



TJÄNSTESKRIVELSE

Datum

2018-08-16

Samhällsbyggnadskontoret

Stadsbyggnadsnämnden

Kommunstyrelsen

Remiss: Samrådsremiss för Ostlänken delen Gerstaberg - Långsjön i Södertälje kommun, Stockholms län

Diarienummer: SBN-2018-01078

Sammanfattning av ärendet

Samrådsremissen omfattar Ostlänkens dragning från Kyrksjön i Södertälje kommuns södra del till Trosaåns dalgång i Trosa kommun. De förändringar som Trafikverkets nya förslag till linjedragning medför ligger till absolut största delen i Trosa kommun. De tidigare synpunkter som Södertälje kommun lyft fram kring spårdragningen i övriga delar av Södertälje kommun i tidigare remisser har i stort sett helt beaktats och påverkas inte av detta förslag.

För Södertälje kommun är förändringen att brohöjden på den delen av järnvägen förbi Kyrksjön kommer att sänkas något. Det nya förslaget till spårdragning är främst en ny dragning genom Tullgarns Natura2000-område söder om kommungränsen där sträckningen i tunnel utökas. På så sätt minskas störningarna i Tullgarn, vilket är den främsta anledningen till att kontoret föreslår ett positivt remissvar från Södertälje kommun.

Beslutsunderlag

Samrådsmissiv, daterat 2018-05-28

Beslut avseende nytt spårlinjeval för Ostlänken..., PM daterat 2018-03-19

Kartor, för delen Kyrksjön-Trosaån, daterade 2018-05-28

Remissvar, daterat 2018-08-16

Ekonomiska konsekvenser och finansiering

Remissvaret medför inga ekonomiska konsekvenser och kräver ingen finansiering.

Förvaltningens förslag till nämnden

Ge bifall till förvaltningens förslag till remissvar.

Förvaltningens förslag till Kommunstyrelsen

Besluta att förvaltningens förslag till remissvar ska vara Södertäljes svar på remissen.

Diarienummer
SBN-2018-01078

Förvaltningens förslag till Kommunstyrelsen

Besluta att förvaltningens förslag till remissvar ska vara Södertäljes svar på remissen.

Beslutet ska skickas till

Trafikverket, box 1140 631 80 Eskilstuna

Akten

Handläggaren



Rickard Sundbom
Stadsdirektör



Homan Gohari
Samhällsbyggnadsdirektör

Handläggare:
Mats Johannesson



Samhällsbyggnadskontoret

Stab

Datum

2018-08-16

Diarienummer

SBN-2018-01078

Ärende

Remiss: Samrådsremiss för Ostlänken delen Gerstaberg - Långsjön i Södertälje kommun, Stockholms län

Trafikverket

Box 1140

631 80 Eskilstuna

Remiss: Samrådsremiss för Ostlänken delen Gerstaberg - Långsjön i Södertälje kommun, Stockholms län

Södertälje kommun ser positivt på det förslag som Trafikverket lyfter fram i samrådsremissen. Alternativet 4H som nu föreslås har ett antal fördelar söder om kommungränsen som medför att Södertälje kommun ställer sig positiv till förslaget till bansträckning. Den tydligaste fördelen är att Trafikverket funnit en lösning som innebär en minskning av intrånget på Tullgarnas Natura 2000-område i Trosa kommun utan att det medför negativa förändringar på stäckningen inom Södertälje kommun.

Södertälje kommun har under hela processen lyft vikten av att minska barriäreffekter och störningar på omkringliggande miljö och har i tidigare remissvar lyft fram att kommunen anser att Trafikverket tagit dessa frågor på stort allvar. Alternativ 4H är ytterligare ett steg mot att minska oönskade barriäreffekter för djurliv, rekreation och friluftsliv vilket kommunen ser positivt på.

Det är även positivt att Trafikverket valt att förorda ett alternativ som har en lägre livscykelkostnad till följd av lägre underhållskostnader och därmed färre framtida stillestånd.

Boel Godner

Kommunstyrelsens ordförande

Ärendenummer
TRV 2014/72080
Ert ärendenummer

Ärende 5
Dokumentdatum
2018-05-28
Sidor
1(1)



Södertälje kommun
Att: Mats Johannesson
151 89 Södertälje

Kopia till:
Diariet

SÖDERTÄLJE KOMMUN	
Ank	2018 -05- 2 8
Samhällsbyggnadskontoret	
Dnr.	SBN-2018-01078

Samrådsremiss för Ostlänken delen Gerstaberg – Långsjön i Södertälje kommun, Stockholms län

Trafikverket vill nu samråda om en ny spårlinje och nytt tekniskt utförande för Ostlänken på sträckan Kyrksjön-Trosaån inom ramen för pågående järnvägsplanprocess. Anledningen till den förändrade spårlinjen är främst på grund av Ostlänkens passage genom Natura 2000-området Tullgarn i Södermanlands län. Dock påverkar den förändrade linjeföringen genom Tullgarn en bit in i Södertälje kommun, Stockholms län. Därför önskar Trafikverket kommunens yttrande på den nya spårlinjen från Kyrksjön till länsgränsen.

Som underlag bifogas *PM Beslut avseende nytt spårlinjeval genom Tullgarns Natura 2000-område* (bilaga 1) samt *samrådskartor* (bilaga 2) samt *informationsblad sträckan Kyrksjön-Trosaån* (bilaga 3).

Trafikverket önskar kommunens yttrande senast **31 augusti 2018**. Dessa skickas till investeringsprojekt@trafikverket.se eller Ärendemottagningen Region Öst, Box 1140, 631 80 Eskilstuna. Använd ärendenummer TRV 2014/72080.

Underlaget levereras per post samt via e-post med länkar till Trafikverkets filserver PDBi.

Efter denna remiss arbetar vi vidare med handlingarna med stöd av inkomna synpunkter.

Vid eventuella frågor ta kontakt med projektledare Ulf Broberg på tel. 010-123 41 09 eller via e-post: ulf.broberg@trafikverket.se.

Med vänlig hälsning

Ulf Broberg, Projektledare Delprojekt Södertälje-Trosa



Beslut avseende nytt spårlinjeval för Ostlänkens dragning genom Tullgarns Natura-2000-område ca km 12+200 och ca km 24+000

Detta beslut är gällande från idag.

Innehållsförteckning

Bakgrund	2
Framtaget beslutsunderlag	3
Livscykelkostnader	3
Energiaspekter	3
Omgivningspåverkan	4
Risk och säkerhet	4
Sociala konsekvenser	4
Osäkerheter	4
Övriga utredda spårlinjealternativ genom Tullgarn	5
Av Trafikverket identifierade osäkerheter	5
Bilagor	5
Beslut	6

PM

Ärendenummer
TRV 2014/72078
TRV 2014/72080
TRV 2014/48912
Projektnummer
146457

Dokumentdatum
2018-03-19

Sidor
2(6)



Bakgrund

I april 2014 ansökte Trafikverket hos Länsstyrelsen i Södermanlands län om tillstånd enligt miljöbalken för Ostlänkens passage genom Tullgarns Natura 2000-område för sträckningsalternativen Grön 21, Röd 31O, Röd 31U, Röd 33O, Röd 33U och Röd 34. Dessa alternativ hade tagits fram under järnvägsutredningen och med den kunskap och de projekteringsförutsättningar som då gällde. I juli 2014 lämnade Länsstyrelsen tillstånd till Trafikverket enligt Miljöbalken för passage av ny järnväg genom Tullgarn för de sex ansökta alternativen. Tillstånden förenades med ett 40-tal villkor. Dessa tillståndsgivna linjer blev sedan projekteringsförutsättningar till Ostlänkens järnvägsplaneskede.

I november 2015, lite mer än ett år in i projekteringsskedet av Ostlänkens delsträcka Södertälje-Trosas två järnvägsplaner, fattade Trafikverket, baserat på utredningsmaterial (PM Förslag tillspårlinje – samlad bedömning slutversion daterad 2016-05-24 TRV 2014/72078:105), beslut (TRV 2014/48912:417) om förordat spårlinjealternativ för hela delsträckan Södertälje-Trosa. Beslutet blev då Grön 21 som i PM:et ställdes mot Röd 34. Den successiva acceptansen är signerad av dåvarande projektledare för delprojektet och beslutet togs i samsyn med dåvarande projektchef och projekteringschef. I den samlade bedömningen av målpuppfyllelse var skillnaden mellan alternativen liten. Den avgörande alternativskiljande aspekten var målpuppfyllelsen för människa och samhälle där Grön 21 medger en bättre möjlighet för samhällsutveckling för Södertälje och Trosa kommuner än Röd 34. Spårlinjeförslaget presenterades sedan på totalt tre öppna hus, ett i Trosa kommun november-15 (TRV 2014/72078:62) och två i Södertälje kommun januari-16 (TRV 2014/72080:41) samt inkom Södertälje och Trosa kommuner med ett gemensamt yttrande (TRV 2014/72078:59 och TRV 2014/72080:25). Även Södermanlands länsstyrelse (TRV 2014/72078:111, Trafikverkets bemötande TRV 2014/72078:145) och Stockholms länsstyrelse (TRV 2014/72080:85, Trafikverkets bemötande TRV 2014/72080:102) inkom med yttranden. Södermanlands länsstyrelse framför i sitt yttrande att de saknar en djupare rimlighetsbedömning av möjligheten att kombinera linjerna Röd 34 och Grön 21 genom Tullgarn vilket de anser skulle kunna öppna upp för att möta de olika utmaningarna kring hänsyn till allmänna intressen.

Sedan föreslagen spårlinje presenterades har Trafikverket fått in viktiga samrådssynpunkter, bland annat i ovanstående yttranden och synpunkter sammanställda i respektive samrådsredogörelse TRV 2014/72078:110 och TRV 2014/72080:78, samt nya kunskaper. Det har bland annat under den fortsatta projekteringen framkommit att det blir svårt att klara de villkor Länsstyrelsen gett för passage av Tullgarns Natura 2000-område. Detta kopplat till både byggnation och drift av järnvägen. För de övriga fem alternativen har fyra stycken bedömts väldigt tekniskt komplicerade på grund av att de skulle korsa de två kalkbrotten som ligger nordväst om Vagnhärad samhälle. Återstående tillståndsgivet alternativ, Röd 34, valdes bort i och med spårlinjevalet 2015. Se stycket ovan.

Av kapacitetsskäl ville Trafikverket undersöka om Vagnhärad station gick att utforma med längre sidospår. Utredningen visade att en förlängning inte var möjlig för Grön 21 utan betydande ändring av linjesträckningen. Konsekvenserna, kontra fördelarna, bedömdes som alltför stora och begäran om längre sidospår drogs tillbaka. Därför gäller de ursprungliga förutsättningarna där sidospårens längder primärt är anpassade utifrån de krav som signal och spår ställer. Spårlinjealternativen 1 och 2 genom Tullgarn utreddes därmed inte vidare.

Med bakgrund av ovan beslutade Trafikverket i slutet av 2016 att utreda ytterligare nya alternativ på spårlinjedragning genom Tullgarn. Utredningen fick namnet PM justerade växellågen Vagnhärad. Spårlinjedragningen från Gerstaberget till ca km 12+200 samt från ca km 24+000 till kommungränsen i Sillekrog kvarstår som Grön 21 inklusive inarbetade optimeringar och mindre korrigeringar.

Framtaget beslutsunderlag

I december 2017 levererades en upprättad version av PM justerade växellägen Vagnhärad. Dokumentet är per dagens datum inte slutlevererat då revidering pågår med anledning av synpunkter. Trots det missvisande namnet är detta ett beslutsunderlag för ny spårlinje genom Tullgarn. I underlaget redogör respektive teknikområde för sin rekommendation samt så redogörs för en samlad bedömning där alternativ 4H bedöms som mest fördelaktig. Detta redovisas i kap 6.4 Samlad bedömning.

Nedan redovisas bedömningar och rekommendationer för respektive område i checklistan samt med hänvisningar till berört/berörda kapitel i PM justerade växellägen Vagnhärad 2017-12-13. Spårlinjebeslutet avgränsas till utredningens avgränsning inom förordad röd korridor mellan ca km 12+200 och ca km 24+000. I övrigt är spårlinjen Gerstabergr-Sillekrog beslutad enligt Grön 21 med korrigeringar enligt separata beslut.

Men Grön 21 nedan syftas till Grön 21's dragning genom Tullgarn från ca km 12+200 till ca km 24+000.

Livscykelkostnader

Redovisas i kap 4.17 och 5.11 LCC.

Investeringskostnaden är lägst för Grön 21 men ur ett livscykelkostnadsperspektiv tyder det på att 4H är mer fördelaktigt då mängden underhåll, reinvestering och stillestånd bedöms bli lägre över tid.

Energiaspekter

Redogörs för i kap 4.22 Klimatkalkyl.

Skillnaden i utsläpp av växthusgaser Grön 21 och 4H beror främst på lägre utsläpp från *Miljöåtgärder (bullerskyddsplank)* och *Byggnadsverk/Konstbyggnad (betongtråg)*. Resultatet är i detta skede att anse som osäkert men skillnaderna mot Grön 21 är så markanta att 4H bedöms som ett bättre alternativ sett till klimataspekter.

Utsläpp av växthusgaser
[kton CO₂e]

250

200

150

100

50

0

JA (Grön 21)

UA4h



Omgivningspåverkan

Genomgående i stora delar av dokumentet samt 4.14 Järnvägsmark.

Samtliga teknikområden inom MKB/Miljö gör bedömningen att utredningsalternativ 4H är bättre jämfört med Grön 21 för såväl passagen genom Tullgarn som för sträckan som helhet.

Vid passagen genom Tullgarns natura 2000-område undviker 4H störningar och barriäreffekter genom lång tunnelsträckning och har yttligt läge endast på kort sträcka i Natura 2000-områdets södra del. Alternativet medför en minskning av bullerstörda områden i Tullgarn på grund av passagen i tunnel. Det fysiska markintrånget i Tullgarn är begränsat för 4H.

Tabell oSammanställning masshantering och markanspråk.

	Grön 21 ca km 12,2-24	4H
Jordschakt	220 000 m ³	200 000 m ³
Bergschakt	310 000 m ³	285 000 m ³
Bergschakt (Berguttag) Tunnel	135 000 m ³	670 000 m ³
Fyllning/Bank	80 000 m ³	40 000 m ³
Frostisoleringslager	120 000 m ³	130 000 m ³
Markanspråk (Järnvägsmark)	29,3 ha	20,4 ha

Risk och säkerhet

Underlag finns i kap 4.18 och 5.13 Risk och säkerhet samt 4.16 Tunnelsäkerhet och brand

Spårlinje 4H går att utföra med ett stationsläge där stoppbockar för skyddsspår hamnar på mark. För spårlinje Grön 21 krävs stora åtgärder för att undvika stoppbock på bro.

Sett till utrymning utmed banan är Grön 21 och 4H likvärdiga alternativ

Sociala konsekvenser

Ämnet behandlas i Rekreation och Friluftsliv samt 5.10 Socialt perspektiv inklusive rekreation.

4H är betydligt bättre för rekreation och friluftsliv än Grön 21, framförallt i Tullgarn.

Stationsläge 4H sydväst möjliggör station i markplan vilket ej är möjligt med Grön 21. Höjdskillnad mellan mark och plattform är försvårande för personer med begränsad rörlighet och syn. Överblicken över stationen samt orienterbarheten minskas. Miljön runtomkring kan upplevas som otrygg. Det kan bli svårare för resenärer som är ovana att resa.

Stationsläge 4H sydväst ligger längre från kalkbrotten än stationsläge för Grön 21. Lokaliseringen innebär att kalkbrotten kan utvecklas som rekreatiomsområde.

Osäkerheter

Tunnel genom Tullgarn i spårlinje 4H är kopplade till ett antal osäkerheter.

- Behov av konstruktioner "hoods" för att begränsa påverkan från tunnelknall
- Dimensionerande grundvattennivåer och/eller tillåtet inläckage för acceptabel omgivningspåverkan
- Södra påslagsområdets betongtunnel och betongtråg kan fungera som barriär och dräneringsväg vilket skulle kräva avskärande tätning för att förhindra ändrad strömningsriktning.



Omfattning och höjd för bullerskyddskärmar är en osäkerhet då det enbart har dimensionerats översiktligt. I syfte att jämföra linjedragningar bedöms dock detaljeringsnivån vara tillräcklig.

Resultat från arkeologiska utredningar etapp 2 för områden annat än vid Kyrksjön har ännu inte gjorts tillgängliga. Det innebär att konsekvenser för kulturmiljön möjligen är större än vad som är känt i nuläget. För linje 4H planeras ansökan om etapp 2 utredningar ske under våren 2018.

LCC-analysen för spårlinjealternativen är förknippad med stora osäkerheter. Underhållsstrategin är ej beslutad och konventionellt järnvägsunderhåll kan vara missvisande för höghastighetsjärnväg. Även investeringskostnaden bygger på osäkerheter då kalkylen kommer från en väldigt tidig projektering som troligen kommer förändras ju närmare byggstart man kommer. Då geotekniska, hydrogeologiska och bergtekniska undersökningar fortfarande pågår kommer ny information tillkomma vilket skulle kunna påverka kostnader för utförandet.

En stor osäkerhet finns även kring tillåtlighet kopplat till risk för påtaglig skada i Trosaåns dalgång. Spårlinje 4H och Grön 21 är dock likvärdiga i denna aspekt.

Övriga utredda spårlinjealternativ genom Tullgarn

Även en spårlinjedragning genom Tullgarn benämnd 3E har utretts. Precis som 4H går denna väster om E4:an i tunnälläge under Tullgarns natura-2000-område, men närmare E4:an än 4H. Norr om Tullgarns natura 2000-område korsar både 3E och 4H under E4 i bergtunnel. För 3E råder större osäkerhet om det finns tillräcklig bergtäckning för bergtunnel vid passagen av E4. I södra Tullgarn korsar 3E E4:an rakt över trafikplats Vagnhärad och 10 körfält vilket kraftigt försvårar en framtida utbyggnad av trafikplatsen. Plan- och profil läget medför också en negativ påverkan på Noraåns dalgång i södra Tullgarn. För Vagnhärads station bedöms 4H som bättre än 3E då stationsläget enligt 4H har bättre utvecklingspotential. 3E's dragning genom Trosaåns dalgång skiljer sig något mot både 4H och grön21, 3E berör en fornminnesrik åkerholme som 4H undviker.

Av Trafikverket identifierade osäkerheter

Till grund för den samlade rekommendation av spårlinje 4H finns inte helt entydiga (alla teknikområden rekommenderar inte 4H) synpunkter/rekommendationer från de olika teknikområdena. 4H karakteriseras bl a av att stora delar av förskärningarna till den långa tunneln genom Tullgarn ska utföras, i jord och berg, på nivåer under grundvattenytan. I den södra delen dessutom i ett område som angränsar till en vattenförekomst. Förhållandevis stora kostnader kommer att vara kopplade till temporära och permanenta åtgärder som relaterar till dessa omfattande arbeten som skall göras under grundvattenytan. För kalkylen finns osäkerheter beträffande huruvida de temporära arbetena är medtagna i erforderlig omfattning. Även risker förknippade med teknik och teknikval, tidplan, miljö och arbetsmiljö avseende utförandet i dessa områden bör lyftas.

Det finns utmaningar och osäkerheter beträffande utförandet och kostnaderna kopplat till bron över Kyrksjön.

Trafikverket bedömer att problematiken "tunnelknall" är hanterbar i planerade betongtunnlar.

Bilagor

Plan- och profilritning utredningsalternativ 4H daterad 2017-07-05

Arbetsmaterial alla spårlinjer Tullgarn daterad 2017-03-28

PM

Ärendenummer

TRV 2014/72078

TRV 2014/72080

TRV 2014/48912

Projektnummer

146457

Dokumentdatum

2018-03-19

Sidor

6(6)



TRAFIKVERKET

Beslut

Ett omfattande utredningsarbete för ny sträckning av Ostlänken genom Tullgarn har genomförts. Fördelen med att placera järnvägen i tunnel under Tullgarn är bland annat minskad buller- och barriärpåverkan.

I en samlad bedömning har Trafikverket bedömt 4H mer fördelaktig än både 3E och Grön 21 genom Tullgarn.

Trafikverket har bedömt att tunneln är byggbar och att aktuella osäkerheter kan hanteras i den fortsatta projekteringen.

Ett nytt natura-2000-tillstånd kommer att sökas från Södermanlands Länsstyrelse vilket länsstyrelsen är införstådd i. MKB för detta kommer att tas fram.

4H benämns i komplettering till tillåtlighet PM "Järnvägssträckning genom Tullgarn N2000 - Påverkan av olika alternativ" samt "PM Påverkan på riksintressena Trosaåns dalgång, Nyköpingsåns dalgång, Törnevalla och Gamla vägen Stavsjö-Krokek" (båda TRV 2014/35728:123) som alternativ C – reviderat/nytt förordat alternativ.

För hela delsträckan ska nu spårlinjen optimeras, hänsyn till riksintressena väger tungt i processen och i MKB'n kommer det att beskrivas hur hänsyns har tagits till riksintressena. För riksintresse Trosaåns dalgång har 4H i stort sett samma utformning som Grön 21. Under optimeringsarbetet kommer Trafikverket se över kostnadsbesparingar för hela delsträckan från Gerstabergr till Sillekrog.

Undertecknade beslutar härmed att för Ostlänkens delsträcka Södertälje-Trosa, ca km 12+200 och ca km 24+000, väljs spårlinjealternativ 4H enligt bifogade bilagor som spårlinjeval för den fortsatta projekteringen. I övrigt kvarstår spårlinjeval enligt Grön 21.

Solna 2018-03-19

Anna Forslund
Hållbarhetschef, Projekt Ostlänken

Ulrika Hallgren
Chef projektering, Projekt Ostlänken



OSTLÄNKEN, SÖDERTÄLJE-TROSA DELEN KYRKSJÖN-TROSAÅN

Ny spårlinje
Samrådshandling 2018-05-28

Skala (A1): 1:18 000

0 0.25 0.5 0.75 1 1.25 1.5 km

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Teckenförklaring

Ostlänken korridor

Kartblad

Gräns för samråd

Väg E4

Förslag på ny spårlinje

Möjlig bank/skämning

Möjlig bro

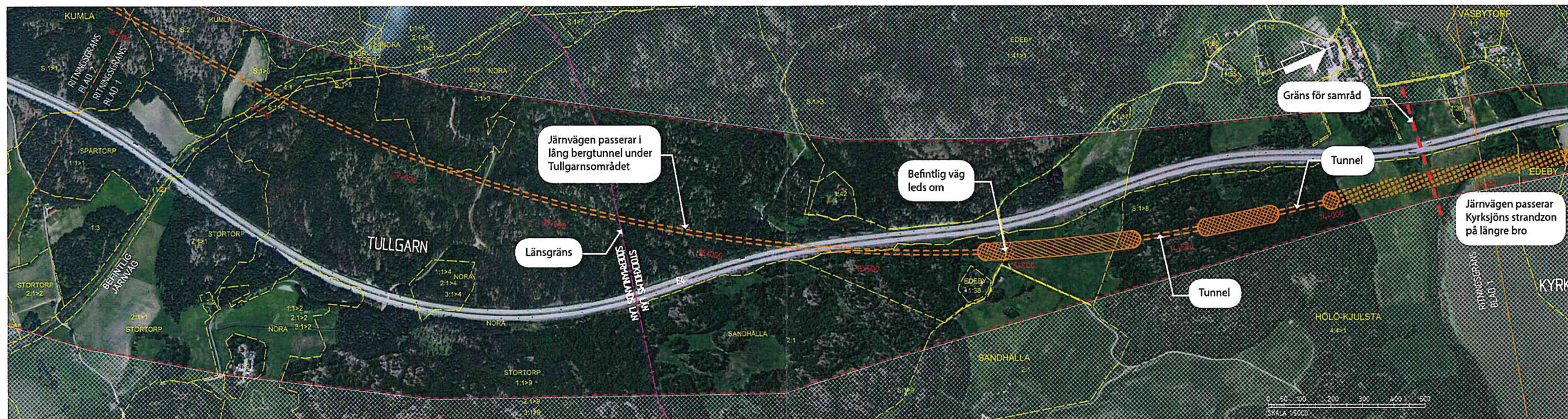
Möjlig tunnel

Tidigare förslag till spårlinje

Möjlig bank/skämning

Möjlig bro

Möjlig tunnel



BETECKNINGAR

LÄNDEMÄTNING
KOMMUN- OCH LÄNSGRÄNS
RÖD KORRIDOR FÖRORDAD KORRIDOR
FASTIGHETSGRÄNS

OSTLÄNKEN - MÖJIG BANK

OSTLÄNKEN - MÖJIG SKÄRNING

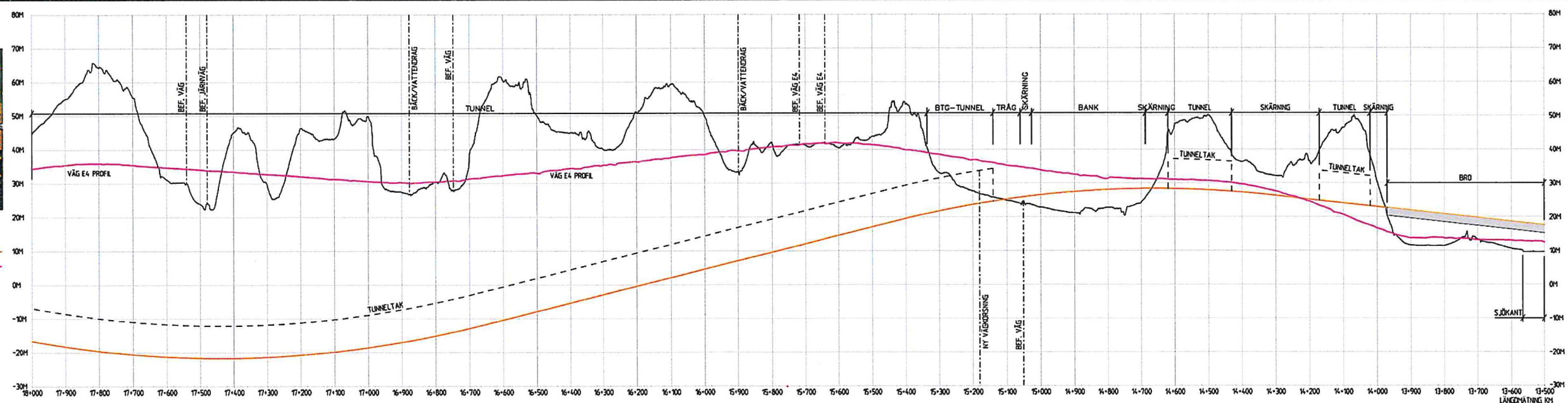
OSTLÄNKEN - MÖJIG BRO

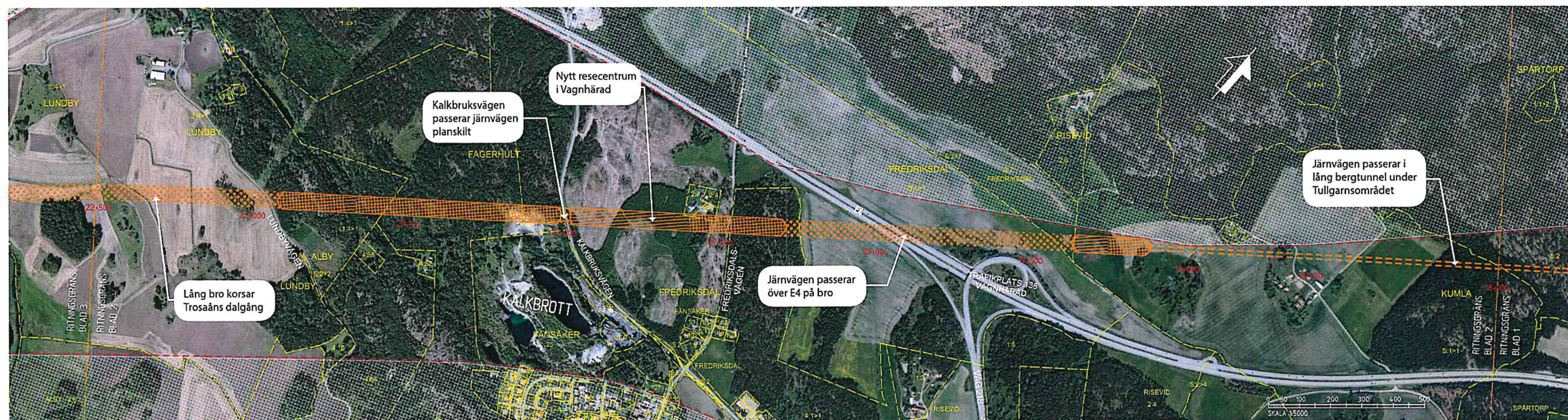
OSTLÄNKEN - MÖJIG TUNNEL

OSTLÄNKEN - PROFILLINJE

E4 - PROFILLINJE

OSTLÄNKEN
JÄRNVÄGSPLAN NY SPÅRLINJE
KYRKSJÖN-TROSAÅN
SAMRÅDSHANDLING 2018-05-28





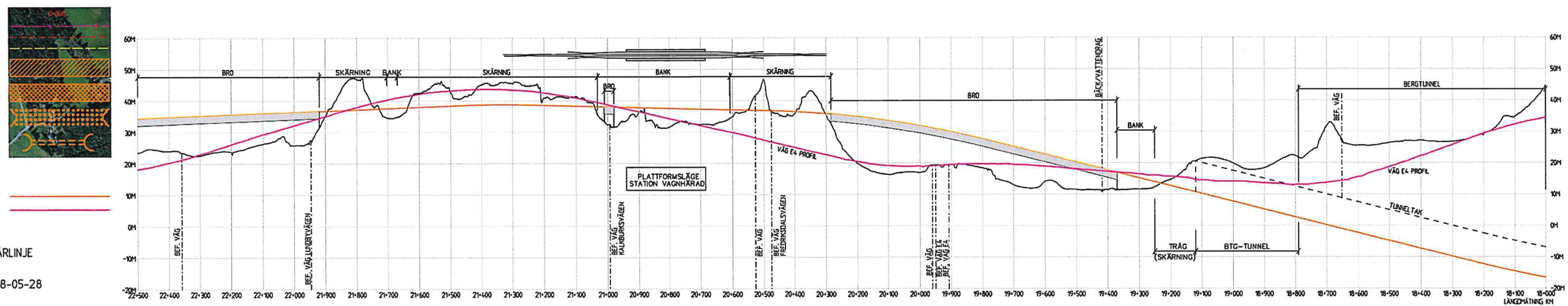
BETECKNINGAR

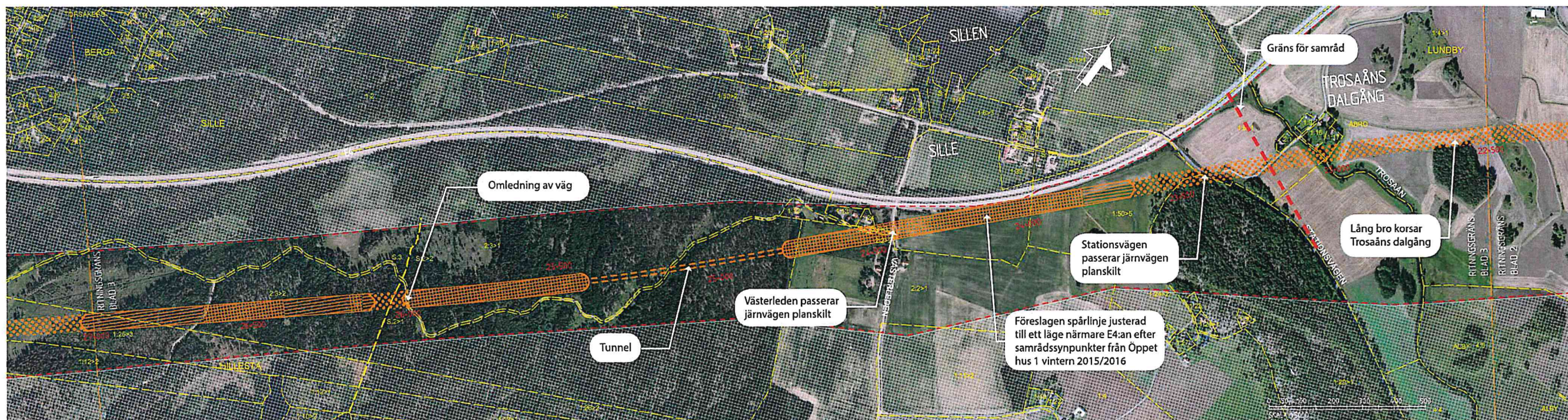
LÄNGDMÄTNING
KOMMUN- OCH LÄNSGRÄNS
RÖD KORRIDOR (FÖRORDAD KORRIDOR)
FASTIGHETSGRÄNS

OSTLÄNKEN - HÖJUG BANK
OSTLÄNKEN - HÖJUG SKÄRNING
OSTLÄNKEN - HÖJUG BRO
OSTLÄNKEN - HÖJUG TUNNEL

OSTLÄNKEN - PROFILLINJE
E4 - PROFILLINJE

OSTLÄNKEN
JÄRNVÄGSPLAN NY SPÅRLINJE
KYRKSJÖN-TROSAÅN
SAMRÅDSHANDLING 2018-05-28





BETECKNINGAR

LÄNGDMÄTNING
KOMMUN- OCH LÄNSGRÄNS
RÖD KORRIDOR FÖRORDAD KORRIDOR
FASTIGHETSGRÄNS

OSTLÄNKEN - HÖJING BANK

OSTLÄNKEN - HÖJING SKÄRNING

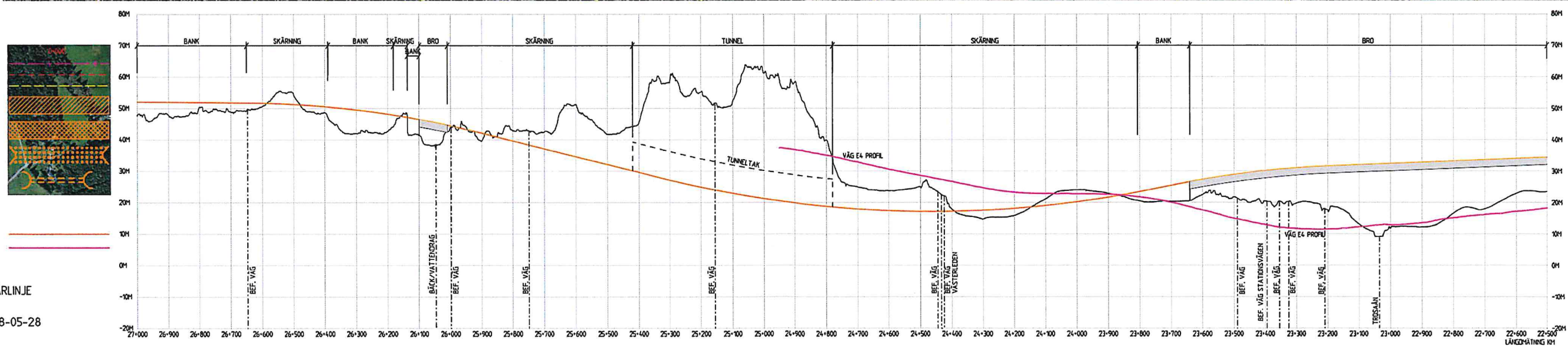
OSTLÄNKEN - HÖJING BRO

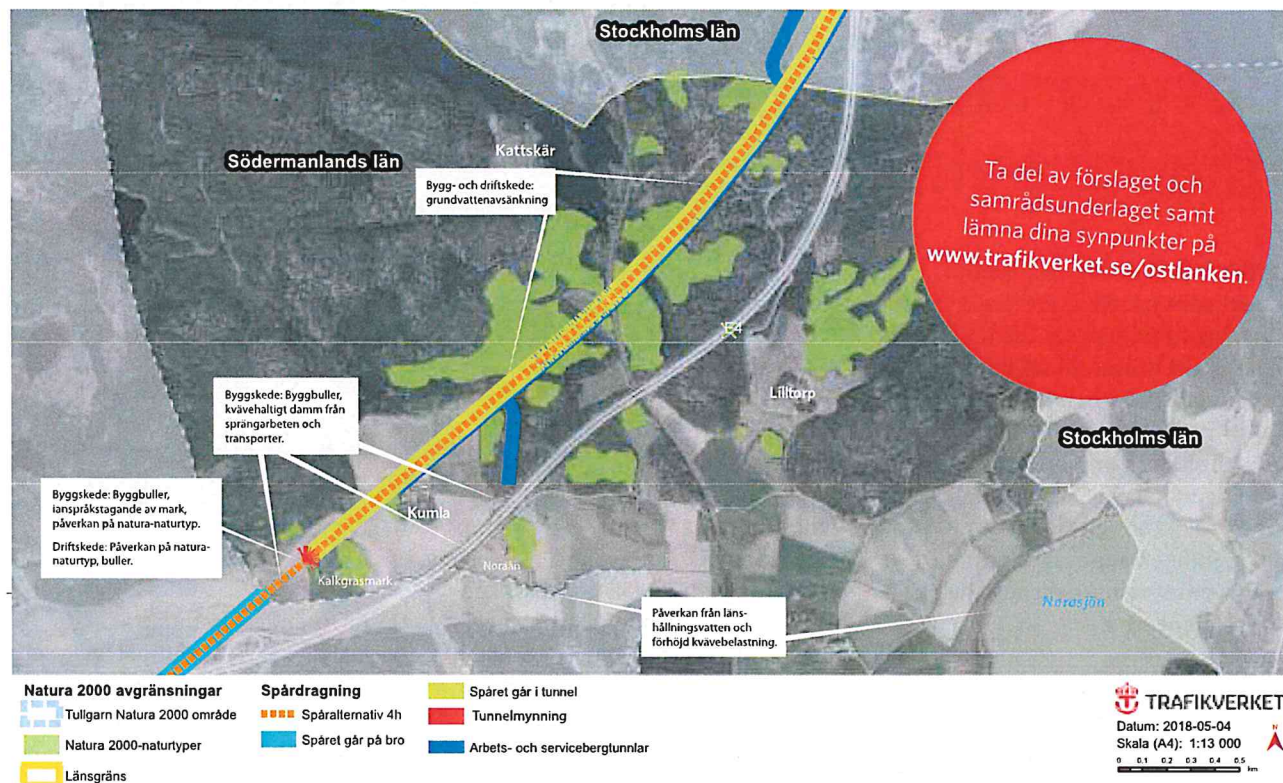
OSTLÄNKEN - HÖJING TUNNEL

OSTLÄNKEN - PROFILLINJE

E4 - PROFILLINJE

OSTLÄNKEN
JÄRNVÄGSPLAN NY SPÅRLINJE
KYRKSJÖN-TROSAÅN
SAMRÅDSHANDLING 2018-05-28





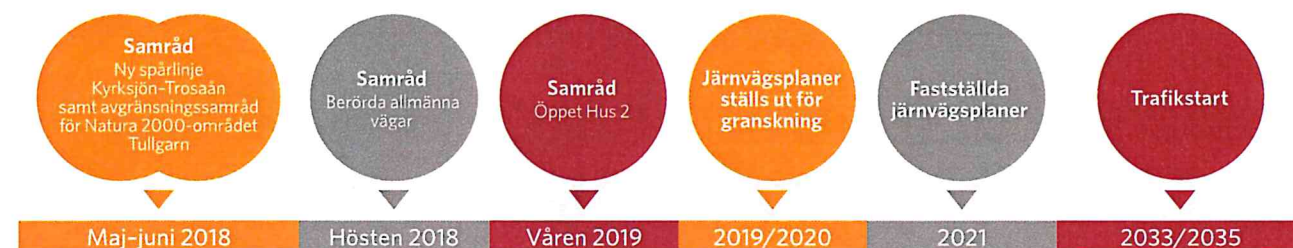
Samråd Natura 2000-området

Parallellt som Trafikverket samråder om den ändrade spårlinjen sker även samråd vad gäller Ostlänken inom Natura 2000-området Tullgarn. Ett

samrådsunderlag som beskriver förväntad miljöpåverkan och vad miljökonsekvensbeskrivningen ska innehålla finns tillgängligt på

Trafikverkets hemsida. Sedan kommer länsstyrelsen pröva behovet av tillstånd genom en så kallad Natura 2000-prövning enligt 7 kap. miljöbalken. Yttranden rörande Natura 2000-området märks med diarienummer 2018/31331.

Tidsplan för sträckan Södertälje-Sillekrog genom Södertälje och Trosa kommun



Mer information och lämna dina synpunkter

Besök gärna vår utställning för att ta del av det nya förslaget.

Plats: Biblioteket Navet, Vagnhäradsgatan 1D i Vagnhärad.

Tid: Utställningen är tillgänglig perioden 28/5-29/6 2018 under bibliotekets öppettider.

Du kan också skicka synpunkter till investeringsprojekt@trafikverket.se eller till:

Trafikverket Ärendemottagningen Region Öst, Box 1140, 631 80 Eskilstuna.

Ange Diarienummer; 2014/72078 för samrådet om järnvägsplanen eller

2018/31331 för samrådet avseende Natura 2000-området Tullgarn.

Vi tar gärna emot dina synpunkter senast den 29/6 2018 för att kunna behandla dem i ett tidigt skede på bästa sätt.

Mer information: Ulf Broberg, projektledare, 010-123 41 09.



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

www.trafikverket.se

Projekt Ostlänken

Följ våra steg mot en ny generation järnväg!
www.trafikverket.se/ostlanken
twitter.com/proj_ostlanken
facebook.com/projektostlanken
ostlanken@trafikverket.se

Maj 2018



Projekt Ostlänken, Södertälje-Trosa En del av en ny generation järnväg

Samråd och nytt förslag på järnvägens sträckning mellan Kyrksjön-Trosaån



Trafikverket planerar för Ostlänken, en ny dubbelspårig järnväg mellan Södertälje och Linköping.

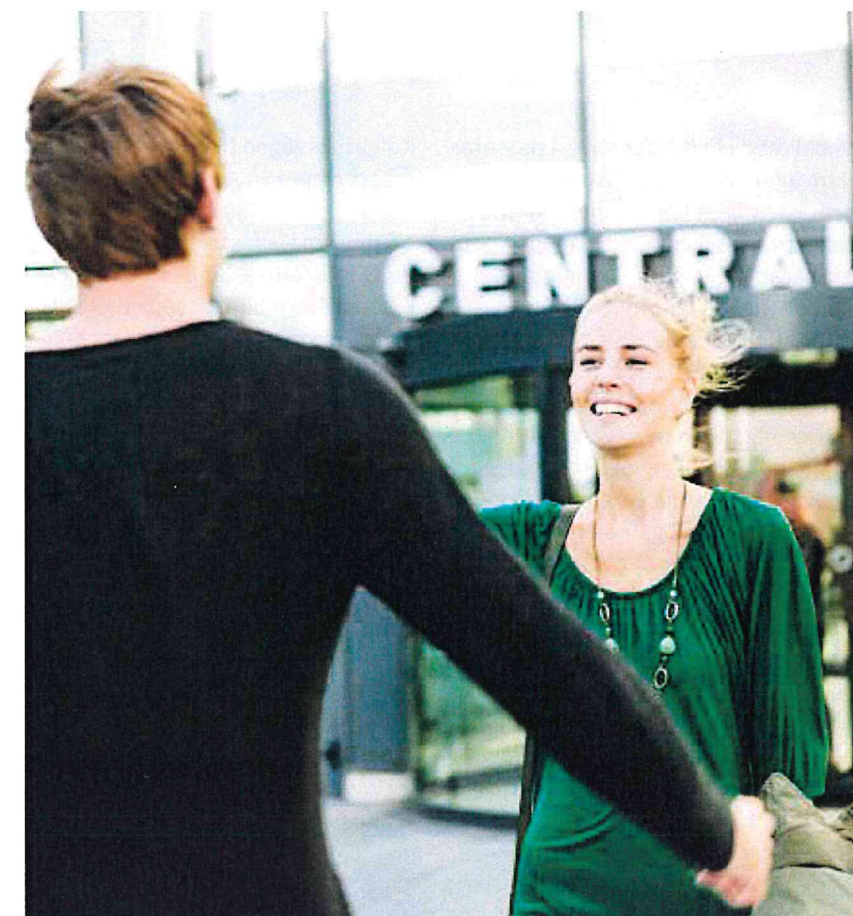
Vi arbetar med att ta fram järnvägsplaner som ska visa var Ostlänken ska placeras och hur den ska byggas. Sedan öppet hus 1 som hölls 2015-2016 har vi arbetat vidare. Med ökade kunskaper och ändrade förutsättningar har delar av den

tänkta sträckningen ändrats. Detta förslag och samråd berör delsträckan från Kyrksjön i norr till Trosaån i söder och innebär en förändrad placering för det nya resecentrumet i Vagnhärad.

Resecentrum i Vagnhärad

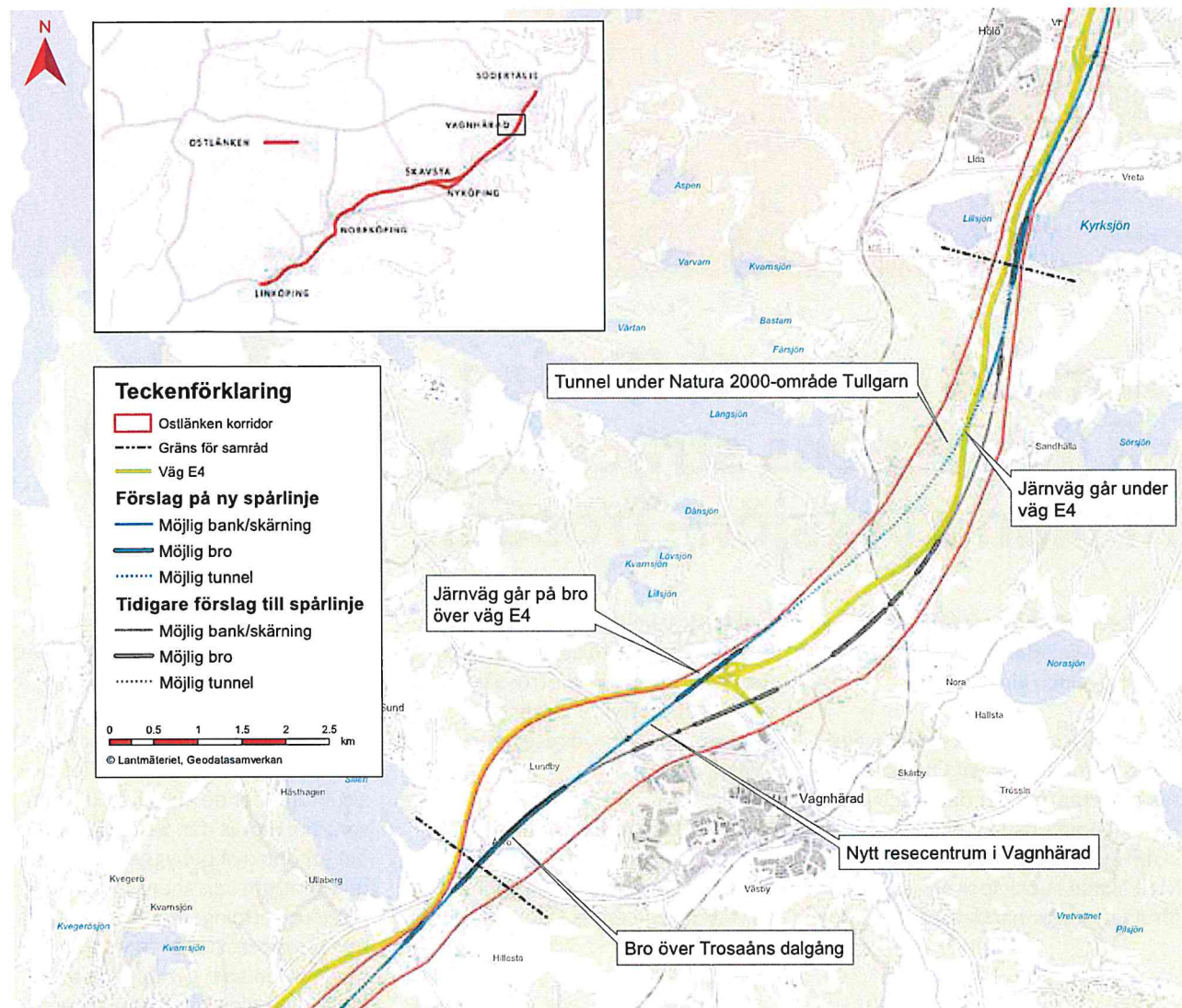
Det nya förslaget innebär bland annat att resecentrum i Vagnhärad har fått ny placering. Det är en effekt

av ny förslagen spårlinje genom Tullgarn. I det nya förslaget placeras resecentrum närmare E4 och längre från den anslutande väg 218 än tidigare. Detta ger nya utmaningar när det gäller att knyta ihop infrastrukturen för de olika trafikslagen som ska mötas där. Samtidigt innebär det att den nya bebyggelsen nära resecentrum kan anpassas till de nya förutsättningarna. Järnvägen trafikeras precis som motorvägen med fordon som ger upphov till buller. Fördelen med att resecentrum hamnar närmare motorvägen är att det minskar konsekvenserna av buller i Vagnhärad.



Tullgarn

Utifrån samrådsynpunkter samt nya kunskaper har vi undersökt nya alternativ för hur Ostlänken ska gå genom Natura 2000-området och naturreservatet Tullgarn. Vi har tagit fram ett förslag där järnvägen kommer gå i tunnel under Tullgarn och som innebär att vi kommer att korsa E4 fler gånger än i tidigare alternativ. Förslaget med tunnel ger fördelar i form av mindre buller, en rakare och kortare sträcka, minskad barriäreffekt och mindre konsekvenser för den viktiga miljön i området.



Utformning



Informationsbladet behandlar en ny järnvägsdragning mellan Kyrksjön och Trosaåns dalgång, se kartbild.

I höjd med Hölö öster om E4 passerar järnvägen Kyrksjöns västra strand på bro. Järnvägen följer ungefär den tidigare redovisade sträckningen och passerar två kortare tunnlar genom höjdpartiet söder om Kyrksjön. Efter höjdpartiet lämnar den nya sträckningen det tidigare förslaget och passerar under E4 i en bergtunnel till den västra sidan av vägen. Tunneln är nästan 4 km lång och mynnar sydväst om Kumla gård i Noraåns/Norasjöns dalgång. Via en relativt kort järnvägsbank övergår järnvägen till att ligga på en cirka 900 meter lång bro som korsar snett över E4 strax väster om trafikplats Vagnhärad. Järnvägen fortsätter på bro över åkermark fram till höjdryggen mellan Vagnhärads samhälle och E4. På höjdryggen kommer järnvägen att ligga på mark i både skärning och på bank. I detta område norr om

Kalkbruksvägen planeras Vagnhärad resecentrum.

Väster om Kalkbruksvägen ligger järnvägen omväxlande i skärning och på bank fram till Trosaåns dalgång. Hela Trosaåns dalgång passeras på bro på ungefär samma sätt som i tidigare förslag.

Faktorer som haft mycket stor vikt för valet av linjesträckning är passagen genom Natura 2000-området i Tullgarns naturreservat, korsningarna med E4, avstånd till kalkbrotten i Vagnhärad och passagen genom riksintresset för kulturmiljö Trosaåns dalgång. I dessa delar har stor vikt lagts på att minimera intrång i skyddsvärda områden och minska de negativa miljökonsekvenserna.

Betydande miljöaspekter

Ostlänken kommer att påverka landskapet på olika sätt längs med järnvägssträckningen. Därför lägger vi ner stort arbete på att minska påverkan på stads- och landskapsbild, kulturmiljö, naturmiljö, rekreation och friluftsliv samt jordbruk. Utredningar och miljöarbete integrerat med projekteringen innebär att anläggningen anpassas kontinuerligt för att minska de negativa konsekvenserna.

Inom den förändrade järnvägssträckningen har vi identifierat flera områden som innehåller särskilt höga landskapsvärden med höga natur- och kulturmiljövärden och där vi har särskilt fokus på anpassning.

Dessa områden är:

- Området mellan Lillsjön-Kyrksjön-Hölö kyrka
- Tullgarns naturreservat, som även är ett Natura 2000-område
- Noraåns/Norasjöns dalgång
- Trosaåns dalgång

Andra miljökonsekvenser följer av trafiken som går på järnvägen. Vi utreder buller, vibrationer, stomljud, luftkvalitet, elektromagnetiska fält och dess konsekvenser för boendemiljö och hälsa längs med hela sträckan. Åtgärder föreslås för bebyggelse utifrån de riktvärden som finns fastlagda i Sverige. Främst är det bullerskyddsåtgärder som kommer att behövas längs med delar av järnvägen.

Sjöar, vattendrag och grundvatten studeras så att vi inte påverkar kvaliteten eller vattennivån.

Vi anpassar även anläggningen så att den blir säker avseende påverkan på människors hälsa och samhällsviktiga funktioner. Anläggningen har lång livstid och hänsyn måste därför

tas till förändrat framtida klimat i olika analyser. Till exempel analyser av översvämningsrisker kopplade till höga flöden och vattenstånd i vattendrag och sjöar, höga havsnivåer och skyfall.

Vi arbetar med sociala aspekter som barnkonsekvensanalys och analys av sociala samband och viktiga målpunkter i området kring den nya järnvägen.

Övriga miljökonsekvenser som beskrivs är anläggningens klimatpåverkan, påverkan på skogsbruk, jakt och fiske samt masshantering.

Innehåll och utformning av MKB för järnvägsplan

Syftet med en miljöbedömning och konsekvensbeskrivning är att integrera miljöaspekter i planering och beslutsfattande så att en hållbar utveckling främjas.

Trafikverket har haft löpande samråd för att identifiera och förankra vilka miljöfrågor som ska beskrivas och på vilket sätt i miljökonsekvensbeskrivningen. Miljöfrågorna som vi belyser är de som redovisas ovan.

Med miljökonsekvensbeskrivningen ges beslutsfattaren ett underlag som beskriver det föreslagna projektets positiva och negativa påverkan på miljön.

Kraven på miljöbedömning innebär också att projektet ska eftersträva att använda så miljöanpassade lösningar som möjligt. Vi arbetar löpande i projektgruppen med att bedöma anläggningen ur miljöperspektiv och göra anpassningar för att minska miljöpåverkan. Miljöbedömningen syftar även till att allmänheten ska få insyn och kan påverka projektet vilket görs genom att ordna flera "Öppet hus" på alla delsträckor samt

genom utskick av information till berörda och aktivitet i sociala kanaler.

I miljökonsekvensbeskrivningen redovisas projektets slutliga konsekvenser för både byggskede och driftskede samt åtgärder för att minska påverkan. Den kommer vara en bilaga till järnvägsplanen och ska godkännas av länsstyrelsen. Därutöver arbetar vi även med så kallade miljösäkringsplaner för att minska projektets miljökonsekvenser.

