

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Ostlänken – Gerstaberger-Långsjön

Södertälje kommun, Stockholms län

Järnvägsplan-Granskningshandling, 2021-09-27

Diarienummer: TRV 2014/72080



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 172 90 Sundbyberg.

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse GerstabergrLångsjön

DokumentID: OLP4-00-075-41000-0_0-0100

Författare: ÅF/Tyréns

Dokumentdatum: 2021-09-27

Version: 1.0

Kontaktperson: Ulf Broberg

INNEHÅLL

1	LÄSANVISNING	5
2	SAMMANFATTNING AV GENOMFÖRDA SAMRÅD	6
3	PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING	7
4	SAMRÅDSKRETS	7
4.1	Förstudie och järnvägsutredning	7
4.2	Järnvägsplan	7
4.2.1	Samrådshandling 2016-01-25, 2016-01-27 och 2016-02-01	7
4.2.2	Samrådshandling 2018-05-28.....	7
4.2.3	Samrådshandling 2019-09-30.....	8
5	SAMRÅD – FÖRSTUDIE OCH JÄRNVÄGSUTREDNING	8
5.1	Sammanfattning av genomförda samråd i Förstudie	8
5.2	Sammanfattning av genomförda samråd under Järnvägsutredningen	8
5.2.1	Korridorförändringar i järnvägsutredningen.....	9
6	SAMRÅD – JÄRNVÄGSPLAN	9
6.1	Samråd med Länsstyrelsen i Stockholms län	10
6.1.1	Samråd om kvävehaltigt vatten	10
6.1.2	Yttrande om spårlinje från 2016	11
6.1.3	Yttrande om ny spårlinje från 2018	12
6.1.4	Komplettering av beslut om betydande miljöpåverkan 2019.....	12
6.1.5	Yttrande om samrådshandling från 2019	12
6.2	Samråd med Södertälje kommun	15
6.2.1	Yttrande om spårlinje från 2016	16
6.2.2	Yttrande om ny spårlinje från 2018	17
6.2.3	Yttrande om allmänna vägar från 2018.....	17
6.2.4	Yttrande om samrådshandling från 2019	17
6.3	Samråd med övriga myndigheter, organisationer och intressenter	20
6.4	Samrådshandling 2016-01-25, 2016-01-27 och 2016-02-01	21
6.4.1	Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda.....	21
6.4.2	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	22
6.4.3	Samråd med allmänheten	22
6.5	Samrådshandling ny spårlinje 2018-05-28	27

6.5.1	Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda.....	27
6.6	Samrådsunderlag berörda allmänna vägar 2018-08-10.....	28
6.6.1	Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda.....	28
6.6.2	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	28
6.7	Samrådshandling 2019-09-30.....	29
6.7.1	Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda.....	29
6.7.2	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	30
6.7.3	Samråd med allmänheten	36
6.7.4	Inkomna synpunkter från fastighetsägare och privatpersoner	36

1 Läsanvisning

I samrådsredogörelsen redovisas samråd för Ostlänken, delen Gerstabergr-Långsjön.

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

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

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

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

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

Avsnitt 6.1 – *Samråd med Länsstyrelsen i Stockholms län* respektive 6.2 – *Samråd med Södertälje kommun* beskriver genomförda samråd med Länsstyrelsen i Stockholms län respektive Södertälje kommun. Samtliga inkomna yttranden från Länsstyrelsen i Stockholms län respektive Södertälje kommun sammanfattas och bemöts under respektive avsnitt. Avsnitten följer en kronologisk ordning.

Avsnitt 6.3 – *Samråd med övriga myndigheter, organisationer och intressenter* beskriver samråd i form av möten med övriga myndigheter, organisationer och intressenter.

Avsnitt 6.4 – 6.7 beskriver de samråd som skett i samband med olika skeden i arbetet med järnvägsplanen. Avsnitten är ordnade kronologiskt. Respektive avsnitt är indelat efter samrådsparter, det vill säga enskilda som kan bli särskilt berörda, övriga myndigheter och organisationer samt allmänheten.

2 Sammanfattning av genomförda samråd

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

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

Samråd har skett löpande i järnvägsplan med Länsstyrelsen i Stockholms län och Södertälje kommun.

Samrådsmöte gällande förslag på sträckning i form av ett öppet hus för allmänhet, lokala intresseföreningar, fastighetsägare och rättighetshavare skedde den 25 och 27 januari 2016. Samråd har även skett med enskilda som särskilt berörs i samband med öppet hus.

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

Samråd har skett fortlöpande med enskilda som särskilt berörs.

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

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

Samrådsmöte gällande förslaget på järnvägsplan och miljökonsekvensbeskrivning för samråd skedde i form av öppet hus för allmänhet, lokala intresseföreningar, fastighetsägare och rättighetshavare den 17 oktober 2019 i Järna, och den 21 oktober 2019 i Hölö. Samråd har även skett med berörda länsstyrelser, kommuner, myndigheter och enskilda som särskilt berörs i samband med öppet hus.

Efter att samrådshandlingen redovisades för allmänheten, enskilda som särskilt berörs samt myndigheter och organisationer under hösten 2019 har ett antal ändringar gjorts i den planerade anläggningen. Ändringarna har utförts dels på grund av inkomna synpunkter, dels på grund av tekniska och ekonomiska aspekter samt för att minimera anläggningens omgivningspåverkan. Justeringarna består bland annat i ändrade placeringar av byggvägar, ersättningsvägar och upplag samt ändring av trafiklösning vid trafikplats Järna. De enskilda som bedömts vara särskilt berörda, Länsstyrelsen Stockholm, kommuner och andra sakägare har informerats om det nya förslaget och givits möjlighet att inkomma med synpunkter. Dessa samrådsmöten och inkomna yttranden beskrivs i avsnitt 6.1, 6.1.1, 6.2, 6.3, 6.7, 6.7.1 och 6.7.4.

Inkomna synpunkter och minnesanteckningar för järnvägsplanen finns diarieförda hos Trafikverket under ärendenummer TRV 2014/72080. Inkomna synpunkter från

järnvägsutredningsskedet finns samlat på diarienummer F07-295/SA30 och BRÖ 05-420/SA30.

3 Planläggningsbeskrivning

I planläggningsbeskrivningen klarläggs syftet med samråd, vilka samrådsformer som planeras, när samråd är tänkt att genomföras och vilken samrådskretsen är tänkt att vara. Planläggningsbeskrivningen ger information om hur projektet planläggs och när allmänheten och sakägare kan påverka samt vilka beslut som fattas.

Planläggningsbeskrivningen ska användas som stöd för styrning och genomförande av kommunikationen som sker med intressenter. Syftet är att redan i ett tidigt skede av planläggningsprocessen tydliggöra vad arbetet innebär och vilka ytterligare samråds- och beslutstillfällen som är att förvänta.

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

Planläggningsbeskrivningen finns tillgänglig på Trafikverkets hemsida.

4 Samrådsrets

4.1 Förstudie och järnvägsutredning

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

4.2 Järnvägsplan

4.2.1 Samrådshandling 2016-01-25, 2016-01-27 och 2016-02-01

Samrådsretsen har definierats med Trafikverkets checklista. Inbjudan till samrådsmöte har skickats ut till fastighetsägare inom förordad korridor (röd korridor). Inbjudan har även skickats till kända arrendatorer, vägsamfälligheter och lokala intresseföreningar inom den förordade korridoren. Samrådet annonserades även i dagstidningar och handlingarna fanns tillgängliga på Trafikverkets hemsida.

4.2.2 Samrådshandling 2018-05-28

Samrådsretsen har avgränsats utifrån Trafikverkets checklista med komplettering av lokala och regionala samrådspartners. Inbjudan till samrådsmöte har skickats ut till fastighetsägare inom beslutad korridor (röd korridor) på delsträckan mellan Kyrksjön–Trosaån samt kända arrendatorer, vägsamfälligheter och lokala intresseföreningar.

Samrådet annonserades även i dagstidningar och handlingarna fanns tillgängliga på Trafikverkets hemsida.

4.2.3 Samrådshandling 2019-09-30

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

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

5 Samråd – Förstudie och järnvägsutredning

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

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

5.1 Sammanfattning av genomförda samråd i Förstudie

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

5.2 Sammanfattning av genomförda samråd under Järnvägsutredningen

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

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

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

5.2.1 Korridorförändringar i järnvägsutredningen

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

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

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

6 Samråd – Järnvägsplan

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

Under projektets löptid har en mängd möten skett i olika konstellationer. Exempel på dessa är informationsmöten med fastighetsägare och andra aktörer i området. Under mötena har exempelvis bakgrund till projektet, projekteringsförutsättningar samt tidplan behandlats. Trafikverkets representanter har besvarat frågor. Mötena dokumenterades i vissa fall i minnesanteckningar eller liknande. Samråd har utöver detta skett löpande med enskilda som kan bli särskilt berörda och andra sakägare.

Trafikverket har tagit emot ett antal yttranden som inkommit utanför de samrådstillfällena som beskrivs i egna avsnitt i samrådsredogörelsen. Dessa yttranden gäller exempelvis förslag och synpunkter på linjedragning och utformning av järnvägen, byggvägar, väganslutningar och förbindelse mellan Ostlänken och gamla stambanan. Vissa av de synpunkter som inkommit ligger utanför Ostlänkens uppdrag. Fastighetsägare har även inkommit med information gällande bland annat torrlägningsföretag och utdikningsåtgärder.

Trafikverket har hanterat inkomna synpunkter löpande och kommunicerat med berörda vid behov. Ett kontinuerligt arbete har pågått för att ta fram ett planförslag som tar hänsyn till många olika intresseområden samt tekniska, ekonomiska och miljömässiga förutsättningar.

Samråd har även skett med övriga myndigheter, organisationer och intressenter. Samråden med de som har haft återkommande möten med Trafikverket sammanfattas nedan. Alla samråd finns dokumenterade hos Trafikverket på diarienummer 2014/72080.

Samrådet med berörda fastighetsägare och närboende, myndigheter, organisationer och allmänheten med flera som genomfördes mellan den 3 oktober 2019 till den 13

november 2019 gällde både järnvägsplanen och den planerade vattenverksamheten. Samrådssynpunkter som gäller vattenverksamhet på delen Gerstabergr–Långsjön är diarieförda på diarienummer TRV 2019/65709 och redovisas i en separat samrådsredogörelse. I bedömningen av vilka yttranden som gäller järnvägsplanen respektive vattenverksamhet har Trafikverket gjort följande avgränsningar:

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

Efter att samrådshandlingen redovisades för allmänheten, enskilda som särskilt berörs samt myndigheter och organisationer under hösten 2019, har ett antal ändringar gjorts i den planerade anläggningen. Ändringarna har utförts dels på grund av inkomna synpunkter, dels på grund av tekniska och ekonomiska aspekter samt för att minimera anläggningens omgivningspåverkan. Justeringarna består bland annat i ändrade placeringar av byggvägar, ersättningsvägar och upplag samt ändrad trafiklösning vid trafikplats Järna. De enskilda som bedömts vara särskilt berörda, Länsstyrelsen Stockholm, kommuner och andra sakägare, har informerats om det nya förslaget och givits möjlighet att inkomma med synpunkter. Dessa samrådsmöten och inkomna yttranden beskrivs i avsnitt 6.1, 6.1.1, 6.2, 6.3, 6.7, 6.7.1 och 6.7.4.

6.1 Samråd med Länsstyrelsen i Stockholms län

Samråd med Länsstyrelsen Stockholms län har pågått regelbundet under arbetet med framtagande av järnvägsplan. Samråden har bland annat behandlat frågeställningar kring processen, avgränsning av miljökonsekvensbeskrivning (MKB), tillåtlighetsvillkor, järnvägens lokalisering, utformning och miljöpåverkan. Olika miljöaspekter såsom natur- och kulturvärden, naturresurser har diskuterats vid dessa samråd.

Efter att Länsstyrelsen lämnat in yttrande avseende samrådshandlingen har samrådsmöten hållits. Två av dessa gällde kvävehaltigt vatten. Dessa beskrivs under rubrik 6.1.1. Samrådsmöte har även hållits avseende sulfidhaltigt berg, där Trafikverket presenterat utfört arbete, aktuellt kunskapsläge och svarat på frågor avseende hantering. Samråd om artskydd på sträckan har hållits vid tre tillfällen. Vid samråden har Trafikverket presenterat utförd artskyddsutredning samt förslag till skyddsåtgärder som fastställs i järnvägsplan. Åtgärder omfattar till exempel järnvägsnära skärmar vid fågelrika passager samt skyddsåtgärder som vidtas under byggnadstiden, de sistnämnda hanteras i det fortsatta projekteringsarbetet.

6.1.1 Samråd om kvävehaltigt vatten

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

Trafikverket förordade en lösning där vatten, från Gerstabergrstunneln och upplagsyta, renas i våtmark och avbördas till Vaskabäcken och vidare till Näslandsfjärden via befintliga kulverteringar och diken. Länsstyrelsen Stockholms län önskade att Trafikverket tydligare belyser risker för och konsekvens av att höga kvävehalter uppstår vid lågflödesperioder i Vaskabäcken vintertid. Trafikverket kompletterade sedan redovisat material med en risk- och konsekvensbedömning samt motiv för att välja föreslagna lösning.

För att minimera riskerna för påverkan på MKN i Kyrksjön, som i nuläget har dålig status med avseende på näringsämnen, presenterade Trafikverket två möjliga lösningar; en där vattnet översilar åkermark och leds i befintligt dike till sumpskog intill Lillsjön som avvattnas mot Kyrksjön. En annan lösning, den lösning som Trafikverket förordar, innebär att kväverikt vatten från bland annat Edebytunnlarna och Tullgarnstunneln pumpas söderut, till Trosaån. Enligt gjorda beräkningar finns det inte risk för att MKN överskrids, men Trafikverket menade att det ändå var önskvärt att vidare utreda kvävereducerande åtgärder (som översilningsyta, tvåstegsdiken eller damm).

Under det uppföljande mötet presenterade Trafikverket de vidare studerade alternativen. Under mötet efterfrågade Trafikverket synpunkter på presenterade alternativ och på minnesanteckningar. Länsstyrelserna har därefter lämnat in ett gemensamt svar där de meddelar att Trosaån, som ingår i delen Långsjön–Sillekrog, anses som bästa recipient för ett vatten som genomgått för-rening och retention via en våtmarkslösning. Dock finns, som framgått av genomförda samråd, frågor kvar att utreda kring närmare lokalisering och utformning av kvävereducerande lösning.

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

6.1.2 Yttrande om spårinje från 2016

Länsstyrelsen yttrade sig den 23 september 2016 angående det underlag som ligger till grund för Trafikverkets förslag till spårinje inom förordad korridor. Alternativen benämns Grön 21 och Röd 34 och Trafikverket förordar Grön 21 för fortsatt projektering och planläggning. Länsstyrelsen delar Trafikverkets bedömning att lokaliseringsalternativ Grön 21 bäst uppfyller målen utifrån en avvägning mellan värden för naturmiljö, kulturmiljö, landskap, kapacitet och tillgänglighet. Länsstyrelsen lägger särskild vikt vid att Grön 21 ger bäst förutsättningar att utveckla Södertälje.

Trafikverkets svar:

Nya tekniska förutsättningar och inkomna synpunkter har beaktats vilket föranlett att alternativ/linjeval nu utreds vidare mellan Kyrksjön och Trosaåns dalgång. Nya spårinjer utreds som innebär längre tunnel genom Tullgarn. Det kan bli aktuellt att söka nytt tillstånd av Länsstyrelsen för passagen genom Natura 2000-området.

Uppdatering 2021-09-27:

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

6.1.3 Yttrande om ny spårlinje från 2018

Länsstyrelsen bedömer i sitt yttrande från den 31 augusti 2018 angående ny spårlinje att det rör sig om marginella skillnader avseende naturmiljö inom länet. När det gäller kulturmiljö och landskap menar Länsstyrelsen att förändringarna kan accepteras och pekar på följande inför den fortsatta projekteringen.

Upprätthålla hävd, minimera barriäreffekter och upprätthålla spridningssamband. Lösningar och åtgärder för att bibehålla fortsatt jordbruksnäring.

Den arkeologiska utredningen har inte slutförts. Antalet fornlämningar som berörs bedöms vara relativt få. Inget tyder på att dessa är av sådan betydelse att de påverkar projektets genomförbarhet.

Trafikverkets svar:

I den fortsatta projekteringen och miljökonsekvensbeskrivningen kommer frågeställningar kopplade till jordbruksnäringen att studeras mer ingående.

Trafikverket noterar att den arkeologiska utredningen inte är slutförd.

6.1.4 Komplettering av beslut om betydande miljöpåverkan 2019

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

Trafikverkets delprojekt för Ostlänken delen Gerstaberger-Långsjön översände den 5 mars 2019 en begäran om att Länsstyrelsen kompletterar sitt tidigare beslut om att projektet Ostlänken kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Syftet med begäran var att beslutet även skulle innefatta berörda allmänna vägar. Trafikverket hade samrådsmöte med Länsstyrelsen i ärendet den 12 september 2018, och till begäran bilades samrådsunderlag och samrådsredogörelse.

Länsstyrelsen beslutade med stöd av 2 kapitlet 4 § Lag om byggande av järnväg (1995:1649) den 12 april 2019 att järnvägsprojekt Ostlänken delen Gerstaberger-Långsjön, innefattande de anslutningar av allmänna vägar som berörs, kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

6.1.5 Yttrande om samrådshandling från 2019

Länsstyrelsen har lämnat synpunkter som bland annat berör kulturmiljö, landskap, naturmiljö, vattenfrågor och buller.

Länsstyrelsen anser att föreslagen spårlinje skapar ytterligare barriärer i landskapet och negativa effekter på kulturhistoriska värden. Länsstyrelsen bedömer att det finns risk för

kumulativa effekter där jordbruksmark mellan Ostlänken och E4 i framtiden blir svår att bruka på grund av åtkomstproblem, samt att ytterligare åtgärder behöver vidtas för att minska risken.

Länsstyrelsen anser att den planerade gång- och cykelbron över E4 och planerad järnväg, samt tunnelpåslaget vid passagen under E4 kan innebära ytterligare påverkan på riksintresset för kulturmiljövård. Länsstyrelsen meddelar att de inte kan ta ställning till påverkansgraden innan ett förslag på utformning av bron redovisas.

Länsstyrelsen ser positivt på att en artskyddsutredning pågår för att tydliggöra effekterna på skyddade arter, och upplyser om att flytt av träd innebär landskapsförändringar som bör beaktas samt föregås av noggrann utredning. Lämnande av död ved behöver ske på ett kontrollerat sätt för att nå optimal nytta.

Länsstyrelsen upplyser om att de ännu inte kan ta ställning till påverkan på miljö kvalitetsnormer (MKN) då påverkan på ytvattenförekomster fortfarande utreds. Länsstyrelsen upplyser vidare om att Ostlänken kan komma att omfattas av tillståndsplikt enligt 7 kapitlet 28 § miljöbalken då södra delen av Sörsjön ingår i ett Natura 2000-område, men att det inte framgår i handlingarna om ansökan om tillstånd enligt 7 kapitlet 28 § miljöbalken avses omfatta påverkan på Sörsjön.

Länsstyrelsen anser att planförslaget bör kompletteras avseende beskrivning om landskapets funktioner, information kring strandskydds- och biotopskyddade områden, skyddsåtgärder för att skydda närboende och naturområden från buller, information kring konsekvensbedömningar för kända fornlämningar samt riskhantering av effekter av sulfidberikade bergmassor. Länsstyrelsen anser vidare att framtagna passageplan och miljökonsekvensbeskrivning bör kompletteras med eventuell påverkan samt planerade åtgärder för passage för mindre djurarter och växters spridningsmöjligheter. Länsstyrelsen påpekar att passage för jord- och skogsbruksmaskiner bör säkerställas fortsättningsvis. Enligt yttrandet bör Trafikverket även förtydliga hur översvämningensrisken hanteras i byggskedet, även med avseende på tillgängligheten för räddningstjänsten.

Länsstyrelsen har lämnat in ett separat yttrande över *PM Kyrksjön – Analys av Ostlänkens påverkan på miljö kvalitetsnormer för vattenförekomsten Kyrksjön*. Under förutsättning att Trafikverket vidtar de åtgärder som föreslås i underlaget, för att minimera riskerna för negativ påverkan under byggfasen, är det Länsstyrelsen samlade bedömning att projektet inte kan förväntas ha en betydande effekt på möjligheten att följa MKN i Kyrksjön.

Trafikverkets svar:

Vid framtagande av en järnvägsplan är det många intressen som beaktas. Det är bland annat av stor vikt att den nya järnvägen gör ett så litet ingrepp i natur- och kulturmiljön som möjligt. Beslutet att förlägga Ostlänken enligt förslaget, avseende plan- och profilläge samt placering på bank och tryckbank i delar, grundar sig på omfattande utredningar där regeringens tillåtelsevillkor samt geotekniska och hydrologiska förutsättningar har ingått. Föreslagen placering nära E4 har bedömts ge minst total negativ påverkan. Trafikverket utför dessutom en kontinuerlig optimeringsprocess för att särskilt analysera de delar av anläggningen där många intressen står i konflikt med varandra. Trafikverket undersöker därigenom

tryckbankars utbredning och egenskaper samt effekter och konsekvenser med hänsyn till olika intressen.

Ett förslag på utformning av bron över E4 och Ostlänken är under framtagande. Hänsyn tas till bland annat riksintresset för kulturmiljövård. Samråd hålls löpande med myndigheter och berörda aktörer avseende brons gestaltning och funktion.

Risken att MKN för ytvattenförekomster inte kan uppfyllas på grund av sulfidberikade bergmassor kommer att beskrivas i miljökonsekvensbeskrivning, med förslag på hur det kan förebyggas eller mildras. Även en bedömning av projektets övriga påverkan på MKN för ytvattenförekomster kommer att framgå i miljökonsekvensbeskrivningen i granskningsskedet.

Länsstyrelsen påpekar i yttrandet att passage för jord- och skogsbruksmaskiner behöver säkerställas fortsättningsvis. Provisoriska av- och påfartsramper, vägar samt omledning av vägar kommer dimensioneras och byggas efter rådande kravbilder. Beroende på avsikten med provisorierna, har beräkningar gjorts för att säkerställa att trafiken blir drabbad i så liten utsträckning som möjligt. De tidigare planerade provisoriska anslutningarna för E4 vid Gerstabergr kommer dock att utgå.

Länsstyrelsen önskar beskrivning av påverkan på kända fornlämningar. Påverkan på kända fornlämningar redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen. Även osäkerheter gällande konsekvensbedömning för de fornlämningar som inte är fastställda än redovisas. Konsekvenser för påverkan på kulturmiljön i sin helhet bedöms per delområde.

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

Trafikverket har löpande dialog med länsstyrelsen och kommer att beakta förslagen på kompletteringar av handlingar i kommande skeden. Skyddsåtgärder för bullerstörningar under driftskedet utreds och kommer att framgå i järnvägsplan i granskningsskedet. Trafikverket ser även över detaljeringsgraden avseende redovisande av strandskydd och biotopskydd.

Uppdatering 2021-09-27: Gång- och cykelbron vid Saltå kvarn kommer att hanteras i den kommunala planläggningsprocessen och byggs innan järnvägen. Även ytor för byggnation av bron kommer att hanteras genom den kommunala planläggningen.

6.2 Samråd med Södertälje kommun

Samråd med Södertälje kommun har skett löpande under arbetet med framtagande av järnvägsplan. Samråden har behandlat frågeställningar kring järnvägens sträckning genom Södertälje kommun under arbetet med järnvägsplanen. På mötena har aktuellt projekteringsläge och tidplan redovisats, och Södertälje kommun har ställt frågor som Trafikverket har besvarat. Exempel på frågor som diskuterats är passage vid Kyrksjön, utformning vid Hölö, GC-bron vid Saltå kvarn och eventuellt undantag från krav på bygglov.

Efter att Södertälje kommun lämnade in yttrande gällande samrådshandlingen från 2019 har ett antal samrådsmöten genomförts. Dessa beskrivs nedan.

Kommunen har informerat om pågående ärenden inom och intill området för den planerade anläggningen, samt deras kommunala planering och utveckling. Under mötena har hantering av gällande och pågående detaljplaner som berörs av järnvägsplanen, samt kostnadsfrågor kopplade till upphävande av detaljplaner behandlats. Kommunen vill undvika att göra en ny detaljplan för gång- och cykelbron vid Saltå kvarn och vill att den istället ska ingå i järnvägsplan. Trafikverket bedömer att gång- och cykelbron inte kan ingå i järnvägsplan då den inte kommer vara en statlig gång- och cykelväg och inte heller en del av järnvägsanläggningen.

Under mötena har samordning av samråd och information till fastighetsägare samt avtalsfrågor och bärighetsklass på bro vid Gerstaberget diskuterats.

Väg 57 har diskuterats med avseende på tidplan och gränssnitt. Frågor gällande genomförande, nyttjanderätt samt medfinansiering och genomförandavtal har diskuterats.

Frågor om avvattning från anläggningen och masshantering har hanterats under mötena. Även natur- och kulturmiljö har behandlats, inklusive artskyddsområden och hantering av natur- och kulturvärden samt landskapsbild.

Södertälje kommun har efterfrågat riktlinjer för vad som kan byggas i anslutning till järnvägen, exempelvis kring skyddszon för tunnel. Trafikverket har meddelat att markanspråk förmedlas i plankartor. Södertälje kommun har även lyft frågan om solcellsanvändning på ytor mellan järnvägen och E4. Trafikverket meddelade att detta inte faller inom ramen för järnvägsprojektet.

Under samrådsmötena har Södertälje kommun lämnat synpunkter på väglösningar i Södertuna och trafikplats Järna. Trafikverket har därefter sett över väglösningen och nya förslag har presenterats för kommunen. Kommunen har lämnat synpunkter på de nya förslagen samt kommit med alternativa lösningar, vilka beskrivs nedan.

Kommunen har lämnat synpunkten att Trafikverkets trafikanalys inte har uppdaterade siffror och menar att det kan innebära att projekterad lösning runt trafikplats Järna inte fungerar. Kommunen framhäver även vikten av att väva in i simulering att det i framtiden kommer vara mer tung trafik än idag på grund av den planerade utvecklingen i Södertuna arbetsområde. Kommunen anser att det skulle vara en stor fördel om en avfart med hänsyn till Södertuna kunde beaktas i vägplan även om den inte byggs i

första skedet. Trafikverket har svarat att det är svårt för Trafikverket att ta hänsyn till det då utvecklingen av Södertuna arbetsområde inte fastställts i detaljplan ännu. Det pågår en dialog mellan kommunen och Trafikverket, utanför projekt Ostlänken, avseende planerad utveckling av Södertuna arbetsområde.

Kommunen vill att hastigheterna på anslutande vägar anpassas för att öka trafiksäkerheten. Trafikverket meddelade att detta ligger utanför projekt Ostlänken. Kommunen menar även att trafiksäkerheten vid trafikplats Järna behöver ses över med avseende på avfarters längder och hastigheter. För att reducera hastigheten i cirkulationsplatsen mellan Folkpool och E4 anser kommunen att radie för cirkulationsplats bör vara mindre. Trafikverkets svar är att utformningen av trafikplatsen uppfyller gällande krav och riktlinjer. En samverkansdialog om att ytterligare höja status på trafikplatsen pågår mellan Trafikverket och Södertälje kommun men hanteras ej i denna järnvägsplan. Trafikverket har besvarat kommunens förslag att ha en mindre radie för cirkulationsplats med att det blir sämre komfort och risk för uppstoppningseffekter. En avvägning kan göras i byggskedet. Även en lösning där chikaner används, vilket resulterar i behov av förlängning av ramp, har diskuterats men avfärdades då det skulle innebära följdverkningar på vägport och befintligt vägnät.

Kommunen anser att restider för väg 57 inte har prioriterats tillräckligt, samt att den nya lösningen innebär en barriäreffekt för flera trafikslag då det blir en mycket stor trafikplats i ett öppet område. Kommunen har föreslagit alternativa utformningar av trafikplats Järna. Dessa beskrivs utifrån tema nedan och hur Trafikverket har bemött förslagen.

Södertälje kommun har föreslagit en avfartsramp från E4 som går norr om Folkpool och ansluter till Rönnvägen. Trafikverket gjorde en översiktlig analys av kommunens förslag om väglösningen med hänsyn till kulturmiljö, där föreslagen lösning skulle innebära en stor problematik avseende påverkan på kulturmiljön, varvid förslaget avfärdades.

Södertälje kommun visade ett schematiskt förslag där rondell läggs över E4. Under nästa möte svarade Trafikverket att ett liknande alternativ utreddes år 2016. Det avfärdades då cirkulationsplatsen skulle hamna ett 20-tal meter över E4 vilket skulle dominera landskapsbilden. För att nå cirkulationsplatsen skulle avfartsramp skapa en "vägg" mot E4. Överliggande cirkulationsplatser vid trafikplatser har också en sämre kapacitet. Det största hindret ansågs vara kostnader. Alternativet anses inte ekonomiskt rimligt. En samverkansdialog om att ytterligare höja status på trafikplatsen pågår mellan Trafikverket och Södertälje kommun men hanteras ej i denna järnvägsplan.

För mer information hänvisas till minnesanteckningar från mötena.

6.2.1 Yttrande om spårlinje från 2016

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

Trafikverkets svar:

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

6.2.2 Yttrande om ny spårlinje från 2018

Södertälje kommun ser positivt på Trafikverkets förslag i sitt yttrande den 13 september 2018. Särskilt pekar man på minskat intrång i Natura 2000-området Tullgarn i Trosa kommun. Vidare anser kommunen att Trafikverket med det nya spårförslaget minskar oönskade barriäreffekter för djurliv, rekreation och friluftsliv.

Trafikverkets svar:

Trafikverket noterar att Södertälje kommun ser positivt på det nya spårförslaget.

6.2.3 Yttrande om allmänna vägar från 2018

Södertälje kommun betonar i Samrådsremiss 2018 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 vägplanearbetet 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.

6.2.4 Yttrande om samrådshandling från 2019

Södertälje kommun ställer sig i huvudsak positiv till den planerade spårlinjen. Framförallt avseende att bron vid passagen Kyrksjön/Lillsjön förlängs.

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

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

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

I de fall skyddade naturområden tas i anspråk av järnvägsplanen anser Södertälje kommun att Trafikverket, som kompensationsåtgärd, i första hand bör upprätta skyddsavtal för ny, idag oskyddad mark. Kommunen understryker vidare både behovet av skyddsåtgärder och eventuell kompensation för fladdermöss vid Kyrksjön.

Södertälje kommun har även synpunkter på var och hur låga träd och buskar bör placeras samt var död ved kan lämnas.

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

Kommunen understryker att åtgärder inom förorenade områden är anmälningspliktiga. Vid efterbehandlingsåtgärder är det viktigt att se till att föroreningen inte sprids vidare i miljön och att hanteringen inte utgör en hälsorisk. Även masshantering kan ge upphov till spridning av föroreningar.

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

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

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

Kommunen anser att det finns allvarliga brister gällande den föreslagna utformningen av Järna trafikplats med avseende på framkomlighet och trafiksäkerhet. Södertälje kommun önskar se en helhetslösning för trafikplats Järna med fokus på framkomlighet, trafiksäkerhet och framtida utbyggnadsmöjligheter för verksamheter i närområdet. Kommunen önskar i detta arbete även se över möjligheterna att angöring till planerat verksamhetsområde Södertuna sker på annat sätt än via Järna trafikplats.

Kommunen påpekar att den gång- och cykelbro som finns vid Saltå kvarn har en karakteristisk utformning och föreslår att den nya bron får en kvalitativ gestaltning med liknande karaktär.

Trafikverkets svar:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

återkommande dialoger som Trafikverket har löpande med kommuner och regioner i respektive Trafikverksregion.

Södertälje kommun har synpunkter på utformningen av Järna trafikplats. Trafikverket ser över vägnätet utifrån olika aspekter och om ändringar sker jämfört med planförslaget i samrådshandlingen kommer enskilda samråd att hållas med berörda parter.

Trafikverket noterar synpunkten avseende planerad gång- och cykelbro vid Saltå kvarn och ser över utformningen av bron. Ett kontinuerligt arbete pågår för att ta fram förslag som tar hänsyn till många olika intressen i kombination med tekniska och ekonomiska förutsättningar. Detta görs i samråd med berörda sakägare och myndigheter.

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

Södertälje kommun har även lämnat synpunkter som rör vattenverksamhet. Dessa besvaras i samrådsredogörelsen som tillhör ansökan om tillstånd för vattenverksamhet längs Ostlänken, delen Gerstabergr-Långsjön, diarienummer TRV 2019/65709.

Uppdatering 2021-09-27: Gång- och cykelbron vid Saltå kvarn kommer att hanteras i den kommunala planläggningsprocessen och byggs innan järnvägen. Även ytor för byggnation av bron kommer att hanteras genom den kommunala planläggningen.

6.3 Samråd med övriga myndigheter, organisationer och intressenter

Samråd har hållits med Vattenfall och andra ledningsägare.

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

Samrådsmöte har även hållits med Sveriges geologiska undersökning (SGU) avseende grundvattenförekomster. Två möten har hållits efter samrådstillfället 2019. Under ett samrådsmöte för vattenverksamhet i december 2019 presenterades järnvägsanläggningen längs delprojekten Gerstabergr-Långsjön, Långsjön-Sillekrog samt Stavsjö-Loddbby. På mötet presenterades arbetssätt inom projekten, generell miljöpåverkan till följd av anläggningsdelar, avgränsningar och fortsatta utredningar. En genomgång av bedömningen som gjorts av nuvarande och potentiella dricksvattenresurser (villkor 5 i tillåtligheten) gjordes. Därefter beskrevs planerade vattenverksamheter och dess bedömda påverkan på respektive sträcka. Samråd om vattenverksamhet beskrivs i samrådsredogörelse som tillhör ansökan om tillstånd för

vattenverksamhet längs Ostlänken, delen Gerstabergr-Långsjön, diarienummer TRV 2019/65709.

Samrådsmöte har även hållits avseende villkor 5, *Vattenresurser*, och villkor 10, *Risk för översvämning*. På mötet deltog SGU, Statens geotekniska institut (SGI) och Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI). Under mötet presenterade Trafikverket presenterade aktuellt projekteringsläge. Trafikverket presenterade även sin tolkning av villkoren, aktiviteter och samråd kopplade till villkoren samt i vilka prövningar och processer som villkoren tas upp.

6.4 Samrådshandling 2016-01-25, 2016-01-27 och 2016-02-01

Samråd i form av öppet hus hölls i Eneskolan i Järna den 25 januari 2016 och i Hölöskolan i Hölö den 27 januari 2016. Mellan den 1 februari och 5 februari fanns samrådshandlingarna tillgängliga i Södertälje kommunhus. Trafikverket fanns på plats den 1 februari för att besvara frågor från allmänheten.

Samrådet annonserades i följande tidningar, Södertälje Posten den 21 januari 2016 och den 28 januari 2016 samt i Länstidningen Södertälje den 11 januari 2016, den 25 januari 2016 och den 1 februari 2016.

Samrådshandlingen har funnits tillgänglig på Trafikverkets hemsida från och med den 11 januari 2016.

Samrådets syfte var att informera och ha en dialog om Trafikverkets förslag på järnvägens sträckning inom Södertälje kommun.

Vid samrådet hölls presentationer av projektet och förslag på järnvägens sträckning visades. Detta skedde vid ett antal tillfällen där det även gavs tillfälle att ställa frågor efter presentationen. I samrådslokalen fanns även ett antal olika stationer som var bemannade med specialister inom olika ämnesområden där det var möjligt att studera förslaget och ställa fler frågor till Trafikverket. Samrådstillfället besöktes av drygt 150 personer i Järna och drygt 150 personer i Hölö.

I samband med samrådet i Järna och Hölö ställde Trafikverket några frågor till de besökande angående informationen på samrådet, mötets upplägg, lokalens tillgänglighet samt hur förtroendet för projektet hade påverkats efter mötet. Majoriteten av besökarna var nöjda med den information de fått och samrådets upplägg. Tillgängligheten upplevdes som god. I Hölö uttryckte någon deltagare att förtroendet för projektet hade minskat något medan det i Järna hade ökat.

6.4.1 Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

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

Kallelse till möten har skett per telefon. Under mötena har Trafikverkets projektledare redogjort för projektets planeringsprocess och tidplaner. Trafikverkets markförhandlare har redogjort för hur den framtida marklösen går till samt när förhandlingarna med de enskilda fastighetsägarna beräknas påbörjas. Under och efter redogörelsen ställdes

frågor till Trafikverkets representanter som besvarades så långt som det var möjligt i detta planeringsskede.

Trafikverkets svar:

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

6.4.2 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Synpunkter har inkommit från en lokal intresseförening.

Hölö Mörkö Hembygdsförening

Hölö Mörkö Hembygdsförening har för avsikt att dokumentera byggandet av järnvägen genom bygden för framtida generationer. Hembygdsföreningen är intresserad av att tillsammans med Trafikverket finna en lösning för att gårdsmiljön vid Ekeby gammelgård kan bevaras som gårdsmiljö och önskar inleda ett samarbete med Trafikverket.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för intresset och ber att få återkomma i frågan längre fram när pågående detaljprojektering och arbete med miljökonsekvensbeskrivning kommit längre.

Försvarsmakten

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

6.4.3 Samråd med allmänheten

Under öppet hus den 23 januari 2016 och den 25 januari 2016 ställdes framförallt frågor kring bullerstörningar från järnvägen, byggskede, enskilda fastighetsfrågor mm. Skriftliga synpunkter har inkommit från ett 15-tal personer.

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

Buller och vibrationer

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

Synpunkt:

Privatperson önskar att järnvägen vid Järna dras så nära motorvägen som möjligt och lågt i terrängen för att minimera buller.

Trafikverkets svar:

Järnvägens föreslagna sträckning över Järnaslätten går nära motorvägen och lågt i landskapet.

Synpunkt:

Privatperson önskar gemensam bullervall för E4 och järnväg mellan Hölö tätort och E4 eftersom de redan idag är störda av buller från vägen.

Trafikverkets svar:

I det fortsatta arbetet kommer bullerberäkningar att utföras och förslag på åtgärder för att begränsa bullerstörningar att tas fram. Det kan exempelvis vara bullerskyddsvall eller bullerskyddsplank. Buller från vissa tåg på denna järnväg har en annan karaktär än konventionella tåg. Vid hastigheter över 250 km/h uppstår strömningsbuller från luft p.g.a. turbulens kring tåget. Detta buller är mer lågfrekvent än buller från konventionella tåg och liknar mer vägbuller. Trafikverket har bestämt att det är riktvärden från trafikbuller som ska gälla i projektet. I projektet kommer buller från väg och järnväg att räknas tillsammans.

Uppdatering 2021-09-27:

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

Synpunkt:

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

Trafikverkets svar:

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

Uppdatering 2021-09-27:

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

Synpunkt:

Privatperson undrar om det kommer att bli bullerskydd på bron längs med E4 vid passagen av Kyrksjön.

Trafikverkets svar:

Bullerberäkningar har ännu inte utförts utan startar inom kort. I det fortsatta arbetet kommer bullerberäkningar att utföras och förslag på åtgärder för att begränsa bullerstörningar att tas fram och redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen och i järnvägsplanen.

Synpunkt:

Privatperson föreslår att järnvägen dras väster om E4 vid passagen av Hölö för att järnvägen på så sätt skulle skapa bullerskydd från E4.

Trafikverkets svar:

Den föreslagna järnvägssträckningen är den mest optimala utifrån teknik, funktion, miljö och ekonomi. Bullerberäkningar har ännu inte utförts utan startar inom kort. I det fortsatta arbetet kommer bullerberäkningar att utföras och förslag på åtgärder för att begränsa bullerstörningar att tas fram och redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen och i järnvägsplanen. I projektet kommer buller från väg och järnväg att räknas tillsammans och förslag på bullerdämpande åtgärder tar hänsyn till både järnväg och väg.

Uppdatering 2021-09-27:

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

Miljö och landskap

Synpunkt:

Privatperson önskar att järnvägen ska gå på en bro längs med E4 eller i tunnel under vägen vid Järna.

Trafikverkets svar:

I kommande arbete med detaljprojektering optimeras järnvägen och ett exakt läge för järnvägen tas fram. Anpassningar till miljö kommer att inarbetas och konsekvensbeskrivas i miljökonsekvensbeskrivningen. En miljökonsekvensbeskrivning beräknas att finnas klar inför nästa samrådstillfälle i form av öppet hus om ca 1 år.

Trafikering

Synpunkt:

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

Trafikverkets svar:

Trafikverket vidarebefordrar frågan till Gnesta kommun.

Synpunkt:

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

Trafikverkets svar:

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

Tekniska frågor och byggskede

Boende ställde frågor kopplat till byggnationen av järnvägen.

Synpunkt:

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

Trafikverkets svar:

Under detaljprojekteringen studerar Trafikverket även på vilket sätt markägare nyttjar och har åtkomst till sin fastighet. Funktionen ska kvarstå. Trafikverkets intention är att jordbruksmaskiner kommer att kunna ta sig under de allra flesta landbroar. Om detta inte går kommer Trafikverket att se till att åtkomst till marken sker på annat sätt.

Synpunkt:

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

Trafikverkets svar:

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

Synpunkt:

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

Trafikverkets svar:

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

Synpunkt:

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

Trafikverkets svar:

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

Synpunkt:

Privatpersoner uttrycker tacksamhet över att hänsyn tagits till Järnas samhälle vid järnvägens sträckning över Järnaslätten.

Trafikverkets svar:

Järnvägen har en motorvägsnära sträckning lågt i landskapet på avsnittet.

Synpunkt:

Privatperson föreslår att Trafikverket tittar på annan lösning vid Gerstaberget där planen börjar vid Lilla Lanaren med en ny södergående tunnel.

Trafikverkets svar:

Alternativa tekniska lösningar utanför den förordade korridoren studeras inte i detta skede av processen.

Synpunkt:

Privatperson tycker att snabbare kommunikationssätt är bra och undrar om Trafikverket studerat transportsätt som Hyperloop?

Trafikverkets svar:

Nackdelarna med transportsätt såsom hyperloop och magnetvävståg har bedömts vara större än fördelarna. Exempelvis skulle de innebära ett helt separat tekniskt system utan kopplingsmöjligheter till dagens järnväg.

Synpunkt:

Privatperson lämnar förslag på att tunneln under E4 flyttas för att minska intrång i fastigheter.

Trafikverkets svar:

I det fortsatta projekteringsarbetet kommer järnvägens sträckning att detaljstuderas. I miljökonsekvensbeskrivningen kommer skyddsåtgärder att beskrivas.

Information till Trafikverket

Privatpersoner lämnade även information till Trafikverket angående förekomst av dricksvattenbrunnar, bergvärme- och avloppsanläggningar på deras fastigheter.

Trafikverkets svar:

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

Fastighetsfrågor

Boende ställde enskilda frågor rörande deras egna fastigheter.

Synpunkt:

Privatperson har frågor angående ersättningar gällande företag som tvingas flytta.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har tydliga regler för hur ersättningen sker.

Synpunkt:

Boende undrar hur marknadspriset påverkas av närheten av Ostlänken vid en eventuell försäljning.

Trafikverkets svar:

En fastighet som blir berörd av framtida inlösen värderas vid inlösentillfället till marknadsvärdet som om Ostlänken inte skulle byggas. En fastighet som drabbas av miljökada, till exempel buller, ersätts i viss omfattning för den marknadsvärdeminskning som uppstår.

Planering

Synpunkt:

Privatpersoner undrade när de får veta mer.

Trafikverkets svar:

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

Synpunkt:

Privatperson undrade när arbetet med Ostlänken påbörjades.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har tagit fram en förstudie 2001-2003 och en järnvägsutredning 2008-2010.

6.5 Samrådshandling ny spårinje 2018-05-28

Samråd hölls från den 28 maj 2018 till den 29 juni 2018.

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

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

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

6.5.1 Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

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

Kallelse till möten har skett per telefon eller brev. Under mötena har Trafikverkets projektledare och markförhandlare redogjort för det nya förslaget. Vid mötet ställdes

frågor till Trafikverkets representanter som besvarades så långt som det var möjligt i detta planeringsskede.

6.6 Samrådsunderlag berörda allmänna vägar 2018-08-10

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

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

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

De allmänna vägarna som berörs i Södertälje kommun är E4, väg 57, väg 503, väg 513 och väg 510.

6.6.1 Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

-

6.6.2 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 vägar 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 ska 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.

6.7 Samrådshandling 2019-09-30

Samrådsmöte gällande förslaget på järnvägsplan och Miljökonsekvensbeskrivning i form av ett öppet hus för allmänhet, lokala intresseföreningar, fastighetsägare och rättighetshavare skedde den 17 oktober 2019 i Järna, och den 21 oktober 2019 i Hölö. I samband med öppet hus genomfördes även samråd med berörda länsstyrelser, kommuner, myndigheter och organisationer samt enskilda som särskilt berörs.

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

Det aktuella samrådet med berörda fastighetsägare och närboende, myndigheter, organisationer och allmänheten med flera som genomfördes mellan 3 oktober 2019 och den 13 november 2019 gällde både järnvägsplanen och den planerade vattenverksamheten. Samrådssynpunkter som gäller vattenverksamhet är diarieförda på diarienummer TRV 2019/65709 och redovisas i en specifik samrådsredogörelse.

6.7.1 Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

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

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

I anslutning till samrådet har Trafikverket även erbjudit enskilda samråd med de fastighetsägare som har bedömts bli särskilt berörda. Kallelse till dessa möten har skett per telefon eller brev. Vid dessa möten har Trafikverkets representanter haft dialog med fastighetsägarna gällande förslaget. Inkomna synpunkter sammanfattas och besvaras under rubrik *6.7.4 Inkomna synpunkter från fastighetsägare och privatpersoner*.

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

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

6.7.2 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

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

Synpunkter har inkommit från:

- Hölö Mörkö hembygdsförening
- Region Stockholm
- Region Sörmland
- Södertälje kommun
- Skogsstyrelsen
- Statens geotekniska institut (SGI)
- Strålsäkerhetsmyndigheten (SSM)
- Sveriges geologiska undersökning (SGU)
- Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI)
- Telge Nät.

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

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

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

- Försvarsmakten
- Jordbruksverket
- Livsmedelsverket
- Svenska kraftnät
- Telge Återvinning.

Hölö Mörkö hembygdsförening

Hölö Mörkö hembygdsförening är positiva till planförslaget. Om hembygdsföreningen inte kan fortsätta verksamheten i sina lokaler önskar de att Trafikverket tillhandahåller en annan fastighet.

Trafikverkets svar:

Hölö-Mörkö hembygdsförening är tillfällig hyresgäst i en av Trafikverket ägd fastighet. Den fortsatta projekteringen kommer att visa om föreningen kan erbjudas en annan möjlig lokal eller fastighet för sin verksamhet. Det arbetet kommer att ske i samråd med föreningen och i god tid innan byggskedet.

Region Stockholm

Region Stockholm skriver i sitt yttrande att de saknar att delta i referensgrupp och önskar kontinuerlig dialog om anläggningen och om den funktion som anläggningen ska fylla. Regionen vill lyfta vikten av en integrerad process som innefattar systemperspektivet för trafikering och resenärsperspektivet, och önskar delta i den principiella systemutformningen av järnvägsnätet. Regionen understryker vidare vikten av att förslaget inte utesluter framtida trafikeringlösningar eller starkt fördyrar möjligheten att koppla ihop den nya stambanan med Stockholmsregionen regionala tågtrafik.

Regionen skriver även att de förutsätter att Ostlänken, som ska ingå i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T), planeras utifrån de krav som ställs i EU-parlamentets förordning nr 1315/2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av TEN-T.

Regionen vill framhålla vikten av att det planeras för att minimera störningarna för kollektivtrafiken och att åtgärder för att prioritera busstrafiken tas fram. Regionen förutsätter vidare att erforderliga krav på buller och minimering av störningar uppfylls både under drift och byggtid. Regionen framhåller också att det är av största vikt att kvaliteten i befintliga vattenförekomster inte ska försämrats.

Regionen önskar att Trafikverket studerar Ostlänkens påverkan på cykling mellan Järna och Södertälje samt närliggande orter. De framhåller vidare att det finns fördelar med att samplanera regional cykeltrafik och åtgärder kopplade till Ostlänken. Regionens cykelkansli samverkar gärna i ett sådant utredningsarbete. Vidare föreslår Regionen att Trafikverket undersöker möjligheten att använda planerade bygg- respektive servicevägar längs Ostlänken för cykling. Regionen påpekar vidare fördelarna med ökad regional samordning avseende schaktmassor för att minska antalet transporter.

Enligt yttrandet bör planhandlingarna kompletteras avseende beskrivning av sammanhanget såväl för järnvägsanläggningen i sig som för processen och de redan framtagna handlingar som planen relaterar till. Regionen anser vidare att det inte framgår av planhandlingarna hur järnvägsanslutningen i Gerstabergr ska utformas. Regionen önskar se en beskrivning av konsekvenser vid stationen i Södertälje syd och hur det är tänkt att det ska hanteras. Bytespunkten bör, enligt yttrandet, hanteras av annan del av Trafikverket om det inte ingår i projekt Ostlänken. Regionen informerar vidare om att de vill delta i arbetet med bytespunkten.

Regionen framför vidare att Trafikverket bör se över redovisning och resonemang kring prognosticerade trafikflöden på de berörda allmänna vägarna. De framför också att kopplingen mellan den regionala grönstrukturen och den lokala grönstrukturen med fördel kan beskrivas tydligare i planhandlingarna samt i kommande gestaltungsprogram och i text om föreslagna skyddsåtgärder i miljökonsekvensbeskrivning.

Trafikverkets svar:

Trafikverket kommer att bjuda in till vidare dialog med berörda regioner, däribland Region Stockholm.

Frågor om konsekvenser vid bytespunkt Södertälje syd ligger utanför projekt Ostlänken, och kommer att diskuteras i vidare dialog mellan Trafikverket och Region Stockholm.

Regionen lämnar en synpunkt gällande redovisning kring prognosticerade trafikflöden på de berörda allmänna vägarna. Trafikverkets trafikprognoser visar små förändringar på vägnätet under Ostlänkens driftskede. Under byggskedet sker fortlöpande planering för att minimera negativa konsekvenser och störningar på omgivningen inklusive kollektivtrafik.

Beskrivningar avseende grönstruktur kommer att bearbetas i projektets miljökonsekvensbeskrivning. Trafikverket ser över detaljeringsgraden avseende flera delar i projektets handlingar.

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

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

fastighet ska erhålla ett erbjudande om förvärv eller vara kvar med bullerskyddsåtgärder och/eller minskad tomtstorlek.

Trafikverket ansvarar för att vidta de skyddsåtgärder som krävs för att riktvärdena inte ska överskridas.

Omfattande utredningar avseende påverkan på vattenförekomster pågår.

Konsekvenser för cykeltrafik för området som berörs av delsträckan belyses i projektets miljökonsekvensbeskrivning. Att använda byggvägar för cykeltrafik är inte lämpligt med hänsyn till risk för konflikt mellan byggtrafik och cykeltrafik. Tillfälliga byggvägar anläggs dessutom huvudsakligen på mark som tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt. Efter slutförd byggnation är det Trafikverkets skyldighet att återställa marken i ursprungligt skick. Möjligheten att använda servicevägar till cykeltrafik är osäker och det skulle i sådana fall endast vara möjligt efter det att anläggningen tagits i drift. Trafikverket studerar Ostlänkens påverkan på cyklingen mellan Järna och Södertälje samt närliggande orter.

Regionen framhåller vikten av regional samordning avseende masshantering. En strategisk masshanteringsplan är under framtagande. Masshanteringsplanen samordnas för de olika delsträckorna på Ostlänken, bland annat från utgångspunkten att minska transportererna.

Trafikverket noterar de förslag som Regionen lämnar avseende kompletteringar på innehåll i järnvägsplan och miljökonsekvensbeskrivning, och beaktar dem i det fortsatta arbetet.

Region Stockholm har även lämnat synpunkter som rör vattenverksamhet. Dessa besvaras i samrådsredogörelsen som tillhör ansökan om tillstånd för vattenverksamhet längs Ostlänken, delen Gerstabergr-Långsjön, diarienummer TRV 2019/65709.

Region Sörmland

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

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

Trafikverkets svar:

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

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

Skogsstyrelsen

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

Trafikverkets svar:

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

Statens geotekniska institut

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

Trafikverkets svar:

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

Strålsäkerhetsmyndigheten

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

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

Vidare redovisar SSM allmän information om elektromagnetiska fält från järnvägsnätet.

Trafikverkets svar:

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

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

Sveriges geologiska undersökning

Sveriges geologiska undersökning (SGU) anser att underlaget för järnvägsplanen är välformulerat och sakligt i frågor kopplade till geologi och grundvatten. SGU anser att delen i underlaget som redovisar påverkan på miljö kvalitetsnormer (MKN) för grundvatten bör kompletteras. Myndigheten menar även att det är viktigt att Trafikverket ställer tydliga krav på entreprenören för att inte riskera försämrade status på grundvattenförekomster.

Trafikverkets svar:

Trafikverket noterar synpunkterna och tydliggör projektets handlingar och minskar projektets påverkan på grundvattenförekomster. Krav kommer att utarbetas och ställs i och med framtagande av förfrågningsunderlag till entreprenör.

SGU har även lämnat synpunkter som rör vattenverksamhet. Dessa besvaras i samrådsredogörelsen som tillhör ansökan om tillstånd för vattenverksamhet längs Ostlänken, delen Gerstabergr-Långsjön, diarienummer TRV 2019/65709.

Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut

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

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

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

Trafikverkets svar:

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

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

Telge Nät

Telge Nät uppger om att de har ledningar för stadsnät, elnät och VA inom delsträckan för planerad järnväg och föreslagen spårlinje. I sitt yttrande meddelar Telge Nät att de önskar ledningssamordning kring berörda ledningar. Telge Nät har inga synpunkter angående fjärrvärme.

Trafikverkets svar:

Trafikverket noterar informationen om befintliga ledningar. Vidare ledningssamordning mellan Trafikverket och berörda nät- och ledningsägare kommer ske i erforderlig omfattning.

6.7.3 Samråd med allmänheten

Samrådsmöte gällande förslaget på järnvägsplan och Miljökonsekvensbeskrivning i form av ett öppet hus för allmänhet, lokala intresseföreningar, fastighetsägare och rättighetshavare skedde den 17 oktober 2019 i Järna, och den 21 oktober 2019 i Hölö.

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

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

6.7.4 Inkomna synpunkter från fastighetsägare och privatpersoner

Buller och vibrationer

Synpunkter:

Ett flertal synpunkter har inkommit gällande buller från Ostlänken och behov av bullerskyddsåtgärder.

Privatpersoner föreslår att Trafikverket ökar anslagen till bullerskyddsåtgärder, dels för att göra allmänheten i närområdet mer positivt inställda till projektet och dels för att flera ska skyddas från störande buller från järnvägstrafiken. Synpunkterna gäller även E4 som anses behöva förses med bullerskyddande åtgärder för att minska trafikbullret för boende och fastighetsägare i området.

Ett par synpunkter belyser även vikten av att anlägga bullerskydd nära de större orterna Järna och Hölö samt Ytterjärna och dess kulturcentrum och antroposofiska verksamhet, där de kan komma många människor till gagn. Privatpersoner undrar även varför Järnaslätten inte bullerskyddas då fastigheter där redan idag påverkas av buller och vibrationer från E4.

Privatpersoner har lämnat yttranden med önskemålet att den föreslagna bron över Kyrksjön förläggs med bullerskyddsskärm. Detta då Kyrksjön och området nära sjön idag används för rekreation. En sådan skärm skulle, enligt synpunktslämnaren, med fördel kunna förlängas till trafikplats Hölö. Detta för att förhindra en ökad bullerstörning i området, som redan idag präglas av höga bullernivåer från E4.

En privatperson föreslår att Trafikverket istället för viltstängsel anlägger järnvägsnära bullerskyddsskärmar som kan uppnå samma effekt som ett viltstängsel, och dessutom skydda mot höga bullernivåer.

Privatperson anser att förslaget som visades under öppet hus i oktober 2019 inte tar hänsyn till buller under byggtiden.

Trafikverkets svar:

Det är bullervillkoren enligt regeringens tillåtlighetsbeslut som styr omfattningen av bullerskyddsåtgärder med avseende på buller från Ostlänken. Trafikbuller från E4 åtgärdas generellt inte inom ramen för projekt Ostlänken. Det är bara på vägvagnsnitt som berörs av ombyggnad inom järnvägsplanen, exempelvis vid Ostlänkens passage under E4 vid Järnaslätten, som eventuellt behov av bullerskyddsåtgärder för buller från vägtrafiken beaktas. För bullerberörda fastigheter som är aktuella för fastighetsnära bullerskyddsåtgärder på grund av Ostlänken tas även hänsyn till övrig statlig trafikinfrastruktur vid dimensionering av åtgärder.

Ett fåtal fastigheter på Järnaslätten kommer att bli bullerberörda med avseende på Ostlänken. Riktvärden utomhus vid fasad vid dessa fastigheter uppnås utan järnvägsnära bullerskyddsåtgärder. Några av bostadshusen är också bullerberörda med avseende på ombyggnaden av E4 och fastighetsnära bullerskyddsåtgärder är aktuella.

Flera synpunkter berör området runt Kyrksjön. Där finns inga, i kommunens översiktsplan, utpekade rekreations- eller friluftsområden och inte heller något betydelsefullt fågelområde med låg bakgrundsnivå. Bakgrundsnivå är den ljudnivå som råder utan buller från Ostlänken. Bakgrundsnivån varierar utmed sträckan och beror på övriga bullerkällor i området. För projekt Ostlänken ingår exempelvis buller från E4 i bakgrundsnivån. Definitionen av låg bakgrundsnivå är ekvivalenta ljudnivåer under 40 dBA.

E4 är den dominerande bullerkällan i området kring Kyrksjön, även då Ostlänken kommer att vara i drift. Järnvägsnära bullerskyddsskärm skulle påverka ljudnivåerna från E4 marginellt. För bullerberörda bostäder i området uppnås riktvärden inomhus och på uteplats med fastighetsnära bullerskyddsåtgärder både med avseende på buller från Ostlänken och E4.

Viltstängsel kan generellt inte ersättas av bullerskyddsskärmar, dels på grund av ekonomiska skäl, dels på grund av att placeringen skiljer sig åt för viltstängsel respektive järnvägsnära bullerskyddsskärmar.

Områden som riskerar mer omfattande bullerstörning under byggskedet identifieras och kommer att redovisas i slutlig miljökonsekvensbeskrivning. Trafikverket ansvarar för att vidta de skyddsåtgärder som krävs för att riktvärdena inte ska överskridas.

Byggskede

Synpunkt:

En privatperson menar att det är viktigt att kopplingen över E4 vid Österby, och i framtiden även över Ostlänken, dels rustas för tung byggtrafik, men även hålls öppen och tillgänglig för boende i området då väg 510 idag är en viktig länk till kollektivtrafik och in mot Hölös centrala delar. Synpunktslämnaren vill även göra Trafikverket uppmärksam på att om jordbruksmaskiner ska börja köra på nuvarande grusväg förbi fastigheterna i Österby utanför Hölö så krävs att vägen rustas upp och breddas. En breddning kan leda till att vägen gör intrång på närliggande fastigheter.

Trafikverkets svar:

De befintliga vägar som avses att användas som byggvägar under produktionstiden kommer att ses över med avseende på den nya typen av användning. Vissa vägar kommer att behöva åtgärder. Exempel på åtgärder kan vara förstärkningar för att klara tyngre laster, utplaning och rätning och för att förenkla framkomligheten för stora fordon.

Trafikverket kommer att säkerställa fortsatt åtkomst till den kvarvarande åkermarken. Huruvida vägen behöver förstärkas kommer att visa sig i kommande projektering. Vid eventuella åtgärder på vägen kommer Trafikverket att samråda med berörda sakägare. Även passager med andra befintliga vägar kommer ses över. Vissa vägar kommer även kräva underhåll under byggtiden. Vägar som tillfälligt ska ersätta befintliga trafiklösningar för allmän trafik behöver uppfylla gällande krav och standarder. Även nya väglösningar som permanent ersätter befintliga funktioner kommer byggas enligt gällande kravbild.

Trafikverket strävar efter att väg 510 ska vara framkomlig under hela byggtiden.

Ostlänkens spårlinje

Synpunkt:

En privatperson konstaterar att det förslag som ställdes ut av Trafikverket i oktober 2019 innehåller förändringar gällande järnvägskorridorens utbredning jämfört med tidigare förslag. Den nya utbredningen samt den föreslagna tidplanen för projektet påverkar synpunktslämnarens framtida bebyggelseplaner. Synpunktslämnaren önskar även att Trafikverket fastslår den röda korridoren, samt att den helst ritas om för att minska intrång och bullerpåverkan från Ostlänken på närliggande fastigheter.

Trafikverkets svar:

Val av korridor för Ostlänkens (Götalandsbanan) sträckning beslutades 2010 av dåvarande Banverket. Sedan bildandet av Trafikverket samma år har myndigheten skött utredningarna av Ostlänkens spårlinjedragning. Spårlinjen på delen Gerstabergr-Långsjön har sedan dess genomgått flera olika utredningsfaser, dels med avseende på lämplig sträckning utifrån givna förutsättningar fram till år 2015.

Spårlinjen har därefter kontinuerligt optimerats efter nya förutsättningar med avseende på geotekniska förhållanden samt nya krav kopplade till förändrad maxhastighet från 320 km/h till 250 km/h samt regeringens tillåtighetsbeslut från 2018. Den senast förordade spårlinjen genomlystes med avseende på en rad olika aspekter 2019 och presenterades under samrådsperioden hösten 2019. Resonemang och motiv för den förordade spårlinjen redovisas i PM Förslag till spårlinje – samlad bedömning – Ostlänken delen Södertälje-Trosa (2019).

Synpunkter:

En privatperson anser att Ostlänken gör stort negativt intrång i den för kultur- och naturmiljö betydelsefulla landremsan mellan E4 och havet. Synpunktslämnaren föreslår att Ostlänken istället förläggs i obebodd skogsmark för att inte störa de som valt att bosätta sig i ett glesbebyggt område.

En annan privatperson föreslår att dragningen av Ostlänken på Järnaslätten ska göras närmare E4 mot Skåve för att på så sätt minimera intrånget vid den nuvarande dragningen öster om motorvägen. En tredje privatperson föreslår att Ostlänken går över till den västra sidan av E4 efter Järnaslätten, och på ett mer lämpligt ställe går över till andra sidan E4 innan järnvägen passerar Hölö.

Trafikverkets svar:

Vid framtagande av en järnvägsplan är det många olika intressen som beaktas, bland annat regional och nationell efterfrågan på spårtrafik, tekniska förutsättningar samt kultur- och naturmiljö. Beslutet att förlägga Ostlänken enligt den föreslagna spårlinjen grundar sig på omfattande utredningar med utgångspunkt från regeringens tillåtighetsvillkor, geotekniska och hydrologiska förutsättningar samt strävan efter att utgöra en så liten påverkan på riksintresset för kulturmiljövård som möjligt.

I de fall anläggningen innebär negativ påverkan för enskilda arbetar Trafikverket med skyddsåtgärder så långt det bedöms tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

Synpunkt:

Privatperson undrar varför Ostlänken planeras gå via Skavsta flygplats då vi bör flyga mindre.

Trafikverkets svar:

Ostlänkens koppling till Skavsta flygplats förstärker det nationella och regionala kollektivtrafiknätet och utgör en viktig faktor för utvecklingen av närområdet ur ett regionperspektiv.

Utformning Gerstabergr

Synpunkt:

En fastighetsägare har synpunkter på och lämnar förslag gällande utformning av befintliga och framtida vägar och växtlighet vid Gerstabergr. Synpunktslämnaren framhåller att om nya vägar och vägportar anläggs i området är det viktigt att de dimensioneras för tunga, breda och höga transporter, samt att de inte är för branta. Vidare framhålls att vägar som ska användas som byggvägar behöver rustas upp för att klara både byggtfrik samt de jord- och skogsbruksfordon som använder dem idag.

Synpunktslämnaren lämnar även förslag på utformning och dimensionering av byggvägar, ny vägbro och skyddsåtgärder för att skydda mot störningar. Synpunktslämnaren skriver även att passager dimensionerade för vilt är nödvändiga.

Fastighetsägaren föreslår även att den provisoriska motorvägsavfart vid Berga som presenterats i Trafikverkets förslag blir permanent, men flyttas ett par hundra meter norrut för att minska bullernivåerna i Gerstabergr.

Södertuna arbetsområde föreslås bli logistiknav för att minska transporter och bullerstörning vid anläggandet av järnvägen och dess nordligaste tunnel. Vidare föreslår fastighetsägaren att en stickspårsanläggning ska placeras vid Södertuna arbetsområde för att spårbunden trafik ska kunna nyttjas på befintlig stambana medan Ostlänken byggs.

Synpunktslämnaren påpekar vidare att eventuella radiomaster och annan teknisk utrustning i möjligaste mån bör placeras utom synhåll eller störning för gårds- och landskapsbilden.

Bullerskyddsskärmar vid Ostlänkens spår och bro samt förstärkning av befintliga bullervallar förordas för att förhindra en större störning från järnvägen. Även planering av växtlighet önskas för att minska buller och insynsskydd från den planerade flyovern (planskild järnvägskorsning).

Trafikverkets svar:

Trafikverket har löpande dialog med fastighetsägaren och kommer upprätta avtal inom vilka flera av de synpunkter som endast berör den specifika fastigheten kommer att omfattas. Bland annat utformning av ersättningsväg för tyngre fordon kan komma att ingå i ett sådant avtal.

De befintliga vägar som avses att användas som byggvägar under produktionstiden kommer att ses över med avseende på den nya typen av användning. Vissa vägar kommer att behöva åtgärder. Exempel på åtgärder kan vara förstärkningar för att klara tyngre laster, utplaning och rätning för att förenkla framkomligheten för stora fordon. Även passager med andra befintliga vägar kommer ses över. Vissa vägar kommer även kräva underhåll under byggtiden. Vägar som tillfälligt ska ersätta befintliga trafiklösningar för allmän trafik behöver uppfylla gällande krav och standarder. Även nya väglösningar som permanent ersätter befintliga funktioner kommer byggas enligt gällande kravbild. När det gäller passager för vilt så kommer dessa att projekteras på fastigheten.

De tidigare planerade provisoriska anslutningarna för E4 vid Gerstaberger kommer att utgå.

När en ny vägbro anläggs kommer den att få minst samma standard jämfört med den bro som ersätts, och kommer att uppfylla gällande kravbild. Ersättningsbron kommer inte att få separat fält för gång- och cykeltrafikanter. Anläggande av vägportar och servicevägar görs dels i syfte att ersätta eventuella befintliga vägar som skärs av eller tas bort, och dels för att skapa tillgänglighet till teknikgårdar längs järnvägen. Även dessa anläggs enligt gällande kravbild.

Området kring Södertuna arbetsområde planeras att användas som etableringsyta under Ostlänkens byggtid. Anläggande av stickspår ligger dock utanför uppdraget för Ostlänken.

Förslagen till placering av radiomaster och annan teknisk utrustning längs delsträckan har valts med hänsyn till natur- och kulturmiljö samt fysiska, landskapsmässiga och tekniska förutsättningar, och bedömts vara de mest fördelaktiga ur dessa aspekter.

Befintlig bullerskyddsvall tas bort i och med byggandet av Ostlänken. Vallens ersätts med järnvägsnära bullerskyddsskärm vid befintlig stambana. På den västra sidan om den nya järnvägen tas buller från Ostlänken om hand genom järnvägsnära bullerskyddsskärm. På den östra sidan om Ostlänken vidtas fastighetsnära bullerskyddsåtgärder.

Trafikverket ansvarar för att vidta de skyddsåtgärder som krävs för att riktvärdena inte ska överskridas.

Synpunkt:

Gerstaberger samfällighetsförening har yttrat sig angående ny permanent vägsträckning väster om E4, samt angående byggtrafik på vägen öster om E4 fram till länsväg 525.

Samfällighetsföreningen informerade i sitt yttrande om förvaltning av aktuell väg, trafikering på aktuell väg och bidrag som erhålls från Trafikverket.

Samfällighetsföreningen framhävde vidare i sitt yttrande att den nya permanenta vägsträckningen väster om E4 i första hand är en fråga för fastighetsägare som betjänas av vägvägnittet: två fritidsfastighetsägare, samt Gerstaberger Gård AB. Samfällighetsföreningen berörs dock även direkt avseende förvaltning av vägsträckningen, varvid de yttrade ett antal detaljerade synpunkter och villkor. Synpunkterna och villkoren avser ekonomi, ersättning för merkostnader och juridiskt ombud, ansvarsfördelning, byggtrafik, drift och underhåll, samt utformning, gällande den aktuella vägen.

Trafikverkets svar:

De villkor som nämns i yttrandet hanteras vanligen i lantmäteriförrättning. Detta innebär att Trafikverket vanligen inte avtalar om separata projektvillkor innan byggstart.

Trafikverket är delägare i Ytterjärna-Berga ga:1 och har därmed rätt att använda vägen för transporter till järnvägsanläggningen. Vägen erhåller stadsbidrag vilket medför att vägen ska hållas öppen för allmän trafik. Trafikverket ska tillse att övrig

trafik, enskild och allmän, på angiven väg inte påverkas, försenas eller fördröjs, mer än vad som lämpligen kan tålas.

Ny väg som ska byggas samt förstärkning och upprustning av befintlig väg inför byggtrafik bekostas av Trafikverket. Framtida lantmäteri-förrättning bekostas i sin helhet av Trafikverket. Trafikverket ersätter inte kostnader för juridiskt stöd/ombudskostnader under planlägningsprocessen, samt kostnader för merarbete i samband med planlägningsprocessen.

Förändringar av vägens utformning sker i samråd med styrelsen. Tillfälliga förändringar återställs efter avslutad byggtid. Permanenta förändringar i vägens utformning ges rättsverkan i lantmäteri-förrättning. Trafikverket ersätter markägare som kan komma att beröras av markanspråk. När det gäller buller, damm och tider för trafik förhåller sig Trafikverket till gällande lagstiftning.

Trafikverket ansvarar för vägens underhåll, för de delar av vägen som tas i anspråk för byggtrafik enligt gällande planhandlingar, under byggtiden. Trafikverket utför syn/besiktning av vägen innan vägen börjar användas för byggtrafik. Efter byggtiden ska vägen återställas och besiktning ska utföras för att säkerställa att inga skador återstår att hantera.

Trafikplats Järna

Synpunkt:

En privatperson har synpunkter på den föreslagna vägdragningen som anknyter till trafikplats Järna. Synpunktslämnaren skriver att förslaget gör intrång i värdefull kultur- och jordbruksmark samt att stora höjdskillnader kommer att skapa stora bergskärningar. Synpunktslämnaren föreslår istället att nuvarande Ullängsvägen används och kan löpa parallellt med ny sträckning för väg 57, samt att tunnelmynningen görs lite längre.

Trafikverkets svar:

Trafikverket ser över vägnätet utifrån olika aspekter. Om ändringar sker jämfört med planförslaget i samrådshandlingen kommer enskilda samråd att hållas med berörda parter vid behov.

Synpunkt:

En verksamhetsutövare som bedriver sin verksamhet i nära anslutning till planerad järnväg har inkommit med synpunkter gällande tillgänglighet för transporter till och från fastigheten under byggtiden, dimensionering för fordonsstorlek och trafikflöde. Verksamhetsutövaren önskar att den föreslagna sträckningen av väg 57 görs om för att minska den mark som tas i anspråk, samt att Trafikverket tillhandahåller bullerskyddsåtgärder för att inte försämra ljudnivån på grund av vägen. Vidare föreslås i yttrandet att Trafikverket planerar för en ny busshållplats med belysning längs väg 57 samt vid tillhörande gång- och cykelväg.

Verksamhetsutövaren önskar att Trafikverket tillhandahåller ny lokal för en butik på fastigheten, som de menar inte kommer att kunna finnas kvar efter byggstart för Ostlänken. Vidare framförs önskemål att Trafikverket ersätter mark som kommer tas i anspråk i samband med anläggandet av Ostlänken.

Verksamheten som bedrivs på fastigheten är känslig för driftstörningar. Verksamhetsutövaren vill uppmärksamma Trafikverket på att arbeten med Ostlänken inte får föranleda driftstörningar för verksamheten på fastigheten.

I yttrandet lämnas också information om befintliga ledningar som kan komma att beröras.

Verksamhetsutövaren har även lämnat ett yttrande där det framförs att en hållfasthetsberäkning bör göras för väg nära fastigheten, då verksamhetsutövaren misstänker att tung trafik riskerar att försämra släntens bärighet upp till nämnd fastighet.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har löpande dialog med verksamhetsutövaren och kommer upprätta avtal inom vilka flera av de synpunkter som endast berör den specifika fastigheten kommer att omfattas. Där kommer bland annat utformning av ersättningsväg för tyngre fordon att ingå. Vägnätet i området kommer att ses över i den fortsatta projekteringen med avseende på olika aspekter. Om ny väglösning föreslås kommer riktat samråd att hållas med berörda fastighetsägare.

Samordning sker med respektive ledningsägare rörande befintliga ledningar. Trafikbullerutredning kommer att utföras för aktuell sträcka av väg 57. Om riktvärden överskrids kommer bullerskyddsåtgärder att utredas.

Trafikverket noterar informationen om väg nära fastigheten och bärighet i slänt mot fastighet, och kommer att ha fortsatt dialog med verksamhetsutövaren kring frågan.

Synpunkt:

En privatperson har, i september 2020, inkommit med en synpunkt avseende utformningen av infart till verksamhetsområdet. Synpunktslämnaren föreslår att den planerade rondellen ska kompletteras med en väg som ansluter till verksamhetsområdet väster om järnvägen. Synpunktslämnaren anser att det skulle innebära mindre ingrepp i åker och betesmark, möjliggöra för framtida anslutning till industriområdet Södertuna samt att infarten till verksamhetsområdet skulle bli billigare och medföra mindre miljöpåverkan och störningar för boende på Ullängen. Synpunktslämnaren anser också att den i synpunkten föreslagna lösningen innebär att mindre resurser används samt att den kan bidra till mindre nedskräpning.

Trafikverkets svar:

Det förslag som redovisades i samrådshandlingen har ändrats och vägutformningen vid trafikplats Järna har arbetats om. Den lösning som synpunktslämnaren föreslår bedöms vara sämre med avseende på trafiktekniska aspekter. Den föreslagna lösningen skulle även innebära att intrång görs i natur- och kulturmiljövärden.

Gång- och cykelbro Saltå Kvarn

Synpunkter:

Synpunkter som rör den föreslagna gång- och cykelbron vid Saltå Kvarn har inkommit från privatpersoner. En synpunktslämnare föreslår att planerad vändplan ska placeras i trädområdet söder om gångbron istället för på åkermark, samt att planerad serviceväg bör ligga mellan bron och ån. En annan synpunkt belyser vikten av att bron bör byggas

innan järnvägen, att den befintliga bronns historia får en fortsättning i den nya bron samt att Trafikverket tar initiativ till samråd med berörda parter.

Trafikverkets svar:

Trafikverket noterar synpunkterna och ser över utformningen av bron och tillhörande ytor. Ett kontinuerligt arbete pågår för att ta fram förslag som tar hänsyn till många olika intressen i kombination med tekniska, ekonomiska och miljömässiga förutsättningar. Detta görs i samråd med berörda sakägare och myndigheter. Produktionsplanering med avseende på bron pågår.

Uppdatering 2021-09-27: *Bron kommer att hanteras i den kommunala planläggningsprocessen och byggs innan järnvägen. Även ytor för byggnation av bron kommer att hanteras genom den kommunala planläggningen. Serviceväg för järnvägsanläggning anläggs mellan bron och ån, på den västra sidan av E4.*

Området vid Kyrksjön

Synpunkt:

En synpunktslämnare önskar att hänsyn tas till området, som används som rekreativområde med badplats och brygga. Naturområde innehåller en nyckelbiotop, enligt synpunktslämnaren.

Trafikverkets svar:

Hänsyn till området vid Kyrksjön kommer att beaktas i projekteringsarbetet, och beskrivas i miljökonsekvensbeskrivningen.

Synpunkt:

Fastighetsägare vid Kyrksjön påpekar att när Ostlänken anläggs kommer den stig med servitut över åkern fram till fastighetsägarens badplats att försvinna. Synpunktslämnaren önskar att Trafikverket ser till att det fortsatt finns tillgång till badplatsen genom att anlägga en ny tillfartsväg för gång- och cykel framfart från väg 510.

Trafikverkets svar:

Trafikverket kommer i den fortsatta projekteringen se till att både fastigheten och badplatsen kan nyttjas som tidigare. Befintligt servitut för åtkomst till fastigheten och badplatsen planeras att flyttas till ett nytt läge öster om den kommande järnvägen, med åtkomst från väg 510, och hanteras i kommande lantmäteriförrättning.

Vattenverksamhet

Enskilda fastighetsägare har inkommit med synpunkter och frågor som rör brunnar på egna fastigheter samt provpumpning. Svar gällande brunnar besvaras generellt i samrådsredogörelsen som tillhör ansökan om tillstånd för vattenverksamhet längs Ostlänken, delen Gerstabergr-Långsjön, diarienummer TRV 2019/65709. Trafikverket återkopplar direkt till frågeställaren i de fall svaren kräver specifika uppgifter som kan kopplas till personuppgifter. Även synpunkter gällande provpumpning besvaras i samrådsredogörelsen som tillhör ansökan om tillstånd för vattenverksamhet.

Kraftiga störningar och inlösen

Synpunkter:

Ett antal samrådsynpunkter har inkommit där fastighetsägare önskar bli inlösta med anledning av byggandet av Ostlänken.

Trafikverkets svar:

Vid framtagande av föreslagen spårlinje för Ostlänken vägs olika intressen mot varandra. Valet av spårlinje sker även med hänsyn till tekniska och ekonomiska förutsättningar. I det fortsatta arbetet strävar Trafikverket efter att minska järnvägsanläggningens negativa omgivningspåverkan i form av exempelvis buller så mycket som möjligt. För ett fåtal bostadsfastigheter, som berörs av höga bullernivåer och/eller markintrång, kommer den fortsatta projekteringen visa om respektive fastighet ska erhålla ett erbjudande om förvärv eller vara kvar med bullerskyddsåtgärder och/eller minskad tomtstorlek.

Information till Trafikverket

Synpunkt:

En privatperson har inkommit med information gällande åkermark som i dagsläget avvattnas där den nya järnvägen kommer att byggas. För att kunna underhålla dräneringsrören i framtiden behöver dessa vara åtkomliga, meddelar privatpersonen.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har tagit emot synpunkten. Frågan behandlas i senare skede i projektet.

Underlag

Minnesanteckningar, tjänsteanteckningar och yttranden från samråd återfinns under diarienummer TRV 2104/72080 (järnvägsplan) samt diarienummer FO7-295/SA30 och BRÖ 05-420/SA30 (järnvägsutredningsskedet).

Ulf Broberg

Projektledare



Trafikverket, 172 90 Sundbyberg. Besöksadress: Solna strandväg 98.

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

www.trafikverket.se