

1 (2)
KS 2014/19/2

2014-11-21
Tjänsteskrivelse

Kontor
Samhällsbyggnadskontoret

Handläggare
Mats Johannesson
08-5230 6634
mats.johannesson@sodertalje.se

Kommunstyrelsen
Stadsbyggnadsnämnden

Remiss inför tillåtlighetsprövning av Ostlänken

Dnr TN 2014: 00298

Sammanfattning av ärendet

Arbetet med Ostlänken, som är den första delen av Sveriges framtida höghastighetsjärnväg, har nu nått skedet att pröva tillåtlighet hos regeringen för fortsatt arbete. Som underlag för den remiss vi ska besvara finns järnvägsutredningar med förslag till korridorer (tre kartor bifogas) samt ett antal utredningar kring olika förutsättningar för järnvägens byggande.

I samband med förstudien av Ostlänken redovisades ett antal korridorval och i KS 2011-09-09 beslutades att Södertälje kommun endast accepterade en spårdragning utmed befintlig stambana genom Järna. Denna ståndpunkt övergav vi i kommunen i samband med framtagandet av översiktsplanen. Trafikverket förordar idag ett korridorval utmed E4:an, vilken överensstämmer med den korridor som utpekats i översiktsplanen.

Beslutsunderlag

Remissvar ” Remiss inför tillåtlighetsprövning av Ostlänken” daterad 2014-11-20.
Denna tjänsteskrivelse med bifogade kartor (bilaga 1-3) från järnvägsutredningen.

Ärendet

Besvarandet av remissen för tillåtlighetsprövning omfattar ett stort antal utredningar och remissvaret innehåller ett antal synpunkter varav merparten lyfts av kommunen i tidigare kontakter mellan kommunen och Trafikverket.

Förvaltningens förslag är att Södertälje kommuns ståndpunkt ska vara att järnvägen läggs öster om E4:an inom det område där den röda korridoren som Trafikverket pekat ut medger dragning öster om motorvägen, bland annat förbi Hölö trafikplats. Detta har tidigare lyfts fram från kommunalnämnderna i Järna och Hölö-Mörkö.

I svaret påpekas att det är viktigt att beakta miljöaspekter och att minimera påverkan på landskapsbilden när järnvägen byggs. Dessutom påpekas vikten av att den befintliga banan ned till Nyköping utformas så att den möjliggör framtida persontrafik, bland annat möjligheten till utökning av pendeltågstrafiken ned till Hölö.

En synpunkt som lyfts fram i svaret är en ändring av ändpunkterna på Ostlänken, vilken bör ändras till kommunerna där sträckningen börjar respektive slutar det vill säga Södertälje – Linköping, vilket är det vanliga vid järnvägsbyggen av denna storlek.

Ekonomiska konsekvenser och finansiering

Remissvaret innebär inga ekonomiska konsekvenser eller ekonomiska åtaganden.

Kontorets/förvaltningens förslag till nämnden:


godkänn förvaltningens förslag som svar på remissen

Kontorets/förvaltningens förslag till kommunstyrelsen:

Besluta att förvaltningens förslag ska vara kommunens svar på remissen



Martin Andreac
Stadsdirektör



Kenneth Hagström
Samhällsbyggnadsdirektör

Beslutet expedieras till:

Stadsbyggnadsnämnden

Hölö-Mörkö Kommunalnämnd

Järna kommunalnämnd

Akten

Handläggaren

2014-11-20Kontor
SamhällsbyggnadskontoretHandläggare
Mats Johannesson
08-5230 6634
mats.johannesson@sodertalje.se

Kommunstyrelsen

Remiss inför tillåtlighetsprövning av Ostlänken

Dnr: Dnr TN 2014: 00298

Sammanfattning

Arbetet med utvecklingen av höghastighetståg i Sverige är av stor betydelse för såväl Sveriges utveckling som den regionala utvecklingen i östra Mellansverige. Södertälje kommun ser fram emot ett fortsatt gott samarbete med Trafikverket i det fortsatta arbetet med Ostlänken.

För Södertälje kommun är det viktigt att benämningen av Ostlänkens ändpunkter ändras till Södertälje – Linköping och att namnet omfattar de kommuner där projektet startar respektive slutar, vilket är praxis i järnvägsprojekt av denna storlek.

Södertälje kommun vill särskilt betona vikten av att utbyggnaden av Ostlänken ska ske så att förutsättningarna för den framtida regional- och lokaltrafiken optimeras och inte försvårar Södertälje Syds förutsättningar att fortsätta vara en viktig nod för lokalt, regionalt och nationellt resande med tåg.

Med stöd i översiktsplanen tillstyrker Södertälje kommun att regeringen beslutar ge tillåtlighet till fortsatt arbete, trots att korridorvalet inte överensstämmer med vad kommunen tidigare förordat.

Val av sträckning

Södertälje kommuns ståndpunkt är att järnvägen läggs öster om E4:an inom det område där den röda korridoren som Trafikverket pekat ut medger dragning öster om motorvägen, bland annat förbi Hölö trafikplats.

Kommunen har tidigare, bland annat i samband med förstudien, framhållit de negativa effekterna av att inte följa den befintliga järnvägsdragningen förbi Järna. Det har i processen sedan dess framkommit skäl till att välja den röda korridoren som inte var kända av kommunen vid svaret på förstudien. Den valda röda korridoren är den utpekats i kommunens Översiktsplan. De främsta argumenten som tidigare lyfts fram har varit de begränsningar den nu valda korridoren innebär för Järnas utvecklingsmöjligheter samt buller- och barriäreffekter som uppstår.

Det är av största vikt att de fysiska barriäreffekter som idag skapas av E4:an inte förvärras, främst i anslutning till Järna tätort. Det är också viktigt att beakta tillgängligheten för såväl människor och djurliv till de ytor som skapas mellan Ostlänken och befintlig E4. Det framgår av remissunderlaget att Trafikverket är av samma ståndpunkt, varför även kommunen förordar den valda sträckningen.

Södertälje kommun godtar därför Trafikverkets argument för val av den röda korridoren på Sträckan förbi Järna ned till Edeby. Kommunen väljer att inte ta ställning i korridorvalet söder om Edeby utan låter det beslutet styras av förutsättningarna söder om kommungränsen, under förutsättning att detta inte äventyrar dragningen av järnvägen öster om E4 förbi Hölö.

PM ostlänken miljö kvalitetsnormer för vatten inom projekt Ostlänken

Påverkan eller effekter för Moraån finns inte redovisade i materialet. Södertälje kommun förutsätter att detta innebär att passagen över Moraån kommer att kunna genomföras utan påverkan på djurlivet i och kring Moraåns naturreservat.

PM hantering av befintlig bana Åby-Järna

Södertälje kommun stödjer slutsatsen att, till skillnad från järnvägsutredningen, banan mellan Järna och Åby behålls. Kommunen vill dock se att den befintliga järnvägen inte bara ska ses som en bana för godstrafik och för hantering av störningar som Trafikverket förordar utan även ska anpassas för framtida utökning av persontrafiken. Det är därför viktigt att anslutningar till framtida pendeltågslinjer behålls och byggs för att kunna utgöra ett komplement till regionaltrafiken, främst gäller detta i Järna för att möjliggöra en framtida utvidgning av Stockholms läns pendeltågssystem ned mot Hölö.

PM Ostlänken kulturmiljö och landskap

Den valda sträckningen medför betydande påverkan på värdefulla natur- och kulturmiljöer. Det är av största vikt att ostlänken i största möjliga mån utformas för att minimera visuella störningar i landskapsbilden.

Övrigt

Södertälje kommun ser fram emot ett fortsatt gott samarbete med framtidens höghastighetsjärnväg som Ostlänken är första steget i. Det är viktigt att det kommande arbetet sker i nära samarbete mellan Trafikverket, kommunen och övriga berörda.

För Södertälje kommun

Boel Godner
Kommunstyrelsens ordförande



OSTLÄNKEN

Korridorer för tillåtlighetsprövning
 Bilaga till Trafikverkets beslut om rangordning för
 studerade korridorer inom järnvägsutredningen för
 Ostlänken.

Sida 1 av 13
 Datum: 2014-05-27

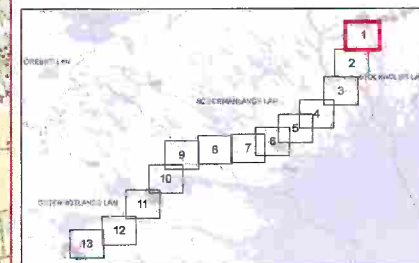
Skala (A1): 1:20 000

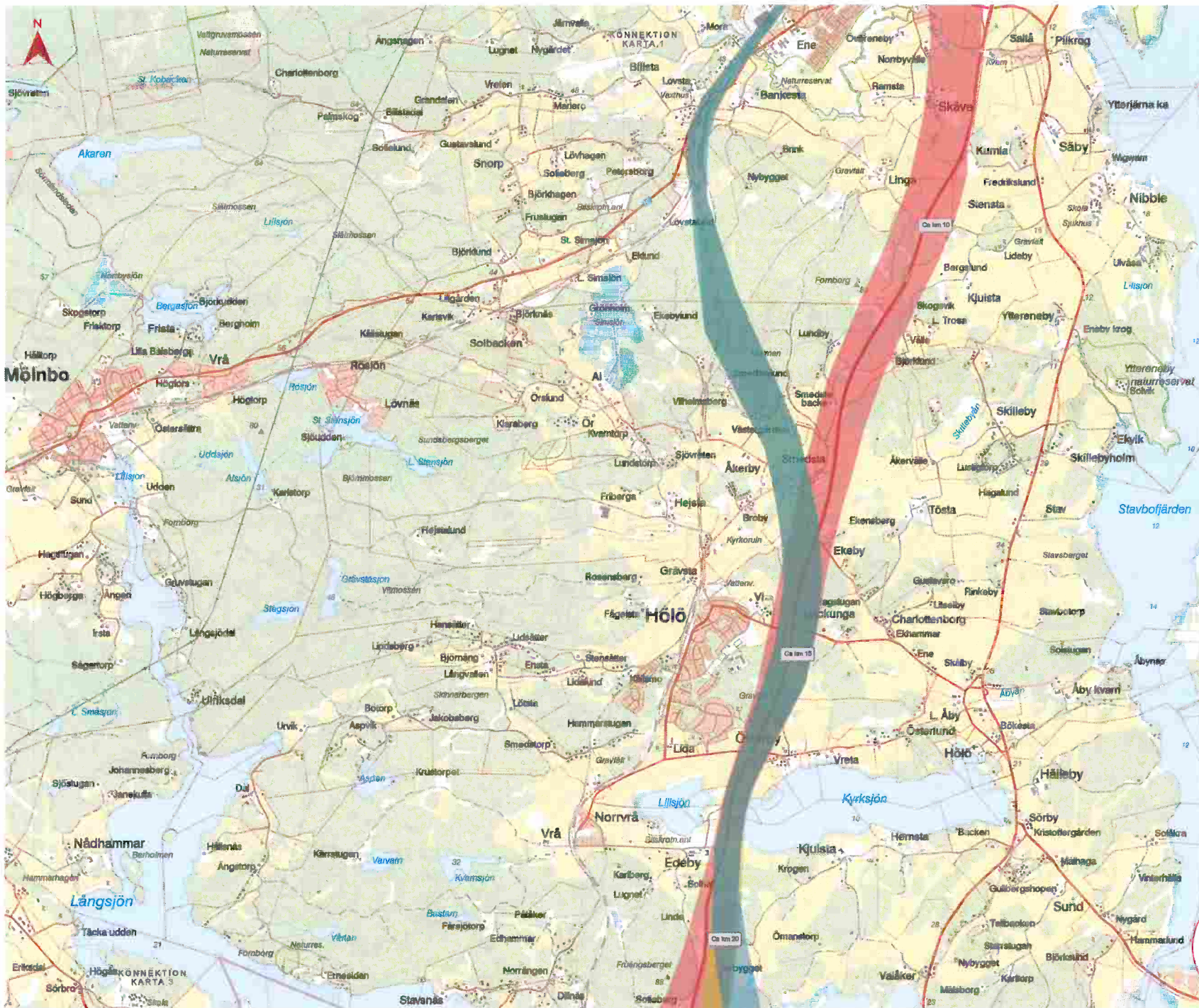
0 0,25 0,5 0,75 1 1,25 km

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Teckenförklaring

- SÅ korridor (järnvägsutredning 2010)
- Grön korridor (järnvägsutredning 2010)
- Röd korridor (järnvägsutredning 2010)
- Bilans Nyköping (järnvägsutredning 2010)
- Korridorutredning Bilans Nyköping (2009-09-08)
- Korridorutredning Spösa (2009-09-08)
- Korridorutredning Vagnhärad (2010-02-08)
- Korridorutredning Spösa (2014-05-23)
- Korridorutredning Vagnhärad (2014-05-23)
- Bilans Nyköping (maj 2014)
- Korridorutredning Norrköping (2014-05-23)
- Korridorutredning Linköping (maj 2014)





OSTLÄNKEN

Korridorer för tillåtlighetsprövning
Bilaga till Trafikverkets beslut om rangordning för
studerade korridorer inom järnvägsutredningen för
Östlänken.

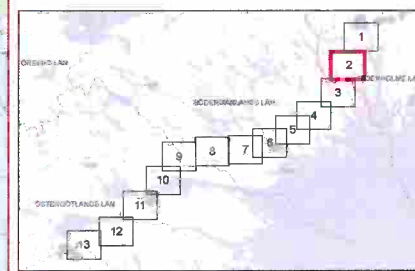
Sida 2 av 13
Datum: 2014-05-27

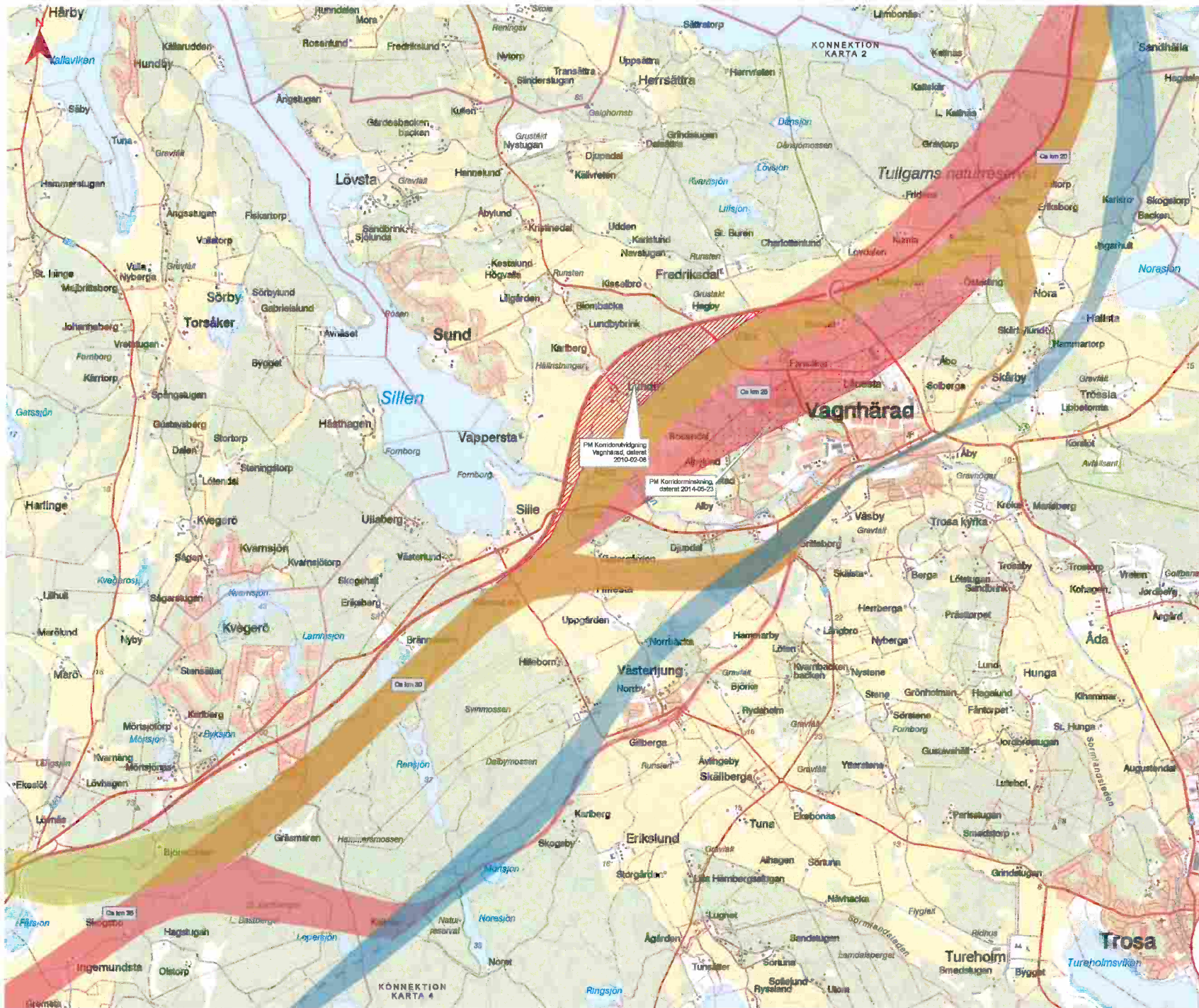
Skala (A1): 1:20 000



Teckenförklaring

- Bå korridor (järnvägsutredning 2010)
- Grön korridor (järnvägsutredning 2010)
- Röd korridor (järnvägsutredning 2010)
- Båana Nyköping (2009-09-08)
- Korridorutredning Båana Nyköping (2009-09-08)
- Korridorutredning Sjösa (2014-05-23)
- Korridorutredning Vagnhärad (2014-02-08)
- Korridorutredning Sjösa (2014-05-23)
- Korridorutredning Vagnhärad (2014-05-23)
- Båana Nyköping (maj 2014)
- Korridorutredning Norrköping (2014-05-23)
- Korridorutredning Linköping (maj 2014)





ÖSTLÄNKEN

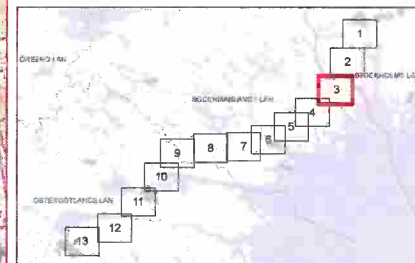
Korridorer för tillfällighetsprövning
 Bilaga till Trafikverkets beslut om rangordning för
 studerade korridorer inom järnvägsutredningen för
 Östlänken.

Sida 3 av 13
 Datum: 2014-05-27
 Skala (A1): 1:20 000

0 0,25 0,5 0,75 1 1,25 km
 © Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Teckenförklaring

- Bå korridor (järnvägsutredning 2010)
- Grön korridor (järnvägsutredning 2010)
- Röd korridor (järnvägsutredning 2010)
- Båstana Nyköping (järnvägsutredning 2010)
- Korridorutredning Båstana Nyköping (2009-09-08)
- Korridorutredning Sjosa (2009-09-08)
- Korridorutredning Vagnhärad (2010-02-08)
- Korridorutredning Sjosa (2014-05-23)
- Korridorutredning Vagnhärad (2014-05-23)
- Båstana Nyköping (maj 2014)
- Korridorutredning Norrköping (2014-05-23)
- Korridorutredning Linköping (maj 2014)



DITASA ET