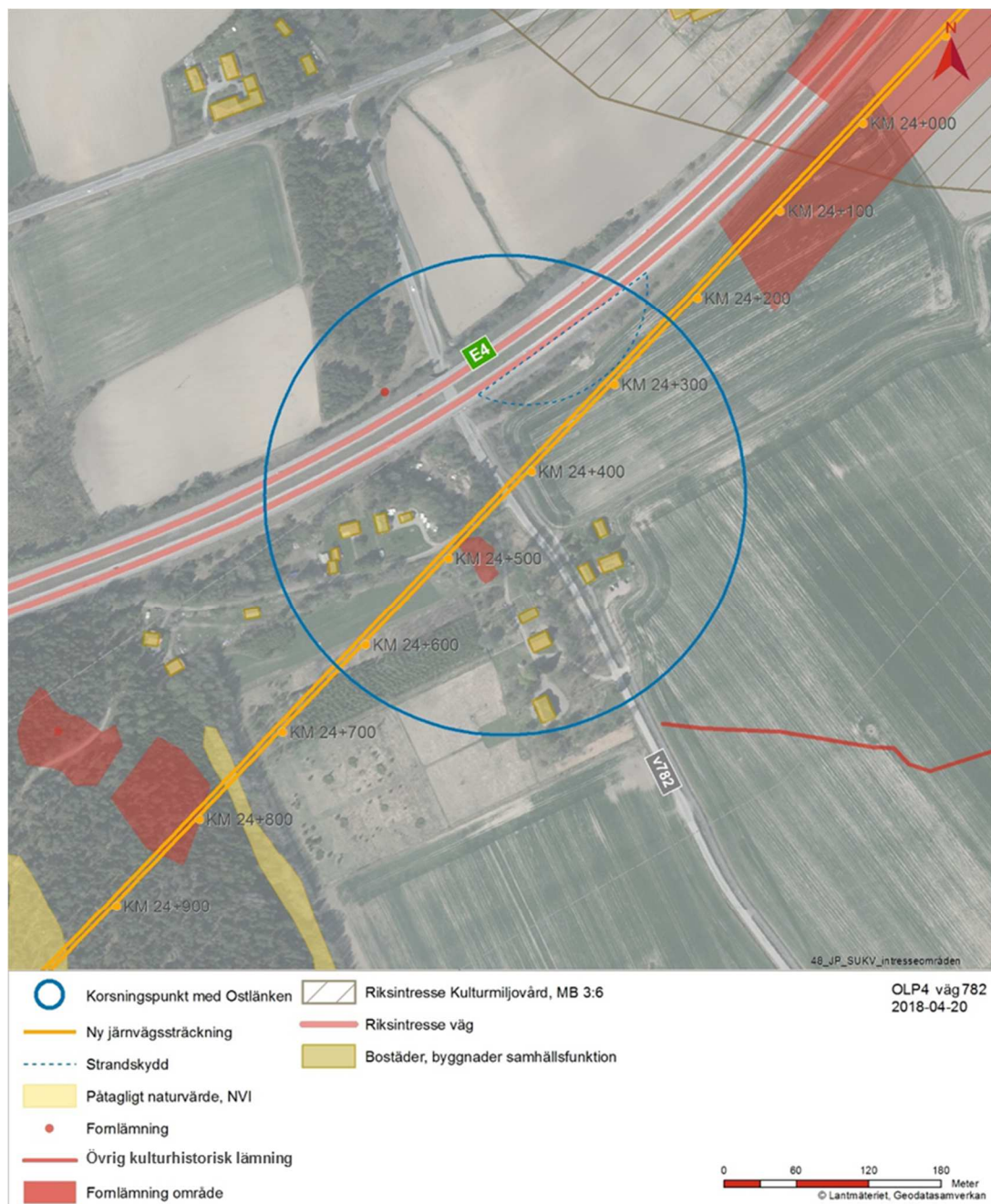
Korsningspunkten ligger i landskapskaraktären öppet kuperat sprickdalslandskap. Korsningspunkten ligger i ett större sammanhängande landskapsrum och nära en östvästlig siktlinje mellan sjön Sillen och jordbrukslandskapet. Eftersom vägen kommer höjas påverkas landskapsbilden. Inget landmärke finns i närheten av korsningspunkten.

Strandskyddet för sjön Sillens tillflöde ligger cirka 100 m norr om korsningspunkten. Ett område med påtagligt naturvärde finns cirka 350 m sydväst om korsningspunkten. Då naturvärdena inte ligger i direkt anslutning till väg 782 är sannolikheten liten att de påverkas.

Riksintresse för kulturmiljön, Trosaåns dalgång ligger cirka 400 m nordväst om korsningspunkten. I området kring korsningspunkten finns även ett antal fornlämningar. Dessa ligger från att vara i direkt anslutning till korsningspunkten till cirka 200 m ifrån. Göta Landsväg är den linjära kulturhistoriska lämningen som ligger väster om korsningspunkten, och är en historiskt viktig färdväg mellan Trosaåns dalgång och Lästringe. Vägens utformning avgör om Göta Landsväg påverkas.

Sörmlandsleden passerar korsningspunkten i nordsydlig riktning. Vägens utformning avgör om rekreations- eller friluftslivsvärdena påverkas.

Framför allt jordbruksmark finns i anslutning till väg 782, delar av denna kommer tas i anspråk vid ombyggnad av vägen.



Figur 8. Intresseområden kring väg 782. För landskapskaraktärer se karta under kapitel 7.5.1.

Jordbruksmark är en ändlig resurs och när ny mark tas i anspråk har det i ett större sammanhang en negativ effekt. Vägens utformning avgör hur stor den negativa effekten blir. Korsningspunkten ligger inom grundvattensresursen Tunsätter.

Inga områden med förorenad mark, tillståndspliktig verksamhet eller vägar för farligt gods påverkas av att vägen byggs om.

Ett översvämningskänsligt område finns strax öster om väg 782 och norr om E4 i dalgången ner mot sjön Sillen. Detta kan eventuellt påverka ombyggnaden av väg 782.

I fortsatt arbete kommer respektive korsning utredas och projekteras, och efter detta kan omgivningspåverkan i detalj beskriva inom ramen för järnvägsplanen. Effekter och konsekvenser kommer att redovisas i miljökonsekvensbeskrivning.

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 Länsstyrelsen i Södermanlands län

Samrådsmöte genomfördes med Länsstyrelsen 12 september 2018.

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

Trafikverkets svar:

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

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

Trafikverkets svar:

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

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

Trafikverkets svar:

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

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

Trafikverkets svar:

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

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

Trafikverkets svar:

Barriäreffekter har kartlagts i naturmiljöinventeringar med hjälp av Ekologigruppen.

Länsstyrelsen frågar om TRV kan lägga in ett frågetecken i tabellen för barriäreffekter för väg E4 och TRV meddelar att det kan utvecklas i hemställebeskrivningen.

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

Trafikverkets svar:

Trafikverket svarade att detta kan utvecklas i hemställebeskrivningen.

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

Trafikverkets svar:

Trafikverket svarade att med risk avses trafik.

6.2. Samråd med Trosa kommun

Trosa kommun framhåller i yttrande över Samrådsunderlag berörda allmänna vägar, daterat 2018-08-10, att stationen i Vagnhärad vid Ostlänken kommer att innebära ändrade rörelse- och resemönster som idag inte är kända. Extra viktig är väg 838 som förväntas få ökad trafik och ny funktion, och behov ses av en korsningsutformning som medger gång- och cykelbanor på vägens båda sidor. Trosa kommun ser framtida behov av ny gång- och cykelbana längs väg 838.

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

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

Trafikverkets svar:

Trafikverket delar kommunens syn på väg 838. Utformningsfrågor samt byggtrafik m.m. hanteras inom pågående Järnvägsplan. Redaktionella synpunkter kommer att arbetas in i Samrådsunderlaget (synpunkterna är inarbetade i denna version).

6.3. Samråd med enskilda som kan bli särskilt berörda

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

Trafikverkets svar:

Separat samrådsmöte hölls med berörd fastighetsägare 24 september 2018. Trafikverket beaktar synpunkterna i kommande projektering, och fortsatt vägförbindelse för skogsbrukets behov kommer att säkerställas.

6.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Sörmlands kollektivtrafikmyndighet (SKTM)

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

Trafikverkets svar:

Trafikverket beaktar synpunkterna i kommande planering.

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 planlägningsbeskrivningen 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

Trafikverket (2015 a) Fördjupad landskapsanalys, Ostlänken delen Gerstabergr-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 Gerstabergr-Sillekrog, Rapport
Naturvärdesinventering, 2015-10-30, OLP4-04-025-0000-0005

Trosa kommun (2015) Översiktsplan 2015. Antagen av kommunfullmäktige 2015-12-02

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

Vägrafikflödeskartan



TRAFIKVERKET

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

www.trafikverket.se