



TJÄNSTESKRIVELSE

2015-03-06

Samhällsbyggnadskontoret

Kommunstyrelsen

Remiss Ostlänken – PM om kulturmiljö

Dnr: TN 2014: 00298

Sammanfattning av ärendet

Ärendet är en komplettering på den remiss inför tillåtlighetsprövningen som Trafikverket genomförde 2014. Remissen omfattar två delar varav en berör Södertälje.

Den del som berör Södertälje behandlar kulturmiljö och visar hur Trafikverket beaktat de inkomna synpunkterna i förra årets remissbehandling.

Södertäljes svar är i stort positiv till Trafikverkets kompletteringar och klargöranden. I svaret har vi valt att bilägga den bilaga vi från kommunen lämnade 2009 på den remiss Banverket då genomförde eftersom samtliga de synpunkter som då lämnades kvarstår.

Beslutsunderlag

Remissvar daterat 2015-03-06

Ärendet

Trafikverket remitterade under 2014 ett omfattande underlag inför tillåtlighetsprövningen av Ostlänken där Södertälje lämnade ett svar. Med anledning av de synpunkter som kom fram har nu Trafikverket tagit fram ytterligare material som vi ges möjlighet att yttra oss om.

Remissen omfattar två delar, en del om dragningen genom Linköpings tätort och en del om kulturmiljö. Södertälje berörs endast av delen om kulturmiljö som är utformat som ett PM om hur kulturmiljöfrågorna ska beaktas i projektet. I PM:et har Trafikverket tydliggjort hur kulturmiljöaspekterna kommer att beaktas och på ett tillfredsställande sätt visat vilken hänsyn som kommer att tas till kulturmiljöfrågorna i projektet.

Trafikverket har även begärt en redogörelse för den valda sträckningens påverkan på kulturmiljön utmed sträckan. Denna redogörelse har vi från Södertälje kommun redovisat i ett tidigare skede under processen, nämligen i en remissomgång som gjordes av Banverket i Järnvägsutredningsskedet 2009. Vi har valt att återigen skicka in den då redovisade bilagan eftersom våra synpunkter kvarstår.

Ekonomiska konsekvenser och finansiering

Remissvaret medför inga ekonomiska konsekvenser för kommunen och kräver ingen finansiering.

Kontorets förslag till nämnden:

Godkänn kontorets underlag som Södertäljes svar på remissen

Kontorets/förvaltningens förslag till Kommunstyrelsen:

Besluta att kontorets underlag ska vara Södertäljes svar på remissen



Martin Andreae

Stadsdirektör



Kenneth Hagström

Samhällsbyggnadsdirektör

Handläggare: Mats Johannesson

Samhällsbyggnadsstrateg

Stab

Telefon (direkt): 08 5230 6634

E-post: mats.johannesson@sodertalje.se

Beslutet skickas till

trafikverket@trafikverket.se

märkt: TRV 2014/35728

Akten

Handläggaren



2015-03-06
Samhällsbyggnadskontoret
Dnr TN 2014: 00298

TRV 2014/35728
trafikverket@trafikverket.se

Yttrande om PM Ostlänken – TRV 2014:35728

kulturmiljö i planläggning och genomförande

Södertälje kommun ser positivt på att Trafikverket så tydligt lyfter fram kulturmiljölagens portalparagraf som grund för framtida agerande i projektet.

Ostlänken kommer i stora delar dominera landskapsbilden under lång tid varför det är viktigt att de åtgärdsprogram och kulturarvsanalyser som tas fram får stor vikt vid beslut om utformning. Södertälje kommun utgår från att åtgärdsprogrammet för tillvaratagande av kulturhistoriska byggnader och kulturmiljöer och kulturarvsanalyserna kommer tas fram i nära samarbete mellan kommunen, Trafikverket och berörda aktörer.

Södertälje kommun har i tidigare remissvar tillstyrkt genomförande enligt det valda alternativet. Kopplat till frågan i remissen om hur det redovisade alternativet tillgodoser eller motverkar våra intressen så har dessa synpunkter framförts i remiss 2009. Dessa synpunkter kvarstår och därför har Södertälje kommun valt att bifoga dessa till detta svar.

Södertälje kommun ser fram emot ett fortsatt gott samarbete i utformningen av Ostlänken.

Södertälje 2015-03-27

Boel Godner
Kommunstyrelsens ordförande

Bilaga - Detaljerat om kulturmiljöer och synpunkter för varje miljö, daterad 2009-01-29

Datum
2009-01-26

Dnr
KS 09/27

Banverket
Investeringsdivisionen
Projektdistrikt Mitt
Box 1070
172 22 SUNDBYBERG

Enhet Handläggare
SBK, Strategi och Stab Linda Axelsson

Bilaga - Detaljerat om kulturmiljöer och synpunkter för varje miljö

Kulturmiljöprogrammet har varit ute på remiss under hösten 2008 och inväntar för närvarande remissvar från Samhällsbyggnadskontoret innan beslut i Kommunfullmäktige. För berörda kommundelar, Hölö-Mörkö samt Järna har såväl Kultur- och Fritidnämnden godkänt rapporten som Hölö-Mörkö och Järna kommunalnämnder. De senare har även gett i uppdrag till Samhällsbyggnadskontoret att arbeta efter kulturmiljöprogrammet som ett undelag för samhällsplaneringen.

Hölö

Byar i höjdlägen och en agrart präglad bebyggelse från 1800-tidigt 1900-tal är karaktäristiskt för Hölö liksom mosaikodlingslandskapet. Området är mycket fornlämningsrikt. Öppna kulturlandskap längs föreslagen järnvägssträcka finns mellan Smedsta Backe-Ekeby samt i området kring Kyrksjön. *En dragning längs motorvägen innebär att flera bebyggelsemiljöer av enklare karaktär kommer att beröras eller försvinna. Det är av stor vikt att järnvägen underordnar sig motorvägens höjd i området från Smedsta backe söderut i nivå med Ekeby för att behålla siktlinjerna som ger en känsla av sammanhang i det öppna, böljande odlingslandskapet.*

Kyrksjön/Lillsjön

Besöksadress	Tfn 08-550 230 77	www.sodertalje.se
151 89 Södertälje	linda.axelsson@sodertalje.se	Org-nr 212 000-0159

Kulturlandskapet kring Kyrksjön är storslaget med höjdskillnader kring sjöarna och landskapsrum av böljande odlingsmark som öppnar upp sig mot Saltsjön i öster och i övrigt inramas av skogsklädda höjder. Det är ett känsligt kulturlandskap som delvis upplevs som ostört trots motorvägen. På östra sidan ligger byarna Österby och Vreta, utpekade i kommunens remissupplaga för kulturmiljöprogram.

Det är av stor vikt att järnvägsdragningen och dess utformning sker med hänsyn till landskapsbilden och att känslan av öppenhet och överblick i landskapet bibehålls.

Österbys gravfält

Gravfältet tillhör ett av de mest imponerande i denna del av kommunen med sina över 100 stycken järnåldersgravar och med de intilliggande ovanliga gravformerna samt en platskontinuitet sedan bronsålder.

De ovanliga gravarna bör skyddas från järnvägsdragningen och en påverkan på området undvikas..

Edeby

Ett av Hölös säterier under 1600-talet, idag en välbevarad gård. Mangårdsbyggnad från tidigt 1900-tal med påkostade marmorarbeten från intilliggande bevarade marmorbrott. Gårdsmiljö av ekonomibyggnader samt arbetarbostäder och fabriksbyggnader till stenbrotten. Upptas i kommunens remissupplaga av kulturmiljöprogram.

Mangårdsmiljön bör skyddas från spårdragning.

Linde

Ett av Södermanlands författartorp under tidigt 1900-tal. Linde som var soldattorp under 1800-talet är i övrigt välbevarat liksom dess enskilda läge.

Torpet Linde utpekas i kommunens remissupplaga av kulturmiljöprogram som en representativ kulturmiljö och bör ligga utanför spårkorridoren.

Tullgarn

Skogsområdets fornlämningar och det delvis dramatiska landskapet har både landskapsmässiga och historiska värden. I den södra delen av kommunen ligger den norra delen av den vikingatida vägsträckningen Tjuvstigen.

Så nära motorvägen som möjligt genom kronoparken och hänsyn till Tjuvstigens sträckning..

Gryt

Välbevarad enskilt belägen ålderdomlig gårdsmiljö av en knuttimrad enkelstuga med husgrunder och fornlämningar i direkt omgivning. Bosättning belagd sedan medeltid men fornlämningar intill vittnar om längre hävd.

Upptas i kommunens remissupplaga av kulturmiljöprogram.

Oklart om Gryt kommer att beröras men om järnvägen läggs på östra sidan bör det ske så nära motorvägen som möjligt och underordnas motorvägens höjd.

Ekeby

Liten gårdsenhet från 1600-1800-talet belägen på en liten höjd med närliggande fornlämningar.

Vid placering på östra sidan bör hänsyn tas till Ekebys gårdsmiljö och påverkan av denna.

Smedsta

En av Hölös välbevarade byar sedan medeltid men med närliggande fornlämningar som antyder en förhistorisk hävd. Tidvis en av de större och starka bystrukturerna i socknen. Bebyggelsen representerar 1800-och tidigt 1900-tal, placerad på ömse sidor om vägen som slingrar sig genom byn. Byn ligger på en liten höjd i det bördiga jordbrukslandskapet med ekonomibyggnaderna som avskärmande i utkant och med höga ädellövträd. Upptas i kommunens remissupplaga av kulturmiljöprogram.

En dragning av Ostlänken på västra sidan riskerar att skada de kulturhistoriska värdena av betydelse för landskapet och för områdets karaktär.

Nackunga prästgård

Att döma av kartorna berörs inte denna kulturhistoriskt värdefulla miljö av spårdragningen.

Järna

Södertuna

Södertunaområdet innehåller ett flertal fornlämningar.

Besöksadress	Tfn 08-550 230 77	www.sodertalje.se
151 89 Södertälje	linda.axelsson@sodertalje.se	Org-nr 212 000-0159

Järnaslätten, även kallad Järnadalen

Järnaslätten är ett öppet kulturlandskap till större delen dominerat av sammanhängande odlingsmark som sträcker sig österut mot Järnafjärden. Området har ett mycket högt kulturhistoriskt värde. Här och var reser sig höjder med ibland magnifika berghällar som vid Övereneby. Bebyggelsen som består av enskilt belägna gårdar, torp men även av byliknande grupperingar är tillkommen under 1700-talet och 1800-talet. I området utgör sentida antroposofisk bebyggelse en modern byform. Järnaslätten öppnar upp för siktlinjer i landskapet och utgör en både visuell och fysisk länk mellan Överjärna och Ytterjärna socknar. Genom området slingrar sig delvis Moraån med utlopp i Järnafjärden och i väster är den gamla vägen som leder söderut. Området är fornlämningsrikt med representativa fornlämningar, bl.a. kring Linga gård, ett centrum i området under förhistorisk tid. I området finns även den äldre häradsvägen bevarad söderut mot Hölö, delvis med hålvägar som löper parallellt med denna. Ett aktivt jordbruk är en förutsättning för upprätthållandet av kulturlandskapet.

Järnvägen kommer att utgöra en negativ påverkan i det öppna kulturlandskapet både visuellt och i påverkan på jordbruket. Ur kulturmiljöaspekt bör järnvägen läggas så nära motorvägen som möjligt i området för att minimera påverkan på kulturlandskapet och för att inte ta så mycket jordbruksmark i anspråk. Det är önskvärt att järnvägen här håller en låg nivå för att inte utgöra en visuell barriär i det öppna landskapet.

Skäve/Norrbyvälle

Gårdar på Järnaslätten av 1800-talsbebyggelse med huvudbyggnad och ekonomibyggnader, äldre vägnät och allé. Vid gårdarna bedrivs läkepedagogiska verksamheter som tillsammans med småskaliga kreativa verksamheter bidrar till Järnas profil.

Spåret bör komma så nära motorvägen som möjligt för att minimera påverkan på miljöerna dels fysiskt men även bullermässigt med hänsyn till deras läkepedagogiska verksamheter som är beroende av avskildhet

Saltå

Kvarnbyggnaden vid Saltå utgör ett landmärke och förknippas med Järnas ekologiska jordbruksprofil och småverksamheter. Kvarnverksamheten vid Saltå har en kontinuitet sedan 1300-talet. Bageribyggnaden på området är en symbol för Saltås biodynamiska produkter. Intill ligger Saltå by samt en skola med läkepedagogisk verksamhet i en antroposofiskt präglad arkitek-

tur. Gångbron ingår i områdets profil. Vid motorvägen ligger en ekholme med ett vackert järnåldergravfält och åldrade ekar. I området finns betade hagmarker. I sydost ligger Steinerområdet som är ett antroposofiskt centrum med bebyggelse av riksintresse.

Det är av stor vikt att järnvägen på västra sidan av motorvägen ligger lågt i landskapet för att inte störa Saltå kvarn visuellt och fysiskt. Gångbron som en del av områdets karaktär är ett inslag i miljön av stor visuell men även kommunikationsmässig betydelse som förbindelse över motorväg/järnväg mellan den gamla vägens östra och västra sida.

Gerstaberger

Herrgårdsmiljö av mycket högt kulturhistoriskt värde som upptas i kommunens kulturmiljöprogram som en byggnadshistoriskt värdefull miljö, ett av Ytterjärnas säterier. Det ligger i västra änden av det så kallade Bergagarnet, en förhistorisk havsvik som går från Farstaviken i öster och som kantas av en stor mängd fornlämningar. Gerstaberger ligger i gränsen mellan skogsmark och den bördiga odlingsmarken med karaktäristiskt med enskilt belägna torp i skogsmark.

En breddning av spåret vid Gerstaberger inverkar negativt på kulturmiljöns avskildhet. Kopplingspunkten vid Gerstaberger kan utgöra en hotbild mot kulturmiljön beroende på placering och utformning och bör ges en placering söder om gårdsmiljön och odlingsmarkernas utbredning.

Emma Tibblin

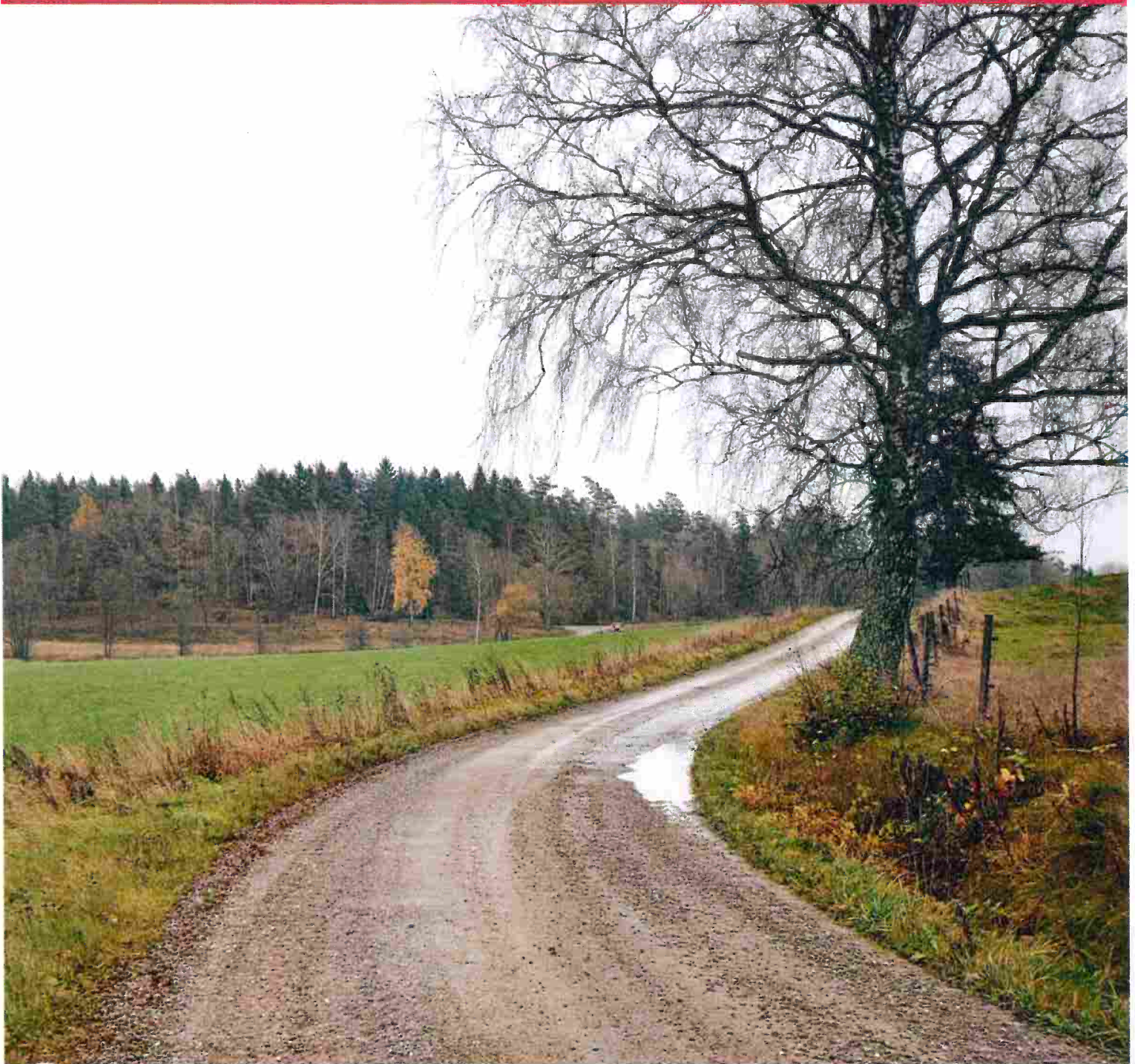
2009-01-20

Besöksadress	Tfn 08-550 230 77	www.sodertalje.se
151 89 Södertälje	linda.axelsson@sodertalje.se	Org-nr 212 000-0159

PM Ostlänken

Kulturmiljö i planläggning och genomförande

2015-02-11



Innehåll

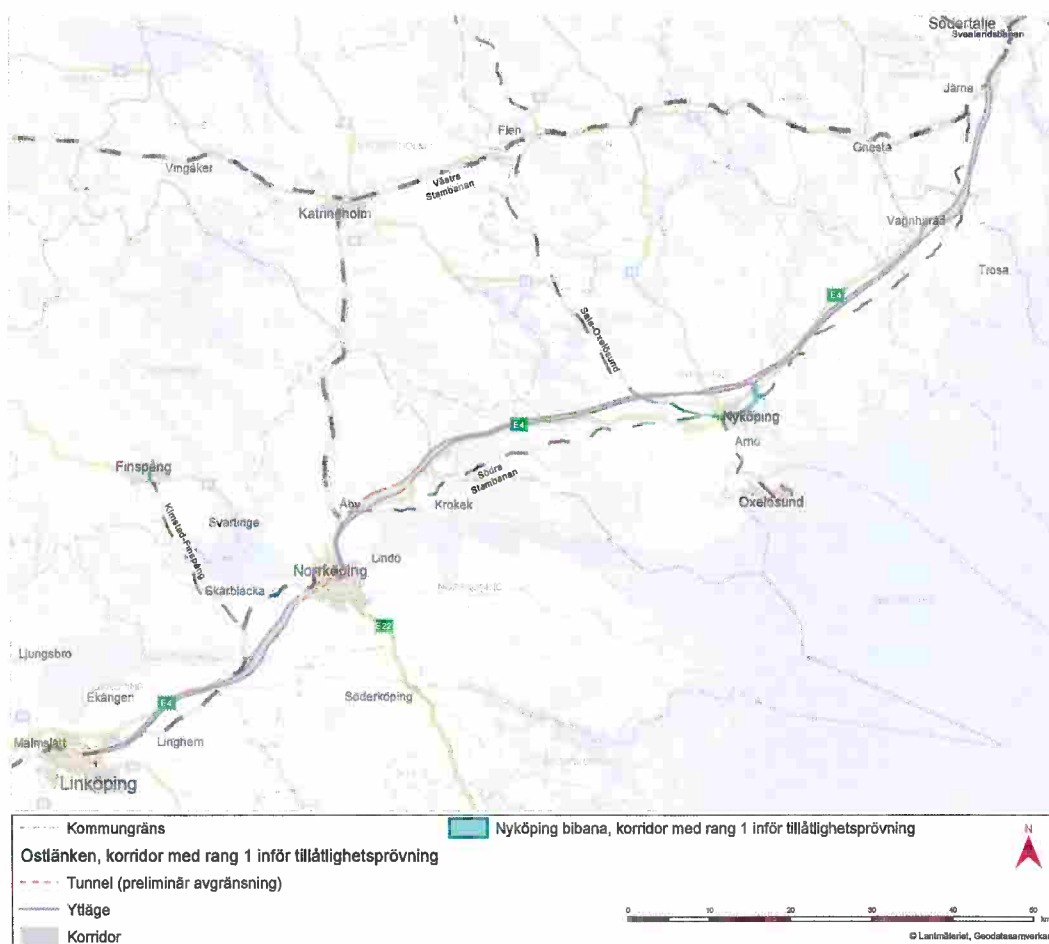
1 Inledning.....	4
1.1 Bakgrund och syfte.....	4
1.2 Förhållningssätt.....	5
2 Förutsättningar	6
2.1 Tekniska förutsättningar	6
2.2 Kulturhistoriska utmaningar.....	6
3 Miljösäkring	8
3.1 Planläggning.....	8
3.2 Byggskede	8
3.3 Driftskede	8
4 Handlingsprogram.....	9
4.1 Handlingsprogrammets syfte	9
4.2 Åtgärder	10
4.3 Åtgärder för att stärka kulturmiljövärden	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 passagerna 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 järnvägsträckningen. 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 planläggningsarbetet.

Ostlänken kommer att bli ett av de mest omfattande arkeologiska projekten någonsin. Järnvägskorridoren planeras genom ett av landets mest fornlämningsstäta områden med ett stort antal registrerade fornlämnningar från den äldsta stenåldern och framåt. Hösten 2014 genomfördes arkeologiska utredningar i korridorens hela bredd. Syftet är att identifiera okända fornlämnningar och viktiga karaktäriserande fornlämningsmiljöer i landskapet. Det är viktigt att detta arbete nu har genomförts i detta skede av planläggningsprocessen, 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 genomförandeavtal.

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 planläggningsskedet 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 Väst-länken 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 påverkar kulturmiljön, t ex schaktning, pålning, borrning 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 kulturmiljövården 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 tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. Miljöbalken av Ostlänken, ny höghastighetsjärnväg mellan Järna och Linköping, delen inom Stockholms län*. Dnr 343221476-201, datum 2014-09-30.

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

Regeringens proposition 2011/12:118. *Planeringssystem för transportinfrastruktur*.

Riksantikvarieämbetet. 2006. *Ostlänken järnvägsutredning. Kulturmiljöanalys. 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 tillåtlighetsprövningen 2014-05-18*. Dnr TRV 2014/4761. Trafikverket.

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

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

Trafikverket. 2009c. *Ostlänken järnvägsutredning. Miljökonsekvensbeskrivning 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