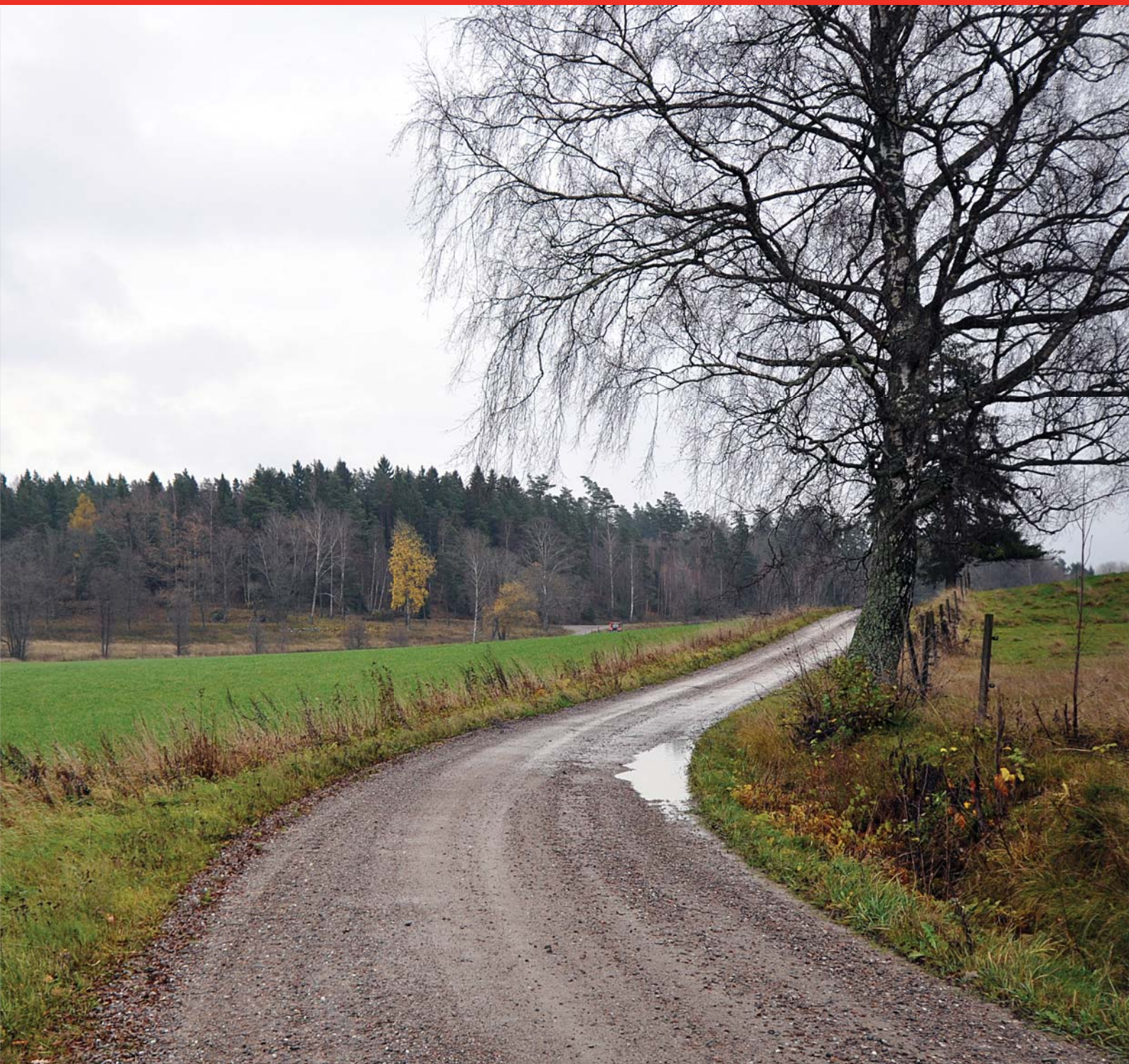


PM Ostlänken

Kulturmiljö i planläggning och genomförande

2015-02-11



Trafikverket

Postadress: 171 54 Solna

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Ostlänken – Kulturmiljö i planläggning och genomförande.

Författare: Maria Hallesjö, Trafikverket, Johanna Alton och Ingela Spijkerman,
Tyréns AB.

Dokumentdatum: 2015-02-11.

Kontaktperson: Anna Forslund.

Innehåll

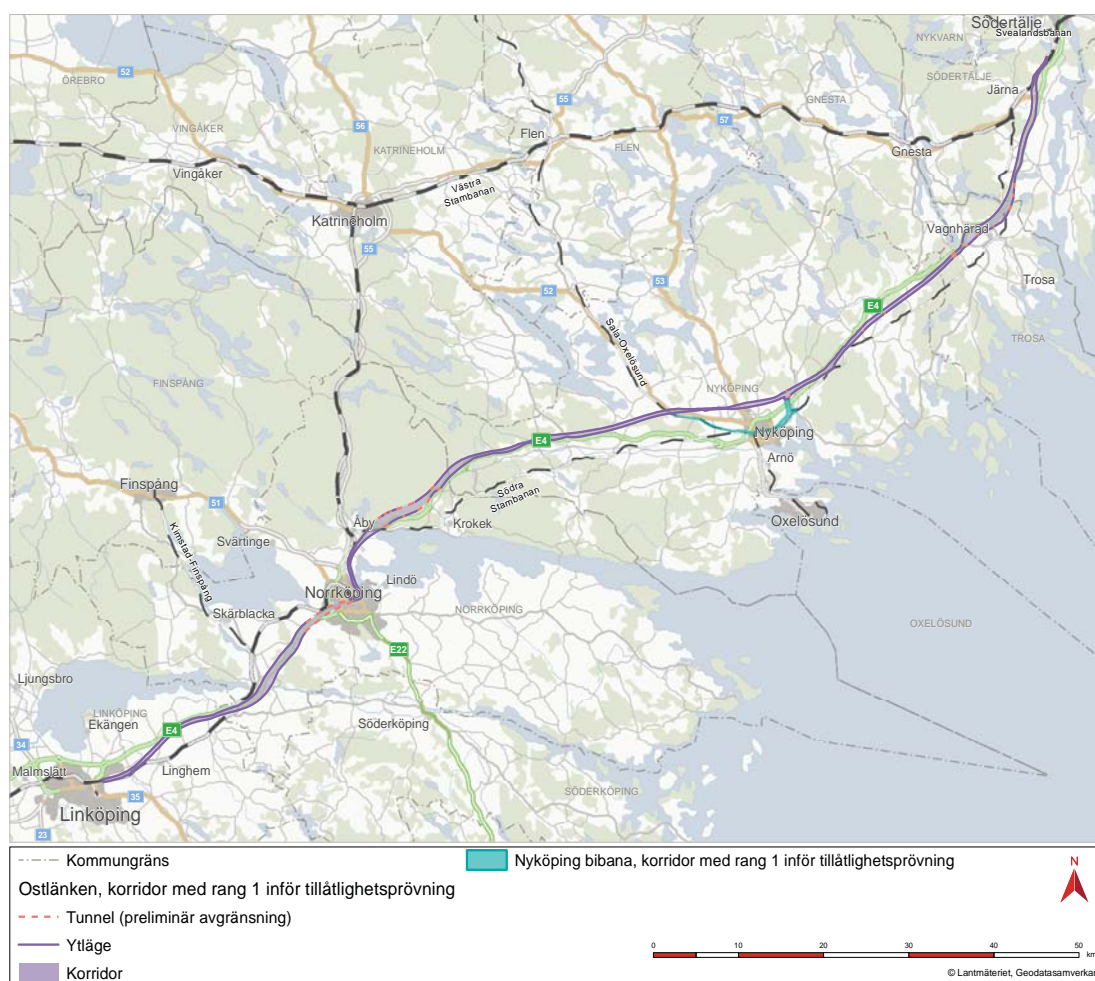
1 Inledning.....	4
1.1 Bakgrund och syfte	4
1.2 Förhållningssätt	5
2 Förutsättningar	6
2.1 Tekniska förutsättningar	6
2.2 Kulturhistoriska utmaningar.....	6
3 Miljösäkring	8
3.1 Planläggning.....	8
3.2 Byggskede	8
3.3 Driftskede	8
4 Handlingsprogram.....	9
4.1 Handlingsprogrammets syfte	9
4.2 Åtgärder	10
4.3 Åtgärder för att stärka kulturmiljövården	10
5 Åtgärdsprogram - byggskede och driftskede	11
6 Slutord	13
7 Referenser.....	14

1 Inledning

1.1 Bakgrund och syfte

Ostlänken är en dubbelspårig höghastighetsjärnväg som planeras mellan Järna utanför Södertälje och Linköping. Resecentrum planeras vid Vagnhärad, Skavsta flygplats, Nyköping, samt i Norrköping och i Linköping.

Järnvägsutredningen för Ostlänken, från år 2010, omfattade kulturmiljöanalyser med fokus på de historiska processerna och funktionerna i landskapet. Analyser utfördes för tre delsträckor. Vid utställelsen av järnvägsutredningen inkom synpunkter på brister i miljökonsekvensbeskrivningen. Bristerna bedömdes vara att konsekvensbeskrivningen främst beskrev enskilda utpekade områden och inte helheten i landskapet. Fokus låg på de svåra passagera av riksintresseområden för kulturmiljövård. Däremot saknades en samlad bedömning av påverkan på kulturmiljövärden i landskapet som helhet, liksom en bedömning där kulturmiljöaspekten hanterades sammanhållet längs hela järnvägssträckningen. Inför tillåtlighetsprövningen tog därför Trafikverket fram ett underlag som analyserade kulturmiljön i ett övergripande landskapsperspektiv för hela sträckan; *PM Ostlänken kulturmiljö och landskap*. Syftet var att skapa ett förbättrat underlag för ställningstaganden om järnvägsanläggningens anpassning till landskapet och kulturmiljön, för hela sträckan.



Figur 1. Ostlänken är en dubbelspårig järnväg för höghastighetståg som planeras mellan Järna och Linköping. Stationer planeras i Vagnhärad, Skavsta, Nyköping, Norrköping och Linköping.

I beredningsremissens yttranden framkom önskemål om ytterligare förtydligande kring hur hänsyn och åtgärder i sak ska genomföras i planläggnings- och genomförandeskedet för att minimera skador och negativ påverkan på kulturmiljö och landskap. Trafikverket har därför tagit fram denna PM *Ostlänken – Kulturmiljö i planläggning och genomförande*. Syftet är att redogöra för det kvalitetssäkringssystem som ska säkerställa att kulturmiljön tillvaratas och att god landskaps- och kulturmiljöanpassning nås inom projektet. Trafikverket redovisar här utgångspunkter för hur hänsyn och åtgärder i sak och organisatoriskt, administrativt och juridiskt ska säkerställas i planläggning och genomförande.

1.2 Förhållningssätt

Trafikverket ska leda en utveckling där transportsystemets negativa påverkan på miljö ska minska. Vidare ska myndigheten verka för att samhällets miljömål nås genom att åtgärder vidtas för att tillvarata och bibehålla kulturvärden. Att arbeta hållbart och ta tillvara kulturmiljövärden innebär bland annat att miljön kan bibehålla sina värden och att skada undviks och begränsas. Trafikverket arbetar därför proaktivt för att hindra och minimera negativ påverkan. Samtidigt finns möjligheter att tillvarata kulturmiljön och det är viktigt att, inom ramen för projekten, identifiera sådana möjligheter. Ett projekt ska inte enbart konstatera och värdera negativ påverkan, utan även arbeta aktivt med att tillvarata kulturmiljövärden och inom ramen för projektet bidra till lösningar som främjar hållbar utveckling.

Ett sådant synsätt beskrivs i kulturmiljölagens portalparagraf som säger att alla, såväl enskilda som myndigheter, ska visa hänsyn och aktsamhet mot kulturmiljö¹. I de nationella målen för kulturmiljöarbetet beskrivs att samhällsplaneringen ska arbeta med en helhetssyn på förvaltningen av landskapet som innebär att kulturmiljön tas till vara i samhällsutvecklingen². Samma intention finns i *Nationell plan för transportsystemet* som slår fast att miljöhänsyn ska arbetas in i varje projekt så tidigt som möjligt. Det gäller för såväl klimat, hälsa (partiklar, buller), som landskap (natur, kulturmiljö och vatten). Barriäreffekt och fragmentering av landskapet ska minska³. I Trafikverkets interna verksamhetssystem och styrande dokument beskrivs att de tekniska lösningar som arbetas fram, ska vara helhetslösningar där aspekter på teknik, miljö och ekonomi beaktas i en helhet. Detta till skillnad från ett äldre synsätt, där en lösning ofta baserades på tekniska överväganden som därefter beskrevs i konsekvenser för miljön.

En förutsättning för att ett projekt på ett framgångsrikt sätt ska kunna tillvarata kulturmiljövärden är att alla deltagare i projektet, såväl parter som individer, har respekt för varandras roller och arbetar från samma plattform. Genom kännedom om alla kompetensers arbetsuppgifter och med ett gemensamt förhållningssätt om vad som är värdefullt och hur riskerna ska hanteras för att undvika missförstånd och konflikter, är mycket vunnet.

1 Kulturmiljölagen 1988:950.

2 Prop. 2012/13:96

3 Nationell plan för transportsystemet 2014-2024.

2 Förutsättningar

2.1 Tekniska förutsättningar

En höghastighetsbana, som Ostlänken, ställer vissa tekniska krav på järnvägsanläggningen. De geometriska kraven för spårlinjen i plan är strängare än för konventionell bana medan kraven för spårlinjens profil är jämförbara med kraven för konventionell järnväg. Kraven på tillåtna sättningar är strängare än för konventionella banor, vilket kan öka behovet av exempelvis markförstärkningar och brokonstruktioner i förhållande till bana på bank.

2.2 Kulturhistoriska utmaningar

Kulturmiljön tillhör en av de mest betydande miljöaspekterna för lokaliseringen och utformningen av Ostlänken. Risken för negativ påverkan på kulturmiljö är stor. Projekt Ostlänken kommer arbeta aktivt för att minimera och undvika skada, liksom med åtgärder som utvecklar och stärker kulturmiljön där så är möjligt.

I *PM - Ostlänken kulturmiljö och landskap*⁴ analyserades kulturmiljön på en övergripande nivå i landskapsperspektiv, för att bedöma och hantera järnvägens påverkan på landskapet sammantaget i ett helhetsperspektiv. Landskapet delades in i tre landskapstyper: *sprickdalslandskapet*, *skogslandskapet* och *slättlandskapet* och påverkan bedömdes. De största riskerna som identifierades var storskalig barriärverkan och fragmentering av landskapet. Men i PM:en konstaterades att underlaget från järnvägsutredningen inte är tillräckligt för att göra en djupare analys, utan att det är först i den fortsatta analysen i järnvägsplanen som en fördjupad analys kan göras. Landskapsperspektivet kommer vara tongivande i det fortsatta arbetet, och analyser som tillvaratar detta perspektiv kommer utvecklas i planlägningsarbetet.

Ostlänken kommer att bli ett av de mest omfattande arkeologiska projekten någonsin. Järnvägskorridoren planeras genom ett av landets mest fornlämningstäta områden med ett stort antal registrerade fornlämningar från den äldsta stenåldern och framåt. Hösten 2014 genomfördes arkeologiska utredningar i korridorens hela bredd. Syftet är att identifiera okända fornlämningar och viktiga karaktäriserande fornlämningsmiljöer i landskapet. Det är viktigt att detta arbete nu har genomförts i detta skede av planlägningsprocessen, för att projektet i den fortsatta planeringen av järnvägslinjen ska kunna ta hänsyn och undvika dessa viktiga karaktäriserande fornlämningsmiljöer.

Risken att järnvägen påverkar landskapet indirekt genom barriäreffekt och fragmentering är mycket stor. Ur ett hållbarhetsperspektiv är tillgänglighet till jordbruksmark en sådan viktig fråga. En förutsättning är att jordbruk fortsatt kan bedrivas i anslutning till den nya järnvägen. I vidare mening är jordbruket en förutsättning för att kunna hålla landskapet öppet. Förändrade passager kan bilda nya fysiska strukturer som påverkar landskapets historiska läsbarhet. För att minska järnvägens barriäreffekter i landskapet kommer frågan att utredas inom ramen för projektets handlingsprogram, men hanteras särskilt i järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivningar.

Hållbar stadsutveckling är en aspekt som hittills saknats i det befintliga underlaget från järnvägsutredningen 2010 och som måste kompletteras i det fortsatta arbetet⁵. En ny järnvägslinje påverkar många befintliga järnvägs- och sta-

4 Trafikverket 2014. PM - Ostlänken kulturmiljö och landskap.

5 Trafikverket 2014. PM - Ostlänken kulturmiljö och landskap. s. 31.

tionsmiljöer utmed nuvarande sträckning. De befintliga stationsmiljöerna har kulturhistoriska värden som är centrala för förståelsen för städernas och tätorternas historiska utveckling⁶. Utbyggnaden av järnvägen och nya resecentra vid Vagnhärad, Skavsta flygplats, i Nyköping, Norrköping och Linköping medför att befintliga stationsmiljöer byggs om och anpassas till den nya banan, medan andra får ny funktion. Resecentra kommer att byggas på platser där det tidigare inte funnits stationer. Förändrade fysiska strukturer och resmönster kommer påverka dessa platser och miljöer.

Förändringarna innebär konsekvenser för kulturmiljön. En del kan vara positiva, exempelvis kan mindre tätorter och stationssamhällen, där tågen under senare år inte har stannat, ges möjlighet att återta sin tidigare funktion genom lokal tågtrafik.

Komplexa förändringar uppstår vid de nya resecentra som planeras i städerna, i anslutning till de äldre stationsmiljöerna. Här krävs en väl genomtänkt anpassning till befintliga strukturer. Fördjupade analyser av kulturmiljön behöver självklart göras. Men avgörande för att nå ett gott resultat är att kulturhistorisk kompetens arbetar integrerat med såväl teknisk som gestaltningskompetens, för att genom projektets olika faser hitta de bästa lösningarna.

Trafikverket kommer att arbeta med hållbar stadsutveckling, med kulturhistoriska värden som drivkraft i den fortsatta planeringen vid förändring av befintliga stationsmiljöer och nya resecentra. Men för att nå ett gott helhetsresultat för hela miljön är ett nära samarbete med kommunerna avgörande. Nära samråd med kommunerna är nödvändigt, som omfattar bland annat genomförandeval.

I beredningsremissens yttranden framfördes synpunkter på att tillåtlighetsprövningen bör omfatta hela Ostlänkens påverkan på landskap - inklusive stadslandskap som Linköping - för att regeringen ska kunna bedöma Ostlänkens effekter i ett helhetsperspektiv. Under vår 2014 genomfördes en kompletterande utredning om hantering av Ostlänken genom Linköpings tätort. Utredningen redovisas i en separat PM. I samband med det arbetet framkom att Linköpings kommun och Trafikverket har olika syn på vilken lösning genom Linköpings tätort som uppfyller uppställda mål, samt hur kostnadsberäknas och finansieringen ska ske. Eftersom Linköping kommun och Trafikverket behöver mer tid för att klargöra dessa frågeställningar, ingår Linköpings tätort inte i det föreslagna geografiska området för tillåtlighetsprövningen.⁷

6 Trafikverket 2014. PM - Ostlänken kulturmiljö och landskap. s. 32.

7 Trafikverket. 2014. PM - Hantering av Ostlänken genom Linköpings tätort.

3 Miljösäkring

Trafikverket arbetar med miljösäkring i projekten. Syftet är att arbeta medvetet och aktivt med miljöfrågorna från tidig planering via planläggning till byggande och drift av väg eller järnväg.

För att leva upp till lagkrav, bidra till en god miljöanpassning och minimera negativa miljökonsekvenser måste miljöfrågorna hanteras på ett systematiskt sätt. Flera olika metoder används för att identifiera, inventera, analysera och integrera miljöfrågorna med övriga teknikområden. Trafikverket har inom flera miljöområden tagit fram rutiner, handledning, mallar och checklistor för att skapa ett systematiskt arbetssätt. Krav, beslut och ställningstaganden i projektet ska dokumenteras vilket både ger en transparens och spårbarhet.

3.1 Planläggning

Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) är en metod för miljösäkring under planläggningen av projekten. Kopplat till MKB har Trafikverket tagit fram ett arbetssätt som kallas *Miljösäkring Plan och Bygg*. Inom ramen för detta arbete dokumenteras identifierade behov av anpassningar, försiktighetsmått och skyddsåtgärder för miljö, samt beslut om det som ska genomföras. Dessutom hanteras behov av tillstånd, dispenser, anmälningar mm som projektet kräver inom miljöområdet. Arbetet resulterar i en sammanställning av åtgärder som ska föras vidare och hanteras inför och under byggskedet. Under hela planläggningskedet kommer samråd ske med berörda.

3.2 Byggskede

Miljösäkring Plan och Bygg används för att systematisera alla miljökrav som ställs på projektet under byggskedet. Det fungerar som ett hjälpmedel för att kvalitetssäkra att miljökrav som t ex skyddsåtgärder och försiktighetsmått utreds mer i detalj när det behövs och inarbetas i bygghandlingar och förfrågningsunderlag för entreprenaden. Under entreprenaden används Plan och Bygg för att kvalitetssäkra att åtgärder och kontroller genomförs. Utöver projektspecifika miljökrav har Trafikverket tagit fram generella miljökrav som ska efterlevas i alla entreprenader. Både Trafikverket och entreprenör är involverade i de kontroller och uppföljningar som genomförs under byggskedet. Roller och ansvar kan variera bland annat beroende av vem som betraktas som verksamhetsutövare. Samråd behöver ofta ske med tillsynsmyndigheten för olika åtgärder under byggskedet.

3.3 Driftskede

Miljösäkringen fortsätter även efter det att projekt är färdigbyggt. Miljöuppföljning under driftskedet görs för att kontrollera att inga oväntade konsekvenser uppstår samt att genomförda skyddsåtgärderna fått avsedd effekt. Denna del av miljösäkringen ger erfarenhetsåterföring till Trafikverket som kan användas i kommande projekt.

4 Handlingsprogram

4.1 Handlingsprogrammets syfte

Trafikverket kommer i projekt Ostlänken ta fram ett *handlingsprogram* för att tillvarata kulturmiljön.

Handlingsprogrammet är ett komplement till miljösäkringsprocessen i projektet. Det tas fram för att tydliggöra kulturmiljö i projektet och är utgångspunkt för den kvalitetssäkrade arbetsprocessen. Handlingsprogrammet innehåller en samlad strategi för tillvaratagande av kulturmiljövärden. I programmet hanteras principer och åtgärdsstrategier för att tillvarata landskapets kulturmiljövärden i ett helhetsperspektiv och förebygga negativ påverkan och minimera skador på värden och landskapskaraktärer, liksom strategier för att stärka kulturmiljön och bidra med informationsinsatser.

Handlingsprogrammet kommer att redovisa Trafikverkets strategier för åtgärder såväl organisatoriskt, administrativt som juridiskt i hela planläggnings- och genomförandeskedan för hela järnvägssträckan som ger ett övergripande stöd för tillvaratagande av kulturmiljöaspekter genom hela processen. Handlingsprogrammet kommer att fungera som ett tydligt och transparent underlag för samrådsparterna under järnvägsplanens samråd för hur kulturmiljöfrågan fortlöpande hanteras i projektet. Viktiga parter i samrådet är Riksantikvarieämbetet, Länsstyrelse och kommuner.

På Trafikverket pågår idag parallella projekt där kulturmiljöfrågan är utpekad som en betydande miljöaspekt. I dessa projekt pågår utvecklingsarbete med att skapa kvalitetssäkrade arbetssätt för kulturmiljö, som leder till en mer robust hantering av kulturmiljövärden i projekt. Samarbete mellan dessa projekt och Ostlänken kommer att finnas för att gemensamt ta tillvara erfarenheter och utveckla arbetssätt.

Handlingsprogrammet är en process som pågår parallellt med järnvägsplanen. Därigenom kan en tydlig koppling skapas mellan planerade åtgärder och förhållningssätt för hänsyn till kulturmiljöer, landskapskaraktärer och kulturhistoriska samband. Programmet kommer exempelvis att vara styrande för gestaltungsprinciper av kulturmiljövärden i gestaltungsprogrammen.

Handlingsprogrammet blir ett övergripande stöd för de *kulturarvsanalyser* som är grund i miljökonsekvensbeskrivningarna och den tekniska projekteringen för respektive delsträcka. Kulturarvsanalyserna är en fördjupad kartläggning av de kulturhistoriska värdena, och omfattar även miljöer och aspekter som tidigare inte har studerats inom ramen för järnvägsutredningen 2010. Det innebär att den övergripande karakteriseringen i landskapstyper som gjordes inom ramen för *PM - Ostlänken kulturmiljö och landskap* kommer att fördjupas och anpassas efter varje delsträckas behov. Exempel sådana aspekter och miljöer är:

- kulturmiljöer som tillkommit de senaste 50 åren
- ett hållbart stadslandskap/stadsutvecklingsperspektiv
- möjligheter för fortsatt jordbruk
- strategier för hur kulturhistoriska järnvägsmiljöer tillvaratas vid ändrad användning och/eller ändrade förutsättningar

Resultaten av de arkeologiska utredningarna, som levereras under våren 2015, utgör ett nytt kunskapsunderlag för kulturarvsanalysen. De förhistoriska lämningarna ska sättas in i ett geografiskt sammanhang, där landhöjningen har stor betydelse för tolkningen av den förhistoriska landskapsutvecklingen. Redovisningen av landskapsutvecklingen kommer sträcka sig fram till nutid, med fokus på de kulturmiljöer, objekt, samband och strukturer som särskilt visar områdets kulturhistoriska karaktär och hur de ska tas tillvara. Analysen bygger på en bedömning av vilken grad av förändring en miljö tål, utan att dess värde skadas eller går förlorat.

Trafikverket kan därför ännu inte genomföra den fördjupade analys som behövs för att identifiera kulturmiljöer, landskapskaraktärer, passager och områden som behöver klarläggas inför val av anpassningsåtgärder som bland annat efterfrågas i beredningsremissens yttranden. Istället har vi här redovisat principen för hur detta arbete ska ske.

4.2 Åtgärder

Inom ramen för arbetet med miljökonsekvensbeskrivningarna tas åtgärdsförslag fram för den fortsatta projekteringen. Det kommer att läggas stor vikt vid åtgärdsförslag som på en mer detaljerad nivå är anpassade till kulturmiljön. Dessa kommer att lyftas in som krav i den fortsatta projekteringen. Även förslag till åtgärder som stärker, tydliggör och utvecklar kulturmiljövärden kommer att läggas fram. De åtgärder som bidrar till en miljöanpassning av projektet, kommer att hanteras i processen för miljökonsekvensbeskrivningen.

Skyddsåtgärder och försiktighetsmått regleras och fastställs i järnvägsplanen. Andra åtgärder som exempelvis rör byggskedet, såsom skadeförebyggande åtgärder, fastställs inte i plan. För sådana åtgärder måste krav på genomförande ställas i projekteringsskedet och följas upp i byggskedets kontrollprogram.

4.3 Åtgärder för att stärka kulturmiljövärden

Åtgärder med syfte att utveckla kulturmiljövärden eller kompensera för värden som gått förlorade, benämns idag på olika sätt. Begrepp som *kompensatoriska åtgärder*, *kompenserande åtgärder* eller *kompensationsåtgärder* används. Trafikverket har här valt att använda begreppet *åtgärder för att stärka och tydliggöra kulturmiljövärden*, för att undvika sammanblandning med åtgärder som faller under kompensationsåtgärder enligt 16 kap. 9 § Miljöbalken.

Det är viktigt inom projekt Ostlänken att identifiera åtgärder som kan stärka och förtydliga kulturmiljöns värden och landskapets historia samt att ge plats för den historiska berättelsen. Strategier för sådana åtgärder kommer att tas fram i projektet inom ramen för handlingsprogrammet för kulturmiljö.

Den nya kunskap som historiska analyser och undersökningar genererar inom Ostlänken ska tillgängliggöras för allmänhet och framtida forskning. En strategi ska utarbetas för hur kunskapen från de arkeologiska undersökningarna ska spridas. Dessutom är det viktigt att där så är möjligt och förutsättningar finns, låta den historiska berättelsen få fysisk form och utrymme i gestaltade miljöer.

5 Åtgärdsprogram - byggskede och driftskede

Processen med *åtgärdsprogram för tillvaratagande av kulturhistoriska byggnader och kulturmiljöer* möjliggör ett systematiskt och proaktivt arbetssätt genom hela projektet.

Åtgärdsprogrammet följer hela projektet från projektering till driftskedet och är styrande i projektets arbete med tillvaratagande av kulturmiljö. Det är en levande process som förändras genom projektet. Om exempelvis förändringar i val av metoder görs under projektering eller i byggskede ska det omedelbart arbetas in i åtgärdsprogrammet. Varje projekt är unikt och därför måste arbetet med åtgärdsprogram utformas projektspecifikt. Omfattning av programmet fastställs inom ramen för varje enskilt projekt och är beroende av förhållandet mellan kulturmiljöns känslighet för påverkan och de tekniska arbeten som ska utföras.

Metodik och rutiner för åtgärdsprogram för tillvaratagande av kulturmiljö i infrastrukturprojekt är under utveckling inom Trafikverket. För närvarande utvecklas metodiken i ett FOI-projekt på Trafikverket och inom projekten Västlänken och Getingmidjan. Denna utvecklade metodik kommer användas inom projekt Ostlänken.

Åtgärdsprogrammet ska redovisa risk för negativ påverkan på kulturmiljö, samt åtgärdsförslag på hur denna risk undviks och begränsas. För att förhindra och förebygga negativ påverkan på kulturmiljön är det viktigt att dessa risker identifieras i ett tidigt skede.

Ett åtgärdsprogram ska alltid anpassas till kulturmiljöns känslighet i det område som berörs och projektets påverkan under projektering, byggskede och driftskede. Viktigt att tänka på, i samband med byggprocesser, är att även de geologiska och hydrologiska förutsättningar som finns på platsen är viktiga att beakta och fastställa. Byggprocessen innehåller många arbetsmoment som kan påverka kulturmiljön, t ex schaktning, pålning, borrar och sprängning, transporter med tunga fordon. En del arbeten påverkar grundvattenflöden och andra kan ge sättningsskador och orsaka vibrationer. Övriga risker som t ex partikelspridning och brandrisk ska även beaktas.

Även driftskedet kan påverka kulturmiljöer negativt. Under projekteringen behöver därför även driftskedet utredas, för att identifiera hotbilder och ta fram lösningar som gör att skador på kulturmiljön kan undvikas och begränsas.

I åtgärdsprogrammet samlas åtgärder och löpande rutiner för kontroll av kulturmiljövärden för såväl enskilda byggnader som miljöer under byggtiden. Dessa hanteras i kontrollprogram för att säkerställa att tillståndskrav och lagkrav följs i bygg- och driftskedet.

Åtgärdsprogrammet är även utgångspunkt för arbetet med gestaltungsfrågor och åtgärder för att långsiktigt lyfta fram kulturmiljöns värden och tydliggöra den historiska berättelsen.

Förankring av åtgärdsprogrammet sker kontinuerligt med interna och externa aktörer genom samråd. Inom ramen för åtgärdsprogrammet hanteras även kulturmiljölagens tillståndprocess.

Åtgärdsprogrammet utvecklas under byggskedet och kompletteras med *kontrollprogram*. Kontrollprogrammen har två huvudsyften. Dels ska Trafikverket som verksamhetsutövare kunna kontrollera att tillståndsvillkor eller andra myndighetsbeslut uppfylls. Dels ska tillsynsmyndigheter ha möjlighet att följa upp att Trafikverket uppfyller tillståndsvillkor och lagkrav. Miljöbalken ställer krav på verksamhetsutövaren när det gäller att kontrollera och granska påverkan av verksamheten. "Verksamhetsutövare ska fortlöpande planera, kontrollera och undersöka den egna verksamhetens påverkan på miljön" (26 kap. 19 § Miljöbalken). Samma paragraf ger tillsynsmyndigheten möjlighet att begära in förslag på kontrollprogram och ger möjlighet att förelägga företag om att kontrollprogrammet ska följas.

6 Slutord

I beredningsremissens yttranden framkom önskemål om ytterligare förtydligande kring hur hänsyn och åtgärder i sak ska genomföras i planläggnings- och genomförandeskedet för att minimera skador och negativ påverkan på kulturmiljö och landskap. Trafikverket har i denna PM beskrivit det kvalitetssäkrings-system som ska säkerställa att kulturmiljön tillvaratas och att god landskaps- och kulturmiljöanpassning nås inom projektet.

Kulturmiljön tillhör en av de mest betydande miljöaspekterna för lokaliseringen och utformningen av Ostlänken. Risken för negativ påverkan på kulturmiljö är stor. Projekt Ostlänken kommer arbeta aktivt för att tillvarata kulturmiljön. Det handlar om att visa hänsyn och aktsamhet mot kulturmiljö, att arbeta med en helhetssyn på förvaltningen av landskapet där kulturmiljön tas till vara i projektets alla skeden, och att arbeta med helhetslösningar där aspekter på teknik, miljö och ekonomi beaktas i en helhet. Detta till skillnad från äldre synsätt, där lösningar ofta baserades på tekniska överväganden som därefter beskrevs i konsekvenser för miljön.

För att nå en god helhetslösning kommer projektet att behöva arbeta dels med fördjupande kulturarvsanalyser i järnvägsplanerna, dels med övergripande perspektiv som landskapsperspektiv och hållbar stadsutveckling. Samråden kommer att ha stor betydelse för att nå goda lösningar. Ett sådant arbetssätt ger goda möjligheter att tillvara det befintliga landskapets kulturhistoriska karaktär och bidra till god landskapsutveckling.

7 Referenser

Arkeologikonsult. 2005. *Ostlänken Järnvägsutredning. Kulturmiljöanalys. Delsträcka 3, Åby-Linköping. Underlagsrapport för MKB. Rapporter från Arkeologikonsult 2005:2021.*

Länsstyrelsen i Stockholms län. *Yttrande över beredningsremiss inför tillåtlig-hetsprövning enligt 17 kap. Miljöbalken av Ostlänken, ny höghastighetsjärn-väg mellan Järna och Linköping, delen inom Stockholms län. Dnr 343221476-201, datum 2014-09-30.*

Länsstyrelsen i Södermanlands län. 2014. *Yttrande över remiss inför till-lätlighetsprövning av Ostlänken, en ny höghastighetsjärnväg mellan Järna och Linköping, delen genom Södermanlands län. Dnr 343-3696-2014, datum 2014-09-30.*

Länsstyrelsen i Östergötlands län. 2014. *Yttrande över remiss inför tillåtlig-hetsprövning enligt 17 kap. Miljöbalken av Ostlänken, ny höghastighetsjärn-väg mellan Järna och Linköping, delen genom Östergötland. Dnr 343-6402-14, datum 2014-09-29.*

Regeringens proposition 2011/12:118. *Planeringssystem för transportinfra-struktur.*

Riksantikvarieämbetet. 2006. *Ostlänken järnvägsutredning. Kulturmiljöana-lysis. Delsträcka 1: Järna-Skavsta/Nyköping och 2 Skavsta/Nyköping-Åby. Underlagsrapport för miljökonsekvensbeskrivning. Riksantikvarieämbetets undersökningsverksamhet.*

Riksantikvarieämbetet. 2014. *Yttrande inför tillåtlighetsprövning av Ostlänken, en ny höghastighetsjärnväg mellan Järna i Södertälje kommun och Linköping. Dnr 02364-2014, datum 2014-09-08.*

Trafikverket. 2014. *PM - Hantering av Ostlänken genom Linköpings tätort. Datum: 2014-05-31.*

Trafikverket. 2014. *PM - Ostlänken kulturmiljö och landskap. Underlag till till-lätlighetsprövningen 2014-05-18. Dnr TRV 2014/4761. Trafikverket.*

Trafikverket. 2014. *Rapport. Planläggning av vägar och järnvägar. Version 1.0.*

Trafikverket. 2009b. *Ostlänken järnvägsutredning. Miljökonsekvensbeskriv-ning Avsnitt Järna-Norrköping. Slutrapport september 2009.*

Trafikverket. 2009c. *Ostlänken järnvägsutredning. Miljökonsekvensbeskriv-ning Avsnitt Norrköping C-Linköping C. Slutrapport september 2009.*



TRAFIKVERKET

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

www.trafikverket.se