



## **OSTLÄNKEN**

### **OLP4 SÖDERTÄLJE - TROSA**

### **GERSTABERG - LÅNGSJÖN**

### **Bandel 506, KM 0+000 - 14+700**

### **PM kompletterande miljöbedömning trafikplats**

### **Järna JP 4.1**

**2022-08-19**

## Innehållsförteckning

|                                                                            |    |
|----------------------------------------------------------------------------|----|
| 1 Inledning .....                                                          | 3  |
| 2 Justerat förslag.....                                                    | 3  |
| 3 Avfärdade alternativ.....                                                | 6  |
| 3.1 Anslutning till industriområde .....                                   | 6  |
| 3.2 Plankorsning gång- och cykelväg .....                                  | 6  |
| 4 Effekter och konsekvenser av justerad utformning trafikplats Järna ..... | 7  |
| 4.1 Landskapets värden.....                                                | 7  |
| 4.1.1 Stad och landskap.....                                               | 7  |
| 4.1.2 Kulturmiljö .....                                                    | 7  |
| 4.1.3 Naturmiljö .....                                                     | 10 |
| 4.2 Boendemiljö .....                                                      | 12 |
| 4.2.1 Rekreation och friluftsliv, befolkning och hälsa.....                | 12 |
| 4.2.2 Buller .....                                                         | 14 |
| 4.3 Mark, vatten och resurshushållning .....                               | 15 |
| 4.3.1 Hushållning med naturresurser (jordbruksmark) .....                  | 15 |
| 5 Sammanställning av skillnader i miljökonsekvenser.....                   | 16 |

# 1 Inledning

Föreliggande PM kompletterande miljöbedömning trafikplats Järna redovisar ändrade miljökonsekvenser med avseende på justerad utformning av trafikplats Järna. Den är ett komplement till den godkända miljökonsekvensbeskrivningen för Ostlänken-Järnvägsplan delen Gerstabergr-Långsjön.

Trafikverket har, utifrån synpunkter på granskningshandlingen och i samråd med Södertälje kommun, beslutat om justerad utformning av trafikplats Järna, väg 57 och Ullängsvägens dragning. Detta föranleder en kompletterande granskning av järnvägsplanen där kommunen, myndigheter, organisationer, särskilt berörda och allmänheten har möjlighet att yttra sig.

Justeringen av förslaget har skett efter Länsstyrelsens godkännande av miljökonsekvensbeskrivning Ostlänken-Järnvägsplan delen Gerstabergr-Långsjön. En omarbetning av hela det godkända MKB-dokumentet har inte setts som nödvändig då skillnaderna i både utformning och miljökonsekvenserna som helhet har bedömts som små. Miljökonsekvenser av den justerade utformningen och skillnaderna mot det tidigare förslaget redovisas i detta dokument. Hanteringen är samrådd med Länsstyrelsen i Stockholms län.

Den justerade utformningen av trafikplats Järna berör vissa miljöaspekter mer än andra. Efter genomgång av miljöaspekter har följande aspekter bedömts behöva få störst fokus: kulturmiljö, naturmiljö, buller, befolkning och hälsa. Aspekter som omnämns mer översiktligt är: stad och landskap, naturresurser (jordbruksmark), rekreation och friluftsliv. Förorenad mark redovisas enbart i figur 4.2.1.1 då det inte blir någon skillnad i miljökonsekvens.

Miljöaspekter som inte alls beskrivs eftersom det inte blir någon skillnad i miljökonsekvenser är: stömljud och vibrationer, luft, elektromagnetiska fält, grundvatten, ytvatten, jord och berg, översvämning, naturresurser (exklusive jordbruksmark).

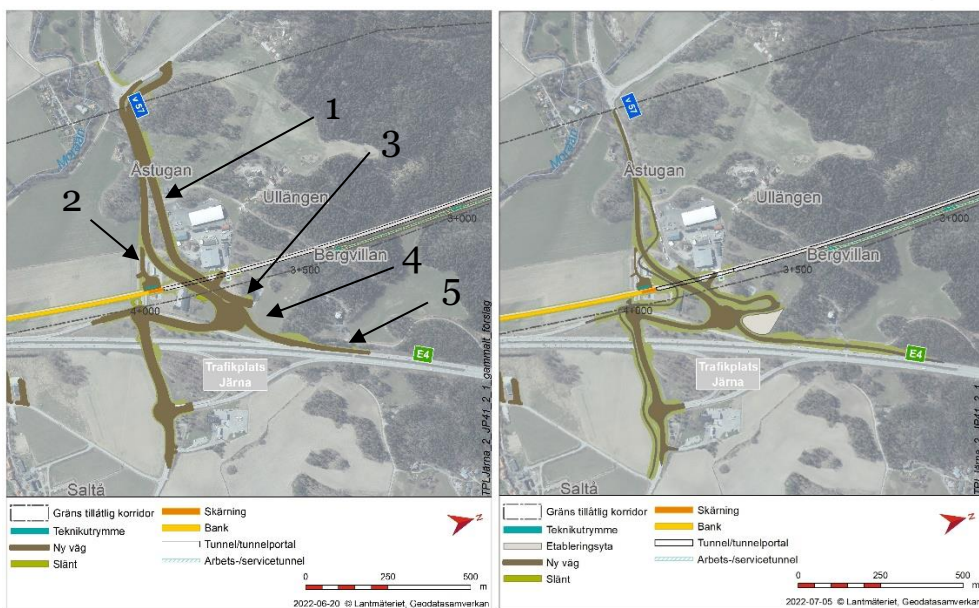
Avsnitten i den godkända MKB som beskriver de allmänna förutsättningarna med rubriken allmänt, nuläge, bedömningsgrunder behöver inte justeras och beskrivs därmed inte i detta dokument. Redovisning av skyddsåtgärder finns med där det blir skillnader mellan det tidigare förslaget och det justerade förslaget.

# 2 Justerat förslag

Det justerade förslaget för trafikplats Järna innebär följande (se även figur 2.1):

1. Ingen förlängning av Ullängsvägen mot Rönnvägen.
2. Tillkommande planskild gång- och cykelväg över väg 57 och under E4.
3. Tillkommande anslutning från cirkulationsplatsen mot nuvarande Södertuna arbetsområde och Ullängsvägen med möjlighet att ansluta till det planerade Södertuna verksamhetsområde
4. Tillkommande etableringsyta nordväst om cirkulationsplatsen
5. Förlängd avfartsramp från E4 söderut.

Geografiska lägen för justering visas i figur 2.1.



Figur 2.1: Det tidigare förslaget (vänster) jämfört med det justerade förslaget (höger). Siffrorna avser geografiska lägen för justering.

Det justerade förslaget för trafikplats Järna blir då enligt följande (figur 2.2):

Avfartsrampen för södergående trafik på E4 förläggs väster om E4 och passerar över korsande befintlig väg på en kortare bro.

Trafikplatsen utformas med en tvåfältig cirkulation väster om E4. En väg anläggs som ersätter Ullängsvägen och ansluter till Södertuna arbetsområde. Vägen har anpassats så att befintlig väg nyttjas och ett naturområde undviks. Vägen möjliggör även för kommunen att i framtiden ansluta väg till planerade Södertuna verksamhetsområde.

Vidare kommer befintlig gång- och cykelväg längs väg 57 att förlängas förbi E4 så att gång- och cykeltrafik som ska passera E4 leds genom trafikplatsen. Cirka 250 meter av den befintliga gång- och cykelvägen kommer att få en ny sträckning och delvis följa Ullängsvägen. Förlängningen av gång- och cykelvägen korsar väg 57 på bro. Öster om den nya bron kommer gång- och cykelvägen att ligga längs med den södra sidan av väg 57.

Byggskedet innebär totalt sett små förändringar jämfört med tidigare. En tillkommande etableringsyta planeras mellan avfartsrampen från E4 och anslutningen till Södertuna arbetsområde.

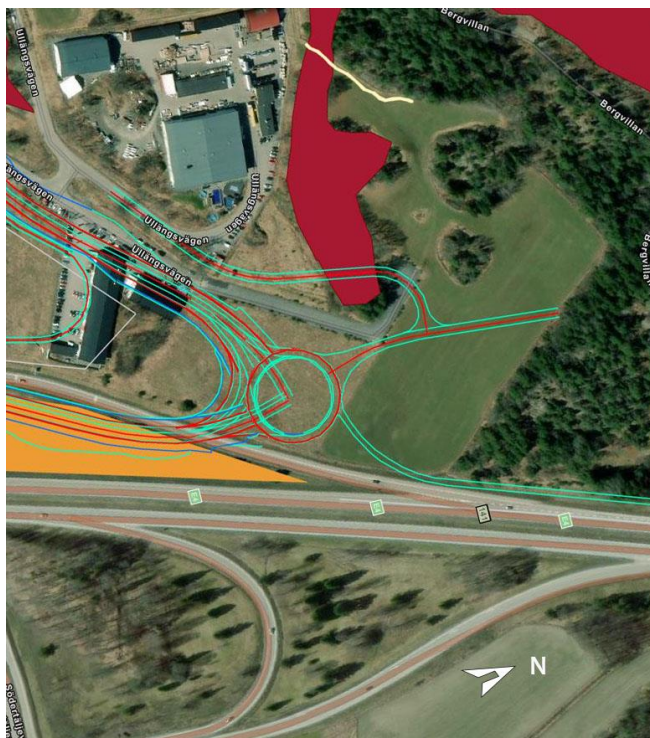


Figur 2.2. Översikt justerad anläggning trafikplats Järna samt tillkommande etableringsyta.



### 3 Avfärdade alternativ

#### 3.1 Anslutning till industriområde



Figur 3.1. Alternativ anslutning till industriområde. Rak anslutning till planerade Södertuna verksamhetsområde. Rött område har höga naturvärden.

En rak väganlutning mot planerade Södertuna verksamhetsområde från cirkulationsplatsen studerades. Väganlutningen till industriområdet blir då placerad som en ny väg och löper genom ett område med ädellövskog med höga naturvärden (figur 3.1).

Detta alternativ bedömdes medföra mycket negativa konsekvenser för naturmiljön men något bättre ur kulturmiljösynpunkt på grund av mindre intrång i jordbruksmark.

Sammanlagt bedömdes konsekvenserna för naturvärdet väga tyngst och alternativet avfärdades.

#### 3.2 Plankorsning gång- och cykelväg

Som alternativ till gång- och cykelbron har en lösning utretts där väg 57 korsas i plan längre västerut. Plankorsning för gående och cyklister på trafikerad väg är en sämre lösning för befolkning och rekreation ur trafiksäkerhetssynpunkt.

För naturmiljö är plankorsning bättre eftersom det inte ger något intrång i miljöer med naturvärden. Valt alternativ med bro innebär avverkning av träd och därmed påverkan på ett naturvärdesobjekt med högt värde.

För landskap och kulturmiljö bedömdes båda alternativen acceptabla även om plankorsningen var något bättre. En bro ger visuell påverkan i ett värdefullt kulturlandskap. Sammanlagt bedömdes dock trafiksäkerhetsaspekten väga tyngst, varför alternativet med plankorsning förkastades.

## 4 Effekter och konsekvenser av justerad utformning trafikplats Järna

### 4.1 Landskapets värden

#### 4.1.1 Stad och landskap

##### 4.1.1.1 Effekter och konsekvenser

Vägan slutningen till Södertuna arbetsområde anläggs i norra delen av trafikplatsen. Vägen ligger i marknivå på en mindre åkeryta samt följer ett skogsparti innan den ansluter till befintliga Ullängsvägen. Konsekvensen för landskapsbilden bedöms som liten.

En ny gång- och cykelväg anläggs längs med väg 57. Från öster och under E4 ligger den söder om vägen. Väster om E4 böjer gång- och cykelvägen av mot norr och passerar ovan tunnelmynningen. Den ansluter till väg 57 igen för att efter en kort sträcka korsa väg 57 på bro och därefter fortsätta längs norra sidan av vägen fram till cirkulationen vid Rönnvägen. Bron innebär ett nytt inslag i området och kommer att bilda en slags "port" in till Järna. Vid god utformning av bron bedöms konsekvensen bli liten då området idag är präglad av urbana inslag. En positiv effekt kan vara att gående/cyklister får en fin utblick ut över Järnaslätten.

##### 4.1.1.2 Skillnad i konsekvens jämfört med planförslag i godkänd MKB

Den justerade utformningen innebär liten skillnad jämfört med tidigare. Det är positivt att Ullängsvägen inte behöver förlängas västerut, i slänten och nära väg 57, och förbi cirkulationen för anslutning till Rönnvägen. Det tidigare förslaget skapade ett brett vägrum.

Vid gång- och cykelbron är det viktigt med god utformning eftersom bron blir mycket exponerad i omgivningen.

#### 4.1.2 Kulturmiljö

##### 4.1.2.1 Effekter och konsekvenser

Markanspråken för den justerade utformningen av trafikplatsen med delvis ny sträckning, en parallell gång- och cykelväg med en ny bro, ny anslutning och en tillkommande etableringsyta sammanfaller med en rad lämningar (figur 4.1.2.1). I Tabell 4.1.2.1 redovisas lämningar som berörs av det nya planförslaget. Intrång i lämningar innebär en förlust av kulturvärden. Eftersom området inom kommunen är föreslaget för utbyggnad av handel, industri och kontor är konsekvensen vad gäller fornlämningar liknande i det justerade förslaget jämfört med nollalternativet där verksamhetsområdet är utbyggt men utan Ostlänken. Den nya gång- och cykelväg som kommer att korsa väg 57 kan komma att upplevas som visuellt störande, men också innebära positiva konsekvenser med nya utblickar över slätten.

Gång- och cykelvägen medför markanspråk i en förhistorisk/medeltida husgrund L2013:1571. Lämningen har efter arkeologisk utredning steg 1 justerats i läge och ligger nu längre söderut och närmare anläggningen än vad som framgick i tidigare handlingar.

Arkeologisk utredning utförs för att undersöka om ett projekt berör fornlämningar. Kulturmiljöregistret är inte uppdaterat med resultat av arkeologisk utredning. Det innebär

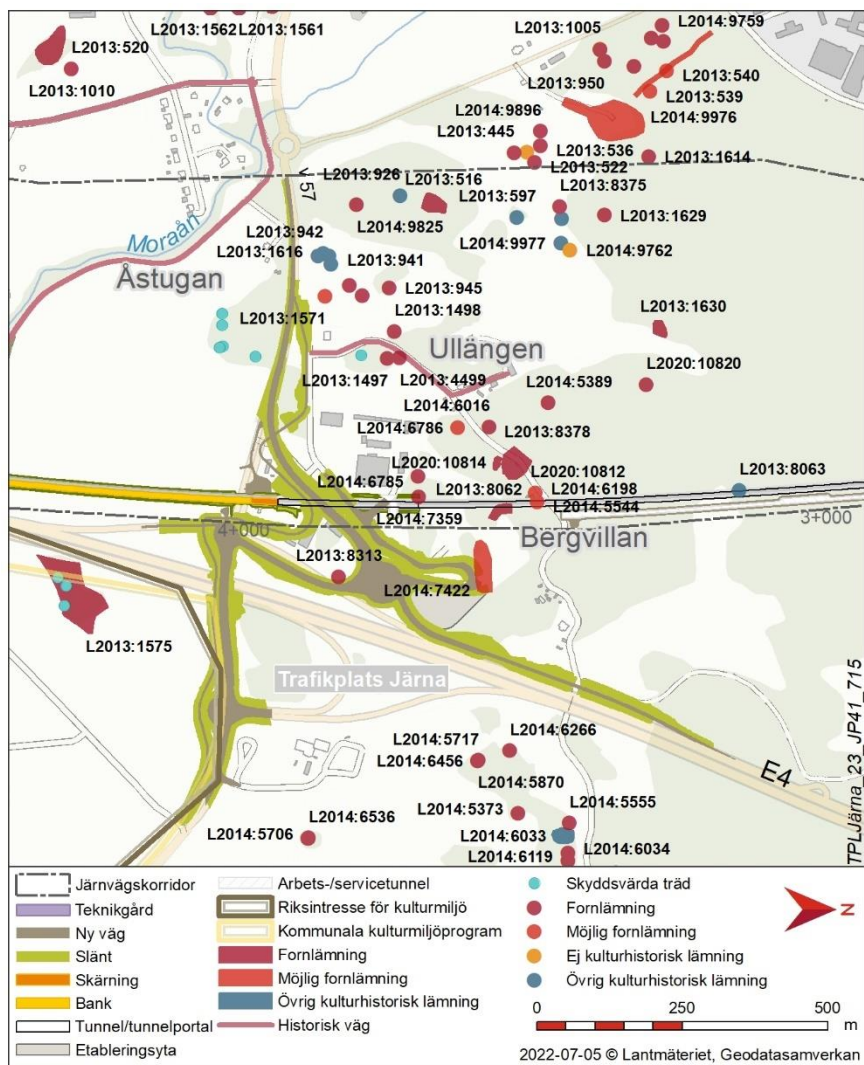
bland annat att geografiskt läge för L2013:1571 är felaktigt i Kulturmiljöregistret. Utredningsresultaten visar att lämningen berörs.

Tabell 4.1.2.1. Fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar som berörs av justerad utformning trafikplats Järna.

| <b>Lämning nr</b> | <b>Lämnings-typ</b>              | <b>Beskrivning</b>                                                                          | <b>Antikvarisk bedömning</b> | <b>Undersök-ningsstatus</b> | <b>Berörd av</b>                                                  |
|-------------------|----------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|-----------------------------|-------------------------------------------------------------------|
| L2014:7422        | Boplats                          | Boplats, minst 90x30 meter, hård, hård-botten, kol-koncentrationer och fynd av flintskrapa. | Möjlig fornlämning           | Delundersökt                | Permanent markanspråk                                             |
| L2013:1571        | Husgrund, förhistorisk/medeltida | Husgrunds-terrass? ca 12 m l, intill 0,5 m h, delvis stenskodd i S.                         | Möjlig fornlämning           | Ej undersökt                | Permanent markanspråk<br>(berördes även i det tidigare förslaget) |
| L2013:8313        | Boplats                          | Boplats, minst 10x5 meter, hård, tre gropar, skärvig sten, kol och sot.                     | Fornlämning                  | Delundersökt                | Permanent markanspråk (berördes även i det tidigare förslaget)    |
| L2014:7359        | Skärvestens-hög                  | Skärvestens-hög, rund.                                                                      | Fornlämning                  | Ej undersökt                | Permanent markanspråk (berördes även i det tidigare förslaget)    |



|                |                          |               |           |
|----------------|--------------------------|---------------|-----------|
| Projektnamn    | Skapat av (Leverantör)   | Godkänt datum | Rev Datum |
| Ostlänken      | Åsa Norman               | 2022-08-19    | -         |
| Ärendenummer   | Granskat av (Leverantör) | Sidor         | Version   |
| TRV 2014/72080 | Henrik Tham              | 9(16)         | 1.0       |
|                | Godkänt av (Leverantör)  |               |           |
|                | Henrik Tham              |               |           |



Figur 4.1.2.1. Justerad utformning av trafikplats tillsammans med kulturmiljövärden och skyddsvärda träd ur landskapssynpunkt.

Helhetsbedömningen som redovisas i den godkända MKBn kvarstår. I Moraåns dalgång som helhet bedöms den förstärkta barriären och visuellt störande anläggningarna resultera i att det blir svårare att utläsa och förstå kulturlandskapets sammanhang och utveckling. Eftersom påverkan blir stor bedöms de negativa konsekvenserna för kulturmiljön bli stora till mycket stora.

#### 4.1.2.2 Skillnad i konsekvens jämfört med planförslag i godkänd MKB

Tillkommande anslutning i cirkulationsplatsen medför markanspråk i boplat L2014:7422 och det anslutande historiska odlingslandskapet och påverkar möjligheterna att uppleva och förstå den. Denna lämning berördes inte av det tidigare planförslaget i godkänd MKB.

I gengäld medför det nya planförslaget ett uteblivet intrång i det historiska odlingslandskapet invid Rönnvägen inklusive lämningarna L2013:942, Husgrund, historisk tid samt L2013:1616, fornlämningsliknande lämning.

Skillnaden mellan planförslaget i godkänd MKB och nuvarande planförslag är för små för att påverka helhetsbedömningen av påverkan på kulturmiljön i Moraåns dalgång.

För fortsatt arbete gäller att även L2014:7422 och L2013:1571 ska omfattas av vidare antikvariska åtgärder enligt Kulturmiljölagen 1988:950. Avfarten från E4 södergående medför markanspråk i områden som inte utretts arkeologiskt.

## 4.1.3 Naturmiljö

### 4.1.3.1 Effekter och konsekvenser

Naturvärdesobjekt som berörs av justerad utformning trafikplats Järna med kvarstående negativa konsekvenser redovisas nedan och i tabell 4.1.3.1.

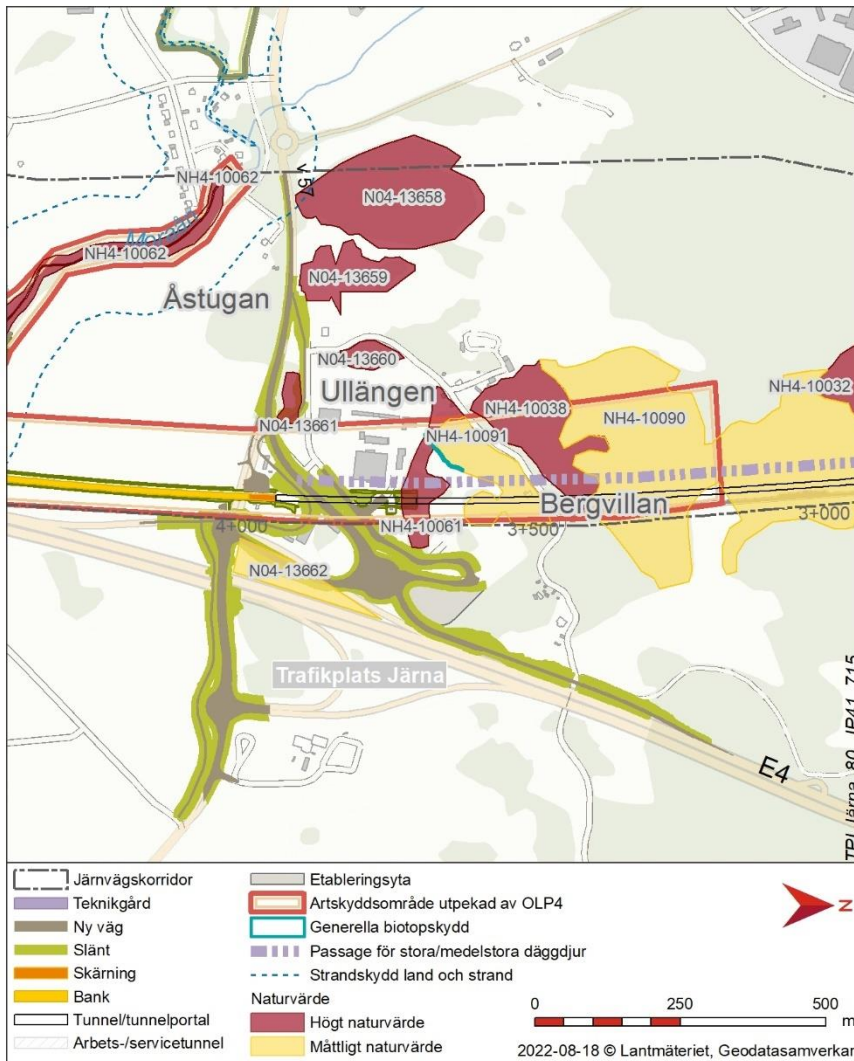
Väg 57 påverkar flera objekt vid trafikplats Järna, No4-13661, No413662, Det bedöms bli måttlig till stor konsekvens för dessa naturvärden (figur 4.1.3.1).

**Objekt NO4-13661.** Ekdunge mellan Ullängsvägen och Södertäljevägen. Objektet har högt naturvärde enligt naturvärdesinventeringen. Objektet är en dunge med ek och tall samt inslag av hällmarker. Området har tidigare varit betat. Naturvärdena är knutna till hålträd, gamla träd, blommande buskar och träd, brynmiljöer, död ved och flera naturvårdsarter förekommer. Trafiklösningen innebär att gång- och cykelvägen dras genom naturvärdesobjektet. Den yta som tas i anspråk bedöms ge måttlig-stor effekt och måttlig-stor konsekvens.

**Objekt No4-13662.** Trädklädd och hävdad mark 50 meter öster om Burger king vid Järna trafikplats. Området har lång kontinuitet av hävd som betesmark men slåttas numera som en del av Järna trafikplats. Objektet har påtagligt naturvärde enligt naturvärdesinventeringen. Naturvärdena är knutna till öppen hävdad mark med en hävdgynnad flora och förutsättningar för exempelvis ett rikt insektsliv. Flera naturvårdsarter knutna till hävda mark noterades varav en är rödlistad. Den yta (väg + slänt) som tas i anspråk bedöms ge stor effekt och måttlig-stor konsekvens.

Tabell 4.1.3.1: Naturvärden som berörs av justerad utformning trafikplats Järna.

| Objekt id | Km-tal           | Biotop                 | Naturvärde | Naturvärdesklass NVI | Effekt       | Konsekvens   |
|-----------|------------------|------------------------|------------|----------------------|--------------|--------------|
| No4-13661 | 3+890 -<br>3+950 | Gles<br>hällmarksskog  | Högt       | Högt                 | Måttlig-stor | Måttlig-stor |
| No4-13662 | 3+760 -<br>4+000 | Trädklädd<br>betesmark | Måttligt   | Påtagligt            | Stor         | Måttlig-stor |



Figur 4.1.3.1. Justerad utformning av trafikplats tillsammans med Naturvärden i området.

#### 4.1.3.2 Skillnad i konsekvens jämfört med planförslag i godkänd MKB

Naturvärdesobjekten NH4-10061, N04-13658 och N04-13659 påverkades i det tidigare förslaget av den nya Ullängsvägen parallellt med väg 57. Med det justerade förslaget blir det inga konsekvenser för dessa naturvärdesobjekt

Tabell 4.1.3.2. Naturvärden där miljökonsekvenserna minskat med justerad utformning.

| Objekt id | Km-tal        | Biotop              | Naturvärde | Naturvärdesklass NVI | Effekt | Konsekvens |
|-----------|---------------|---------------------|------------|----------------------|--------|------------|
| NH4-10061 | 3+670 - 3+720 | Ädellövsog          | Högt       | Högt                 | Ingen  | Ingen      |
| N04-13659 | 3+700 - 3+900 | Trädklädd betesmark | Högt       | Högt                 | Ingen  | Ingen      |
| N04-13658 | 3+770 - 3+900 | Trädklädd betesmark | Högt       | Högsta               | Ingen  | Ingen      |

|                |                          |               |           |
|----------------|--------------------------|---------------|-----------|
| Projektnamn    | Skapat av (Leverantör)   | Godkänt datum | Rev Datum |
| Ostlänken      | Åsa Norman               | 2022-08-19    | -         |
| Ärendenummer   | Granskat av (Leverantör) | Sidor         | Version   |
| TRV 2014/72080 | Henrik Tham              | 12(16)        | 1.0       |
|                | Godkänt av (Leverantör)  |               |           |
|                | Henrik Tham              |               |           |



Naturvärdesobjekt NO4-13661 påverkas på en större yta i och med den nya gång- och cykelbron. Den yta som påverkas blir ungefär dubbelt så stor jämfört med tidigare. Bedömningen är att 11 träd i stället för 2 kommer att behöva avverkas och i den nya lösningen kommer ett grövre träd med en stamdiameter på 90 centimeter att avverkas, övriga träd har en stamdiameter på 25–50 centimeter. Sammanfattningsvis bedöms påverkan vara mer omfattande lokalt men effekten och konsekvens bedöms vara inom samma skala som tidigare trafiklösning.

## 4.2 Boendemiljö

### 4.2.1 Rekreation och friluftsliv, befolkning och hälsa

I MKB är rekreation och friluftsliv samt befolkning och hälsa två separata kapitel. I detta dokument bedöms aspekterna under samma avsnitt, då effekter och konsekvenser är likartade.

#### 4.2.1.1 Effekter och konsekvenser

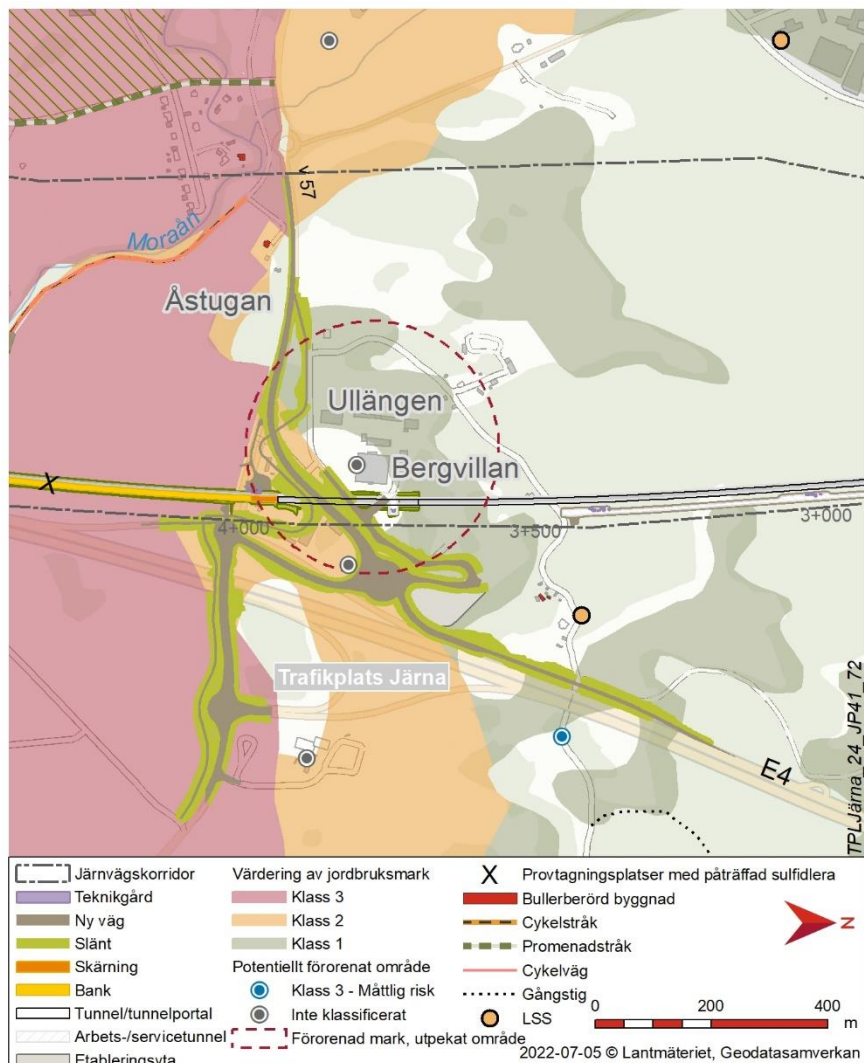
E4 utgör i nuläget en barriär i öst-västlig riktning i området. Väg 57 används som passage förbi E4 av cyklister för vidare färd österut mot rekreationsområden och stråk vid havet samt Ytterjärna. Det finns dock inte en separat lösning för gång- och cykeltrafik längs med väg 57 i dag. Med det justerade förslaget med separat gång-och cykelväg med trafiksäker passage över väg 57 minskar upplevelsen av barriär och förenklar för gående och cyklister att nå exempelvis rekreationsområden på andra sidan E4.

Detta ger positiva konsekvenser för befolkning. (figur 4.2.1.1). Passagen blir även ett bra komplement till den långa bron som skapas över E4 och Ostlänken vid Saltå. För de som eventuellt upplever den nya bron i Saltå som otrygg på grund av dess längd och spännvidd över både motorväg och järnväg, finns nu ett alternativ till passage av E4.

Byggtiden innebär sannolikt en förstärkt barriär då gång- och cykeltrafik kan behöva ledas om. Detta kommer att medföra negativa konsekvenser under hela byggskedet men inte i driftskedet.



|                |                          |               |           |
|----------------|--------------------------|---------------|-----------|
| Projektnamn    | Skapat av (Leverantör)   | Godkänt datum | Rev Datum |
| Ostlänken      | Åsa Norman               | 2022-08-19    | -         |
| Ärendenummer   | Granskat av (Leverantör) | Sidor         | Version   |
| TRV 2014/72080 | Henrik Tham              | 13(16)        | 1.0       |
|                | Godkänt av (Leverantör)  |               |           |
|                | Henrik Tham              |               |           |



4.2.1.1. Intressen kopplat till befolkning, förorenad mark och sulfidlera samt jordbruksmark tillsammans med justerad utformning av trafikplats.

LSS=bostad med stöd och service till vuxna med funktionshinder.

#### 4.2.1.2 Skillnad i konsekvens jämfört med planförslag i godkänd MKB

Konsekvensen av det tidigare planförslaget för området bedömdes som liten till måttligt negativ, bland annat på grund av något stärkt barriäreffekt av den nya trafiklösningen. Den separata gång- och cykelvägen innebär att barriäreffekten minskar och konsekvensen blir positiv i driftskedet även om en högt trafikerad väg alltid är en barriär. Byggskedet kan dock bli mer komplicerat för alla trafikanter vid trafikplatsen.

## 4.2.2 Buller

### 4.2.2.1 Effekter och konsekvenser

Den justerade utformningen av trafikplats Järna med förlängd avfartsramp innebär att ytterligare två bostadsbyggnader blir bullerberörda med avseende på järnvägsplanen för projektet, se figur 4.2.1.1.

De två tillkommande bullerberörda bostadsbyggnaderna utsätts i nuläget för höga trafikbullernivåer från E4. I nuläget är den ekvivalenta ljudnivån 66 dBA vid fasad och i nollalternativet, utan utbyggnad av Ostlänken, beräknas ljudnivån öka till 68 dBA. Ökningen beror på ökad trafikmängd på E4. I utbyggnadsalternativet beräknas ekvivalent ljudnivå från all statlig infrastruktur till 68 respektive 69 dBA.

I PM Buller, stomljud och vibrationer, bilaga till MKB, har båda bostadsbyggnaderna pekats ut som aktuella för utredning av behov av bullerskyddsåtgärder inom ramen för Trafikverkets åtgärdsprogram för befintlig infrastruktur.

För byggskedet gäller att byggverksamheten i området beräknas pågå under cirka 5–6 år. Bullerstörningar uppkommer under en del av denna tid.

Vad gäller **skyddsåtgärder och andra försiktighetsmått** så kvarstår de som redovisas i tidigare godkänd MKB. Nedan redovisade skyddsåtgärder tillkommer. Utöver vad som nämns nedan är det ingen ändring jämfört med godkänd MKB JP och tillhörande bilaga PM buller, stomljud och vibrationer.

En av de tillkommande bullerberörda bostadsbyggnaderna kommer att erbjudas fastighetsnära bullerskyddsåtgärder för att klara riktvärden inomhus och på uteplats (tabell 4.2.2.2). Det innebär att den inte kommer att utredas vidare inom ramen för Trafikverkets åtgärdsprogram för befintlig infrastruktur.

Den andra byggnaden klarar riktvärden såväl inomhus som på uteplats med avseende på buller inom järnvägsplanen, tabell 4.2.2.1.

Tabell 4.2.2.1. Sammanställning av bullerberörda byggnader som inte erbjuds bullerskyddsåtgärder.

| ByggnadsID | Fastighet     | Kommentarer                                                                                                                      |
|------------|---------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1000006178 | Håknäs 13:1>1 | Bullerberörd med avseende på ombyggnad av trafikplats Järna. Riktvärden inomhus innehålls. Tillgång till bullerskyddad uteplats. |

Fastighetsnära åtgärder regleras i järnvägsplan och redovisas i plankarta för respektive fastighet. Åtgärderna regleras i avtal och kommer att detaljprojekteras i bygghandlingsskede.

Tabell 4.2.2.2. Sammanställning av föreslagna tillkommande bullerskyddsåtgärder för byggnader med avseende på ombyggnad av trafikplats Järna.

| ByggnadsID | Fastighet     | Aktuella bullerskyddsåtgärder             |
|------------|---------------|-------------------------------------------|
| 1000006177 | Håknäs 13:1>1 | Fasadåtgärd samt lokal skärm vid uteplats |

### 4.2.2.2 Skillnad i konsekvens jämfört med planförslag i godkänd MKB

Två tillkommande bostadsbyggnader har identifierats som bullerberörda av projektet. En av dessa kommer att erbjudas fastighetsnära bullerskyddsåtgärder i form av fasadåtgärder och lokal skärm vid uteplats. Då de åtgärderna dimensioneras för all statlig infrastruktur är detta positivt för fastighetsägaren jämfört med det tidigare förslaget.



## 4.3 Mark, vatten och resurshushållning

### 4.3.1 Hushållning med naturresurser (jordbruksmark)

#### 4.3.1.1 Effekter och konsekvenser

Järnvägsanläggningen som helhet, ombyggnad av trafikplats Järna och ombyggnad av delar av E4 innebär att jordbruksmark, i form av åkermark, kommer att tas i anspråk på Järnaslätten. Vidare kommer viss fragmentering av jordbruksmarken att ske och därmed skapa restytor, mindre än två hektar, huvudsakligen mellan järnvägen och E4.

Den föreslagna etableringen på jordbruksytan innebär kompaktering av marken. Det tar flera år innan marken återhämtar sig.

#### 4.3.1.2 Skillnad i konsekvens jämfört med planförslag i godkänd MKB

Utformningen av trafikplats Järna och de anslutande vägarna innebär tillkommande ianspråktagande av jordbruksmark nordväst om trafikplatsen (figur 4.2.1.1). Fragmenteringen medför att ytterligare restytor, mindre än två hektar, i jämförelse med tidigare utformning skapas. Sett i ett större sammanhang bedöms effekten dock som marginell.

Tillgängligheten till jordbruksmarken på Järnaslätten bedöms inte förändras i jämförelse med tidigare utformning. Sammantaget bedöms konsekvenserna för naturresurser i form av jordbruk i anslutning till trafikplats Järna som marginellt negativa.



## 5 Sammanställning av skillnader i miljökonsekvenser

I tabellen redovisas kortfattat skillnad i påverkan mellan det justerade alternativet för trafikplats Järna och alternativet som det beskrevs i den godkända MKBn. Skillnaderna som helhet är små.

Tabell 5.1. Skillnad i påverkan i det justerade förslaget jämfört med det tidigare förslaget för trafikplats Järna.

| Justering                                                                                | Tillkommande miljökonsekvenser                                                                                                                                                                                         | Avgående miljökonsekvenser                                                                                                                                                                            |
|------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Förlängd avfartsramp från E4 söderut.                                                    | Två bullerberörda byggnader tillkommer. En av dessa kommer att erbjudas bullerskyddsåtgärder.                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                       |
| Tillkommande anslutning i cirkulationsplatsen för anslutning mot Södertuna arbetsområde. | Intrång i en boplat.                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                       |
| Ingen förlängning av Ullängsvägen mot Rönnvägen.                                         |                                                                                                                                                                                                                        | Vägrummets bredd för väg 57 består som i dag.<br><br>Uteblivet intrång i det historiska odlingslandskapet invid Rönnvägen inklusive fyra lämningar.<br><br>Uteblivet intrång i tre naturvärdesobjekt. |
| Tillkommande planskild gång- och cykelväg över väg 57 och under E4.                      | Positivt med minskad barriäreffekt genom en separat gång- och cykelväg.<br><br>Intrång i större yta av ett naturvärdesobjekt. Fler träd behöver avverkas.<br><br>Nytt inslag i landskapsbilden med gång- och cykelbro. |                                                                                                                                                                                                       |
| Tillkommande etableringsyta nordväst om cirkulationsplatsen.                             | Etableringsyta ger intrång på en liten jordbruksyta.                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                       |