

## TJÄNSTESKRIVELSE

Datum

2017-11-30

Samhällsbyggnadskontoret

Stadsbyggnadsnämnden  
Kommunstyrelsen

## Remiss: Kompletterande handlingar i pågående tillåtlighetsärende för Ostlänken

Diarienummer: SBN-2017-02451

### Sammanfattning av ärendet

Denna remiss omfattar kompletteringar och tillägg kopplat till ansökan om tillåtlighet för genomförande av Ostlänken. Delarna av remissen som berör sträckningen i Trosa och Nyköpings kommuner är samberett med de övriga kommunerna inom Ostlänkensamarbetet. Samberedningen har försvarats av den mycket korta remisstiden. Övriga delar i remissen är samberedda med KoF och Mk.

Stora delar av materialet är behandlat tidigare i processen och vid tidigare remisser. De synpunkter som Södertälje påtalat i tidigare remissvar kopplat till skydd av miljö- och kulturvärden har i huvudsak beaktat på ett, enligt sakkunniga tjänstemän, acceptabelt sätt. Främst gäller det frågor kring påverkan på kulturmiljön utmed Järnslätten, skyddet av Moraån och Tullgarns naturreservat samt dragningen förbi Hölö.

Kompletterande uppgifter (beslutsunderlag 1) om tänkbara linjedragningar genom Tullgarn och stationslägen i Vagnhärad har presenterats av Trafikverket vid ett separat möte med Trosa kommun den 29 november. Informationen från det mötet har beaktats och inarbetats i detta remissvar.

### Beslutsunderlag

1. PM Järnvägssträckning genom Tullgarn Natura 2000
2. PM Ostlänken – Korridorjusteringar, Herrbeta i Linköpings kommun och Nyköpings resecentrum på bibanan
3. PM Kompletterande lokaliseringstudering, Bibana Nyköping,
4. Bilaga 1 Karta utvisande korridorjusteringar Herrbeta
5. Bilaga 2 Karta utvisande korridorjusteringar Nyköping bibana
6. PM Påverkan på riksintressena Trosaåns dalgång, Nyköpingsåns dalgång, Törnevalla och Gamla vägen Stavsjö-Krokek
7. PM påverkan på grundvattenförekomster och större grundvattenmagasin
8. PM Påverkan av stängsling samt åtgärder för att förebygga, hindra eller motverka barriär- och fragmenteringseffekter för människor, djur och växter

Diarienummer

SBN-2017-02451

9. PM Konsekvenser: Dimensionerad hastighet 250 km/h – Analys av Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029
10. PM Bedömd påverkan på sjön Skiren till följd av dränering till tunnel
11. PM Justering av korridor med större avstånd till sjön Skiren
12. PM Ostlänken – Påverkansrisk på vattenförsörjningen till följd av planerad tunneldragning genom Norrköping
13. PM Ostlänkens påverkan på Bråvikens förkastningssystem
14. PM Påverkan på riksintressena Trosaåns dalgång, Nyköpingsåns dalgång,
15. PM Törnevalla och Gamla vägen Stavsjö-Krokek

### **Ekonomiska konsekvenser och finansiering**

Vid beslut om tillåtlighet för Ostlänken och när byggnation påbörjas kommer den medfinansiering som avtalats med Sverigeförhandlingen på 47,5 Mkr att påbörjas enligt avtalad betalningsplan. Några övriga kostnader för byggnation av Ostlänken är inte avtalade men kan eventuellt uppstå under framtida förhandlingar kring genomförandeavtal med Trafikverket. Några sådana tänkbara kostnader är inte identifierade i dagsläget.

### **Förvaltningens förslag till stadsbyggnadsnämnden**

Ge bifall till att förvaltningens förslag ska vara Södertälje kommuns svar på remissen.

### **Förvaltningens förslag till kommunstyrelsen:**

Besluta att förvaltningens förslag ska vara Södertälje kommuns svar på remissen

### **Beslutet ska skickas till**

[trafikverket@trafikverket.se](mailto:trafikverket@trafikverket.se)      märkt:TRV 2014/35728.

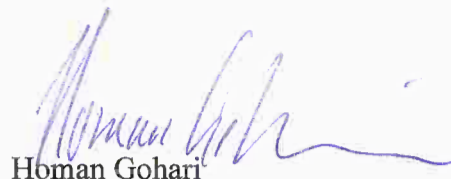
Akten

Handläggaren



Rickard Sundbom

Stadsdirektör



Homan Gohari

T f samhällsbyggnadsdirektör

Handläggare:

Mats Johannesson

Samhällsbyggnadskontoret

Trafikverket

Stab

Datum

2017-11-23

Diarienummer

KS 17/xxx

Ärende

Remiss: kompletterande handlingar i pågående tillåtlighetsärende för Ostlänken

## Remissvar avseende kompletterande handlingar i pågående tillåtlighetsärende för Ostlänken

### Sammanfattning

Södertälje kommun vill framföra att de synpunkter som framförts i tidigare remisser under de inledande stegen för att förverkliga Ostlänken hanterats på ett förtjänstfullt sätt. Södertälje kommun har bland annat pekat på ett antal svårigheter och kritiska aspekter kopplat till skydd av miljö- och kulturvärden utmed sträckningen i Södertälje kommun. Främst gäller det frågor kring påverkan på kulturmiljön utmed Järnaslätten, skyddet av Tullgarn samt dragningen förbi Hölö. Södertälje kommun utgår från att Trafikverket har ambitionsnivån att hantera miljö- och kulturmiljö-frågorna på samma nivå som man hittills visat i detta stora infrastrukturprojekt. Det är dock viktigt att dessa aspekter vägs på ett ansvarsfullt sätt mot Ostlänkens mål för tillgänglighet och regional utveckling, vilket är särskilt viktigt för dragningen genom Tullgarn, placeringen av Vagnhärad station samt hur stationerna i Nyköping och Skavsta ska kunna trafikeras.

Det samarbete som hittills bedrivits under samrådsskedet för dragningen genom Södertälje kommun har varit positivt. Södertälje kommun ser dock på flera ställen i remissmaterialet skrivningar där det föreslås att framtida samråd endast kommer att ske med länsstyrelserna. Södertälje kommun kan inte acceptera denna låga ambitionsnivå när det gäller samarbete och samråd med kommunerna i frågor kopplat till intrång och påverkan på miljön och kulturlandskapet.

När det gäller järnvägsdragningarna genom Tullgarns naturreservat, placeringen av Vagnhärad station och utformningen av bibanan vid Nyköping anser Södertälje kommun att det beslutsunderlag som presenteras är otillräckligt och att remisstiden varit mycket kort. Södertälje kommun vill därför göra en reservation för att detta svar förutsätter att Trafikverkets slutliga dragningar genom Trosa och Nyköpings kommuner sker i samförstånd med dessa kommuner.

Baserat på redovisat material, och med ovan redovisad reservation, ställer sig Södertälje kommun positiv till att regeringen beviljar denna tillåtlighetsansökan enligt miljöbalken.

## **PM Järnvägssträckning genom Tullgarn Natura 2000**

Trafikverket har under remisstiden skickat ut ytterligare ett PM avseende passagen av Tullgarns naturreservat. Förslaget har kommit mycket sent i beredningen, vilket gjort det svårt att överblicka konsekvenserna av de alternativa spårlinjer som redovisas.

Det är mycket förvånande hur Trafikverket väljer ut, redovisar och jämför alternativen. I det pågående samrådsskedet redovisar projekt Ostlänken att de just nu studerar två alternativ till den tidigare förordade spårlinjen. Ett av alternativen överensstämmer med alternativ C i promemorian, men det andra alternativet (kallat 3E) redovisas endast på en karta i PM "Påverkan på riksintressen" utan närmare beskrivning. Alternativ 3E är lika mycket utrett som det alternativ C som presenteras i detta PM. Därför är det enligt kommunens uppfattning självklart att en seriös jämförelse av tänkbara alternativ också ska omfatta 3E. Detta framstår ännu tydligare när jämförelsen i PM Tullgarn innehåller tre uppenbart orealistiska jämförelsealternativ (A, B och D). Hur dessa alternativa dragningar vid Vagnhärad har tagits fram verkar oklart. Södertälje kommun förordar, baserat på redovisat beslutsunderlag, alternativ C men detta ställningstagande förutsätter att kommande stationsläge accepteras av Trosa kommun.

Södertälje kommun stödjer helt ambitionen att hitta en lösning som motverkar negativ påverkan på kultur- och naturvärden. Men det är bekymmersamt då det ger så stor påverkan på stationsläget i Vagnhärad. Detta kan innebära att resandet blir lägre och att de positiva effekterna av Ostlänken för regional utveckling och överflyttningen till klimatsmart resande minskar. Det är därför viktigt att dessa aspekter sammanvägas med bland annat effekterna på trafikeringen av stationen i Vagnhärad.

## **PM Ostlänken – Korridorjusteringar, Herrbeta i Linköpings kommun och Nyköpings resecentrum på bibanan**

### **PM Kompletterande lokaliseringsutredning, Bibana Nyköping**

Södertälje kommun förordar alternativet röd korridor med lång bibanan och station vid Skavsta flygplats på huvudbanan som det bästa alternativet. Södertälje kommun är beredd att ändra sitt ställningstagande om Trafikverket och Nyköpings kommun gemensamt utvecklar och avtalar om ett annat alternativ.

Södertälje kommun bygger sitt beslut på Nyköpings kommuns åsikt att röd korridor med lång bibana bäst tillgodser Nyköpings och Skavsta flygplats utveckling. Södertälje kommun anser att Trafikverket inte har belyst frågan utifrån ett transportslagsövergripande perspektiv och har inte beaktat behovet av utvecklad internationell tillgänglighet i Stockholm/Mälardalen. Trafikverket bygger sin analys på antagande om trafikering som inte är korrekt underbyggda samt att Trafikverket, Skavsta flygplats och Nyköpings kommun har en avsiktsförklaring om att samverka för en station på huvudbanan vid flygplatsen, som nu Trafikverket frångår.

**PM påverkan på grundvattenförekomster och större grundvattenmagasin**

Södertälje kommun ställer sig bakom de redovisade ambitioner för skydd av grundvatten som redovisas, främst gäller det de redovisade lösningarna med skyddsinfiltration och täta betongkonstruktioner som planeras för att upprätthålla nuvarande grundvattennivåer. Södertälje kommun vill särskilt peka på vikten av att skydda grundvattentäkterna i Hölö och Överjärna.

**PM Påverkan av stängsling samt åtgärder för att förebygga, hindra eller motverka barriär- och fragmenteringseffekter för människor, djur och växter**

Södertälje kommun är positiva till Trafikverkets redovisade ambitioner att värna Järnaslättns landskapliga värden genom att välja ett markförlagt läge vilket Södertälje ställt sig positiv till under samrådskedet. Det är också positivt att järnvägen planeras i en så nära anslutning till E4 som möjligt och därigenom minimerar fragmenteringen av landskapet.

Södertälje kommun stöder den redovisade ambitionen att värna den värdefulla miljön utmed Moraån genom ett omsorgsfullt val vid placering av exempelvis brostöd så att intrången i strandmiljön och påverkan på känsliga habitat inte stör med än absolut nödvändigt.

Södertälje kommun vill påpeka att även kulturhistoriskt värdefulla byggnader av klass 2 kan vara aktuella för flytt beroende på betydelse i kommunen. Dessa kan ha ett högt kulturhistoriskt värde i kommunen men inte komma ifråga som byggnadsminne ur ett regionalt perspektiv. Det är därför viktigt att det vid en flytt inte bara genomförs samråd med länsstyrelserna utan även med kommunerna.

När det gäller stängsling utmed järnvägen vill Södertälje kommun framföra att det är viktigt att onödiga barriäreffekter minimeras genom kompenserande faunapassager för alla förekommande djurarter och att fragmentering av biotoper minimeras genom kompenserande åtgärder.

**PM Konsekvenser: Dimensionerad hastighet 250 km/h – Analys av Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029**

Södertälje kommun väljer att i detta remissvar inte ta ställning i frågan om dimensionerande hastighet för Ostlänken utan konstaterar att de båda hastigheterna har både positiva och negativa effekter. Södertälje kommun vill dock påpeka att förutsättningarna för trafikering, tillgänglighet, buller, barriäreffekter, kostnader och påverkan på miljö måste värderas ur ett helhetsperspektiv vid det framtida ställningstagandet om vilket som blir dimensionerande hastighet. Södertälje kommun anser inte att det är möjligt för kommunen att göra denna avvägning i dagsläget baserat på redovisat underlag. Det är dock av yttersta vikt att Ostlänken utformas så att de positiva effekterna för arbetspendling och regional utveckling förverkligas.

**Södertälje kommun väljer att inte lämna några synpunkter kopplat till nedanstående PM**

- Bedömd påverkan på sjön Skiren till följd av dränering till tunnel
- Justering av korridor med större avstånd till sjön Skiren
- PM Påverkan på riksintressena Trosaåns dalgång, Nyköpingsåns dalgång, Törnevalla och Gamla vägen Stavsjö-Krokek
- Ostlänken – Påverkansrisk på vattenförsörjningen till följd av planerad tunneldragning genom Norrköping
- Ostlänkens påverkan på Bråvikens förkastningssystem
- Påverkan på riksintressena Trosaåns dalgång, Nyköpingsåns dalgång,
- Törnevalla och Gamla vägen Stavsjö-Krokek

Boel Godner  
Kommunstyrelsens ordförande

Handläggare:  
Mats Johannesson  
Samhällsbyggnadsstrateg