

Remissvar för Ostlänken delarna Gerstaberg-Långsjön och Långsjön-Sillekrog samt avgränsningssamråd för vattenverksamhet

Den spårlinje som presenteras i förslaget till ny järnvägsplan skiljer sig från den spårlinje som presenterades av Trafikverket under samrådet i slutet av 2015. De stora förändringarna är att en ny tunnel föreslås genom (under) Tullgarn, att bron vid passagen Kyrksjön/Lillsjön förlängs och att den förändrade linjedragningen möjliggör för en bättre placering av det nya resecentrumet i Vagnhärad. Södertälje kommun ställer sig i huvudsak positiv till att dessa förändringar har förts in i förslaget.

Kulturmiljö

Det är av stor betydelse för kulturmiljön att järnvägen föreslås att placeras i tunnel genom Tullgarn samt mellan Gerstaberg och Trafikplats Järna. Det är också positivt att bearbetning av utformningen av banan görs för att minska den negativa påverkan på särskilt värdefulla miljöer, landskapets samband, siktlinjer och tillgängligheten till jordbruksmarken då den senare utgör en förutsättning för kulturlandskapets upprätthållande i många fall. Järnvägens placering på en låg bank intill motorvägen på Järnaslättens norra del, förekomsten av tunnlar på delsträckor, ett antal passager som möjliggör att kulturlandskapets beståndsdelar inte skärs av från varandra helt fysiskt, den låga och längre bron över Kyrksjön, tillkomsten av lämpliga vegetationsytor där det är möjligt, placering av teknikusområden till bryn samt placeringen av bron vid Saltå kvarn så att den följer den äldre landsvägen på andra sidan E4 är en del i Trafikverkets arbete med att minska den negativa påverkan på kulturmiljön. Utformningen av tunnelmynningar i känsliga miljöer med anpassning till omgivande mark är en viktig åtgärd som föreslås.

Då Ostlänken planeras inom område som innehåller ett flertal kulturmiljöer medför anläggande av Ostlänken stora negativa konsekvenser för kulturmiljön längs sträckan. Trafikverket har, genom Miljökonsekvensbeskrivningen, påvisat hur kulturlandskap och enskilda kulturmiljöer påverkas. Trafikverket och Södertälje kommun har ett väl fungerande samarbete och träffas regelbundet för att arbeta med frågorna i arbetet med Ostlänken. Inför ett kommande gestaltungsprogram utgår vi ifrån att kommunen och Trafikverket fortsatt har en nära dialog kring påverkan och konsekvenser av de högt klassificerade kulturmiljöerna och landskapsavsnitten samt om eventuella åtgärder för att minska detta under både bygg- och driftskede. Liksom Miljökonsekvensbeskrivningen påpekar kan val av teknisk lösning, utformning av järnvägen samt gestaltungsval anpassade till kulturmiljön mildra den negativa påverkan något.

Miljökonsekvensbeskrivningen anger att en bro kan vara att föredra i känsliga avsnitt medan en tryckbank till skillnad från annan bank ger större påverkan på kulturlandskapet genom ett större markanspråk, därmed fragmentering och i odlingsmarker en förlust av åkermark. Skyddsåtgärderna i Miljökonsekvensbeskrivningens kapitel om kulturmiljö (kap 7.1.2) behöver följas för att minska de negativa konsekvenserna för kulturmiljön.

Utöver de analyserade konsekvenserna och förslagen i Miljökonsekvensbeskrivningens kulturmiljökapitel finns generella frågor som Trafikverket och kommunen gemensamt bör titta på. Vid anläggande av servicevägar bör dessa i möjligaste mån hållas så nära järnvägen som möjligt för att minska obrukbara restytor i det känsliga landskapet och i känsliga kulturmiljöavschnitt bör de ges traditionella lägen och undvika att fragmentisera fornlämningsområden. Tillkommande teknikbodas och teknikytor är objekt vars anpassning till kulturlandskapet är frågor som bör hanteras i samråd med kommunen. Även frågor om användande och återställandet av äldre grusvägar samt anläggande av tillfälliga vägar inom kulturmiljöer får endast utföras efter samråd med kommunen. Vid utformning av bullerskydd genom fasadåtgärd av kulturhistoriskt värdefulla objekt enligt PBL kap 8 § 13 är det av vikt att detta sker i nära samråd med kommunens stadsantikvarie och kommunens bygglovenhet.

Natur och miljö

Genom buller, fragmentering och förlust av livsmiljöer samt eventuella utsläpp har Ostlänken påverkan på naturmiljö, rekreation och hälsa. Ostlänkens föreslagna sträckning begränsar påverkan genom att järnvägen går på bro eller i tunnel. Södertälje kommun är positiva till detta då det är av avgörande betydelse för att hålla störningsriskerna på en skälig nivå. Förslag till skyddsåtgärder och kompensationsåtgärder finns i samrådsmaterialet, men konkreta förslag är ännu inte färdigställda. Synpunkter på det i nuläget tillgängliga underlaget sammanfattas nedan.

God planering för att tillgodose ekologisk konnektivitet är en grundläggande motvikt mot landskapets fragmentering och förlusten av livsmiljöer. Miljökontoret är positiva till Trafikverkets arbete och det är fördelaktigt att åtgärder samplaneras mot befintliga passager längs väg E4 samt om Ostlänkens genomförande bidrar till nya insatser längs E4. Miljökontoret vill ta del av den kommande åtgärdsvalsstudien. Det är enligt MKB inte klart än var torrtrummor för medelstora till mindre djur ska läggas, men det är positivt att sådana passager planeras för att minska fragmenteringen även för djur som inte vandrar så långt som exempelvis älgar. God konnektivitet är viktigt både för nuläget och för framtidsscenario där artrikedomen i området förhoppningsvis har ökat och miljömålet "Ett rikt växt- och djurliv" har uppnåtts. Södertälje kommun undrar dock om det är tekniskt möjligt att de djupaste skärningarna istället utformas som tunnlar, alternativt utreds för överdäckning nu eller vid framtida behov för att öka kapaciteten för viltpassage, minska bullerpåverkan och intrånget i livsmiljöer?

Södertälje kommun anser att kompensationsformen där Trafikverket införskaffar mark eller upprättar avtal på oskyddade områden av liknande karaktär som de med höga naturvärden som försvinner i samband med Ostlänken ska vara huvudalternativ vid val av lösning så långt som möjligt. Sådan kompensation kan ske i samarbete med Skogsstyrelsen eller Länsstyrelsen men även kommunen kan inrätta formella skydd i form av naturreservat tillsammans med annan markägare. Miljökontoret ser även positiv på möjligheterna att ha kvar lägre träd och buskar i trädsäkringszoner. Möjligheten bör utnyttjas vid alla områden där det är lämpligt ur naturvårdssynpunkt. Det är även positivt att försörja trädsäkringszonerna med död ved, men kvarlämnandet av ens små mängder av färsk gran behöva utredas om den nuvarande granbarkborresituationen inte avtar. För att minska intrånget i livsmiljöer bör teknikgårdar anläggas utanför strandskydd, skyddade områden och områden med högre naturvärden. Miljökontoret understryker vidare både behovet av skyddsåtgärder och eventuell kompensation för fladdermöss vid Kyrksjön.

I MKB har fyra potentiellt förorenade områden identifierats och markföroreningar i halter över Naturvårdsverkets generella riktvärden för känslig markanvändning har påträffats. Observera att åtgärder inom förorenade områden är anmälningspliktiga. Vid efterbehandlingsåtgärder är det viktigt att se till att föroreningen inte sprids vidare i miljön och att hanteringen inte utgör en hälsorisk. Föroreningar kan vid hantering av de förorenade massorna bland annat spridas genom damning, via ytvatten eller

grundvatten. Ostlänken kommer vidare att medföra omfattande hantering av berg- och jordmassor och längs delsträckan Gerstabergr-Långsjön förekommer bergarter med förhöjda sulfidhalter. Södertälje kommun önskar ta del av pågående utredning kring behov av skyddsåtgärder och hur sulfidhaltiga massor, kväveläckage från sprängning, länshållningsvatten och lakvatten från tillfälliga eller permanenta upplag av massor ska hanteras. Kommunen önskar även ta del av Ostlänkens masshanteringsplan när den är upprättad.

Södertälje kommun ser positivt på att uppkomsten, påverkan och hantering av dagvatten, länsvatten och lakvatten beskrivs i MKB både för bygg- och driftskede. Kommunen önskar en tät dialog om dagvattenåtgärder och påverkan på MKN och vill ta del av fördjupade beskrivningar av åtgärder som kommer att bli aktuella.

Etablering av bullerreducerande åtgärder är mycket viktigt och Södertälje kommun vill ta del av bullerutredningen när den har färdigställts. I MKB anges att höghastighetståg ger upphov till mer lågfrekvent buller än "vanliga" tåg vilket behöver utredas ur störningssynpunkt. Kommunen vill även understryka vikten av att bullerskydd utreds för känsliga naturområden samt i rekreationsområden. Oförutsedda bullerstörningar kan uppstå och sådana måste kunna hanteras i efterhand, även för fastigheter och naturmiljöer som i dagsläget beräknas vara oberörda. Kommunen vill ta del av det kontrollprogram som ska upprättas för buller som ska redovisa hur Trafikverket undersöker om bullersituationen vid drift blivit som förväntat eller om det finns avvikelser, och hur eventuella avvikelser ska hanteras. Då beräkningsmetoden för buller från höghastighetståg är ny måste kontrollprogrammet innefatta en utvärdering av hur metoden stämmer överens med verkligheten.

Järna trafikplats och Södertuna verksamhetsområde

Södertälje kommun ser allvarliga brister i den föreslagna utformningen av Järna trafikplats. I den vägplan för riksväg 57 som finns, har vägavsnittet från cirkulationsplatsen vid Rönnvägen fram till påkörningsrampen till E4 norrut flyttats till järnvägsplanen för Ostlänken. I det framtagna materialet är framkomligheten för vägtrafiken undermåligt behandlad. I det framtagna materialet ligger fokus på att klara Ostlänkens korsning med dagens riksväg 57, inte att se till att hela avsnittet av riksväg 57 får en tillfredsställande lösning. Det saknas en helhetslösning för Järna trafikplats där fokus måste ligga på att säkerställa god framkomlighet och en trafiksäker lösning.

I uppdraget för Ostlänken och Järna trafikplats har inte heller tagits någon hänsyn till kommande samhällsbyggnad. Södertälje kommun har påtalat att verksamhetsområde Södertuna planeras och kommer att behöva ha tillgång till in- och utfart i eller i närheten av Järna trafikplats.

Södertälje kommun önskar se en helhetslösning för trafikplats Järna med fokus på framkomlighet, trafiksäkerhet och framtida utbyggnadsmöjligheter för verksamheter i närområdet. Kommunen önskar i detta arbete även se över möjligheterna att angöring till planerat Verksamhetsområde sker på annat sätt än via Järna trafikplats.

Länk mellan Ostlänken och Västra stambanan

Förslaget behöver säkerställa att en koppling mellan Ostlänken och "gamla" Västra stambanan kan byggas i framtiden. En sådan koppling är en förutsättning för att möjliggöra ett framtida nytt spår som länkar ihop Ostlänken med kommunerna Södertälje, Botkyrka och Huddinge in mot regionkärnan. Vilket skulle skapa nya och förbättrade förutsättningar för hållbar arbetspendling, regionförstoring och även stärka redundansen i tågsystemet.

Under byggtiden

Utbyggnaden av Ostlänken kommer att påverka boende och fastighetsägare utmed sträckan, landskap och miljö samt trafiken på statliga och kommunala vägar. För att så långt som möjligt minimera den negativa påverkan önskar Södertälje kommun ha en tät dialog kring planeringen av genomförandet.

Avgränsningssamråd för vattenverksamhet

Södertälje kommun har uttryckt synpunkter i samband med ett samrådsmöte med Trafikverket. Synpunkterna finns noterade i Trafikverket i protokoll "OLP4: Samrådsmöte vattenverksamhet delsträcka Gerstabergr-Långsjön, Länsstyrelsen i Stockholms län 2019-09-13". Dessa synpunkter kvarstår. Det är också av största vikt att Ostlänken varken under byggskedet eller senare förvärrar MKN i vattenförekomster. Nedan förtydligar och kompletterar vi kommunens övriga synpunkter.

Under anläggningsfasen är följande punkter viktiga att beakta:

- Särskild försiktighet bör vidtas vid vattenverksamhet för att minimera spridning av miljögifter och dylikt. Oljeläckage måste både förebyggas och kunna hanteras.
- Arbeten vid vattenområden bör i huvudsak utföras mellan augusti till mars med hänsyn till lekande fisk. Hänsyn bör även tas till havsöringens sena lek omkring september-november vid bland annat Moraån.
- Lämplig hantering av länshållningsvattnet är mycket viktig då åtgärder som sprängning, borrhning, schaktning och utsläpp av länshållningsvattnet kan bidra till kvävetillförsel.
- Tunnelbyggandet ska inte äventyra grundvattenförekomsternas kvantitet eller kvalitet.

Inför och under drift är följande punkter viktiga att beakta:

- Järnvägsdrift kan orsaka utsläpp av föroreningar som arsenik, koppar, PAH och glyfosat. Därutöver kan eventuell användning av bekämpningsmedel vara förorenande. I och med järnvägens oklara spridningsmönster bör särskild försiktighet vidtas. Föroreningar får inte spridas till grundvatten, sjöar, vattendrag eller kust.

Vidare måste man i vattenverksamheterna beakta flöden, tillfälliga vandringshinder och översvämningsproblematik. Kommunen vill hållas informerade om hur aspekter nämnda i detta avsnitt hanteras fortsatt.