

## Minnesanteckningar från samrådsmöte 2020-10-05 med Böksjö vägsamfällighet, Ostlänken sträckan Stavsjö-Loddby

### Närvarande:

Böksjö vägsamfällighet (samfälligheten), se bilagd närvarolista.

Trafikverket, se bilagd presentation.

**Lokal** i Sjövikskyrkan, Kolmården.

### Dagordning

- Mötets öppnande, presentation
- Projektstatus
- Trafikverkets utredning bortvalt alternativ
- Produktionsskede
- Buller under drift
- Övriga frågor

### Mötets öppnande

Böksjö vägsamfällighet och Trafikverket öppnar mötet och hälsar välkomna. För Trafikverket är syftet med mötet att delge senaste informationen om projektet, redogöra för Trafikverkets bedömningar och underlag, besvara samrådssynpunkter samt samla in den nya kunskap som finns om det aktuella området som är viktiga för planeringsarbetet. De synpunkter som svaras på under mötet berör det längre tunnelalternativet, frågor runt produktionsskede, samt hantering av buller från Ostlänken under drift.

Vidare är det viktigt för Trafikverket att verksamheten baseras på legalitet dvs att det finns stöd i lagar och förordningar. Medborgarna ska kunna vara säkra på att Trafikverket som myndighet följer lagstiftningen och att alla invånare behandlas lika.

### Projektstatus

Många synpunkter har inkommit efter tidigare samråd tex från boende i Loddbby, Böksjö och Tyskorpel. Trafikverket håller på att bereda inkomna synpunkter. Därutöver pågår utredningen av produktionsvägarna (arbetsvägar under byggtiden), utformning av tunnelmynningar samt hantering och lagring av bergmassorna från drivning av tunneln, den senare är en stor fråga.

Trafikverket har beslutat att förlänga järnvägsplanen ca 400 meter in i Nyköpings kommun, mot Stavsjö och därmed tar in hela bergskärningen i en järnvägsplan. Beslutet tas för att hantera vattenverksamhet för hela den bergsskärningen i samma miljödomsöskan.

Därefter redovisas tidplanen (se bifogad presentation). Järnvägsplanens granskningstid har förskjutits något till årsskiftet 2021/2022.

Trafikverket berättar om utredning av tunnelalternativ Böksjö till länsgränsen. Den första versionen av utredningen färdigställdes 2017. Under samrådet inkom synpunkter på att utredningen baserades på äldre förutsättningar. Därför har Trafikverket uppdaterat och fördjupat utredningen som redovisas senare under mötet.

### Trafikverkets utredning bortvalt alternativ (Böksjö-länsgränsen)

Tillbakablick och redogörelse för den tidigare planeringsprocessen lokalisering-val av linje-utformning.

Trafikverket förordar fortfarande samma linje som redovisades vid tidigare samråd. Det som styr järnvägsdragningen är de olika anläggningsdelarna tex bank (banöverbyggnad), tråg eller bro. Kostnaderna varierar mycket för olika anläggningsdelar. Beslut tas på ett övergripande beslutsunderlag, ännu saknas underlag med alla detaljer, undersökningarna fortsätter och dessa kommer att styra systemval. Utformningsfrågorna är kvar att göra. Trafikverket har tagit beslut om ett tänkt tunnälläge.

Vid länsgränsen har mindre bergtekniska undersökningar utförts och ingen bergprovtagning då bergtekniska undersökningar utförts då järnvägen planeras i ett markförlagt läge. Däremot finns kartunderlag från SGU (Sveriges geologiska undersökningar) och Lantmäteriet. I detta skede är detta material tillräckligt bra. För området vid Böksjödalgången finns ett geologiskt arkivmaterial som tolkats och bedömningen är att det finns sk. svaghetszoner i berggrunden. Därför måste en tunnel förläggas på ett djup långt under marknivån för att säkerställa bergtäckning.

”Mellantunnelalternativet” i utredningen (samfällighetens förslag), se svart linje i bilagt presentationsmaterial (bild 15) diskuteras. Trafikverket menar att järnvägen i ”Mellantunnelalternativet” kommer att behöva byggas i berg och mark och inte bara i berg som samfälligheten förutsätter. Byggtekniskt innebär det att byggnationen måste utföras med ett schakt och spont där man bygger en betongtunnel. Marken återställs sedan. Kostnaden för en betongtunnel beräknas bli högre än en byggnation på bank eller i tråg. Alternativet innebär också att en stor del av sträckan blir skärning och inte tunnel, som samfälligheten bedömt.

Kostnaderna för att bygga tunnel varierar, meterkostnaderna blir högre för en kort tunnel än för en längre. Alternativet klarar inte Trafikverkets tekniska systemkrav på grund av för kraftig lutning på banan. Det går inte att åberopa avsteg eller undantag från systemkraven i detta fall.

Samfälligheten vill att ett längre tunnelalternativ ska genomföras och allra helst den röda. Samfälligheten har låtit räkna på alla alternativen och kan konstatera att med det röda eller svarta alternativet så undviks enorma volymer sprängmassor som inte behöver hanteras med transporter eller läggas på tillfälliga upplag, det måste innebära en väsentlig besparing för Trafikverket. Dessutom en minskad miljöbelastning med bl.a. reducerade koldioxidutsläpp. Förstärkningar (osäkert om det finns svaghetszoner) som behöver utföras kunde finansieras genom de besparingar som görs med minskad sprängning enligt samfälligheten.

Trafikverket förordar den gröna linjen och håller med om att ingen vet exakt vilka tekniska förutsättningar som gäller, eftersom inga bergtekniska undersökningar utförts för sträckan där samfälligheten vill se en förlängd tunnel. Trafikverket påpekar att även behovet av servicetunnel, arbetstunnlar samt tvärtunnlar ska medräknas när alternativen jämförs.

Samfälligheten undrar över det arkivmaterial som Trafikverket bygger sina antaganden på, vad har gjorts i fält? Trafikverket förtydligar att inga bergundersökningar har utförts, däremot geotekniska undersökningar ställvis ner till bergnivå.

Samfälligheten säger att utrymmet som Trafikverket behöver för att lägga sprängmassor finns tillgängligt på allmänningens mark, istället för att lägga upplag och koncentrera störningen vid Böksjö.

Trafikverket menar att löpmeterkostnad ställs mot löpmeterkostnad, Trafikverket kan inte räkna hem det längre alternativet. En förutsättning är att söka ett så kostnadseffektivt alternativ som möjligt. Även risk ska räknas in, en längre tunnelbyggnation innebär ett större risktagande. Samfälligheten undrar var gränsen går för när det blir ett för stort risktagande. Trafikverket fokuserar dock på investeringskostnaden.

Samfälligheten menar att Trafikverket måste beakta etableringskostnaden i större utsträckning.

En förlängd tunnel kostar 830 Mkr enligt samfälligheten. Det ska jämföras med Trafikverkets 827 Mkr för ett ytläge, kostnaden är i princip densamma. Ett ytförlagt läge förstör för alla. Om samfälligheten summerar alla kostnader för frakt av massor så blir det samma kostnader som för Trafikverkets alternativ. Samfälligheten

har talat med många experter. Trafikverket betonar att Trafikverket måste titta på en hel sträcka och inte en anläggningsdel.

Samfällighetens svarta linje uppfyller inte Trafikverkets systemkrav. Enligt Trafikverket kostar samfällighetens alternativ 1 miljard mer än det förslag som ligger idag. Järnvägen ska vara i plan och profil så rak som möjligt, med så små avvikelser som möjligt. Komfort för de resande är viktigt.

Samfälligheten undrar om hastigheten kan sänkas för en kortare sträcka för att tillåta dispens från brant lutning? Trafikverket menar att en sänkning i hastigheten påverkar hela system eftersom det tar tid att sänka och öka hastigheten och därmed påverka resetids mål för Ostlänken. Mitt på linjen förutsätts hög hastighet, men däremot kan hastighetssänkning ske i stationsmiljö där tågen ändå ska stanna.

Samfälligheten utgår från att Trafikverket inte bara rutinemässigt gör samråd för processens skull - det är viktigt att Trafikverket tar in vad som framförs. Enligt planläggningsprocessen Trafikverket samråder tills järnvägsplaneprocessen, och synpunkter kan skickas in till diariet. Tyvärr drabbas många fastighetsägare enligt Trafikverket, men ser ändå inte skäl att ändra uppfattning om vilket alternativ som ska väljas.

Samfälligheten undrar om det kan vara billigare att borra kortare sträckor än att spränga och har Trafikverket tittat på olika borrheter? Trafikverket undersöker förutsättningarna för borrheter, kontakt har tagits med ett antal leverantörer av tunnelborrmaskin som har en tunnelborrmaskin (TBM). Enligt dessa leverantörer är förutsättningen tunneldiameter om 12,5 m i aktuell bergmassa inte ekonomisk försvarbar. Däremot om Trafikverket väljer en lösning med två parallella rör med mindre diameter kan entreprenörer som jobbar med tunnelborring vara intresserade. Trafikverket vill understryka att det vid sprängning sker en fraktionering av sprängmassan som kan användas i byggnationen medans det vid borrheter uppstår ett restmaterial som måste hanteras i flera steg innan en slutanvändning kan räknas hem. Trafikverket förordar inte en metod men måste använda någon metod för att kunna projekteras och därifrån räkna fram en kostnad.

En av de boende undrar: Ni har valt den blå linjen och kommer ut i marknivå. Kan man sänka så att man kommer ut i lägre nivå och samtidigt bygga tråg? Trafikverket vill bygga en så kostnadseffektiv anläggning som möjligt. Bank har en betydligt lägre byggkostnad per löpmeter än tråg. En annan viktig faktor att ta hänsyn till är att vatten måste transporteras från anläggningen när man gräver ner den.

Samfälligheten undrar om borrheter skulle visa sig vara möjligt och mer kostnadseffektivt, skulle Trafikverket då välja att gå samfälligheten till mötes? Trafikverket söker det mest kostnadseffektiva läget som möjligt, en kostnadsoptimering. Trafikverket uppskattar 1 miljard kr mer för samfällighetens modell. Det projekteras utifrån den kunskap som vi har och för att hantera de risker som bedöms.

Trafikverket menar att vad järnvägsbyggnationen slutgiltigt kommer att kosta per löpmeter beror mycket anbudet och konkurrensen mellan entreprenörerna. Den projektering som nu görs är för järnvägsplanen, när järnvägsplanen vunnit laga kraft görs en detaljprojektering inför upphandlingen av entreprenör.

Samfälligheten menar att Trafikverket har en ram för Ostlänken, det saknas 11 miljarder kr hur långt har Trafikverket kommit i arbetet med att redovisa kostnadsbesparingar? För de olika sträckorna har Trafikverket hittat besparingar som går att göra på landsbygden. Just nu klarar inte Trafikverket kostnadsramen. En osäkerhetsanalys kommer att göras senare. Av princip lämnar inte Trafikverket ut några kalkylkostnader.

## **Produktion**

Produktionsskede beräknas starta till efter årsskiftet 2024/2025 enligt Trafikverkets tidplan. Anläggningsarbetet beräknas till 6 år. Spår- och kontakthanläggningar beräknas ha en produktionstid om 18-24 månader.

Synpunkter på järnvägsplanen och dess genomförande kommer att kunna lämnas under granskningskedet. För Trafikverket är det viktigt att försöka planera byggnationen tillsammans med boende och det är uppenbart att det kommer att bli störningar. Egentligen kanske det inte låter mer än det normalt låter i ett hem, men detta buller orsakas av någon annan och som boende kan man inte påverka. Därför kan byggbullret upplevas mer störande. Trafikverket kommer att planera för framkomlighet, krav kommer att ställas på entreprenörerna, samråd kommer att ske med länsstyrelsen. Det är möjligt att vissa jobb sker dygnet runt. Det är viktigt med framkomlighet till rekreationsområden och badplatser.

Samfälligheten menar att Trafikverket redan nu måste kunna beskriva hur möten med tung byggtrafik ska kunna ske under byggtiden? Trafikverkets strävan är att försöka använda E4:an och "linjen för järnvägen" i stor utsträckning för byggtransporter. Produktionsfrågorna kommer att utredas vidare. I planeringskedet som vi nu befinner oss, behöver Trafikverket säkerställa att en tänkt entreprenör får genomförbara förutsättningar för att utföra byggnationen.

Samfälligheten har gjort en enkät och fått svar där 245 personer i Böksjö med omgivning vill ha en tunnel, ingen vill ha banvall! Samfälligheten tolkar resultatet som att många i samhället Krokek vill ha en förlängd tunnel.

Vid samrådsmötet Öppet hus framfördes det till Trafikverket att anlägga tillfälliga ramper på E4 som transportvägar och det har Trafikverket valt att undersöka vidare. Byggtrafiken kan separeras från annan trafik. Samfälligheten undrar om det bara är över bron som Trafikverket jobbar med att det blir säkert med olika trafikslag? Trafikverket svarar att det jobbas med säkerhet överallt.

Samfälligheten undrar hur det kommer att se ut när det är färdigbyggt? Trafikverket förklarar att arbetsområdet är tillfälligt markanspråk som under byggtiden är bredare än den slutliga anläggningen. På tunnelloket kan det komma att bli en restriktiv markanvändning. En påtaglig påverkan sker på omgivningen under byggtiden, betydligt mindre under drift bortsett från eventuella restriktioner mot markanvändning ovan tunneln.

## **Buller under drift**

Trafikverket redovisar förutsättningarna för buller och olika bullerskydd. Regeringens villkor för tillåtligheten anger hur störda ska hanteras, det är endast järnvägsbuller som ska hanteras. Ett särskilt buller-PM har tagits fram av Trafikverket inom Ostlänken. Därutöver finns ett dokument TDOK 2014:1021 som är styrande. Ostlänken ska trafikeras med höghastighetståg, vid dimensioneringen av åtgärder är maxnivån av buller avgörande. Särskilda bullerkartor har tagits fram av Trafikverket som finns tillgängliga på projektets hemsida ([www.trafikverket.se/ostlanken](http://www.trafikverket.se/ostlanken)). Bostäder som definieras som bullerberörda utsetts för en beräknad bullernivå om 45 dBA max inomhus eller mer. Husfasaderna beräknas enligt en schablon reducera bullernivån med 25 dBA. Ett värde beräknas också utomhus vid fasad mot järnvägen. Utgångspunkten för antalet tåg på Ostlänken är en trafikprognos för år 2040. Inga vallar eller plank planeras som bullerskydd för E4:an! Däremot planeras det för Ostlänken.

Efter beräkningen av vilka bostäder som är bullerberörda dimensioneras bullerskyddet i ett nästa steg, ju närmare skyddet är källan desto bättre effekt. Ett bullerskydd med en höjd av 2 meter planeras längs stora delar av Ostlänken förbi Böksjö. Samfälligheten undrar om ljudet kan studsas över på andra sidan E4:an? Men enligt Trafikverket ska inte detta behöva ske eftersom det är absorberande material i bullerskärmarna på båda sidor.

I bullerberäkningarna, som är avancerade beräkningsmodeller, tas hänsyn till terräng, anläggningar, vindriktningar, det är dock teoretiska beräkningar. Samfälligheten undrar om det blir bullerskydd på båda sidor. Enligt Förslag på bullerskyddsåtgärd och plats finns i samrådsunderlaget och det visar på skärm på

båda sidor om anläggningen på delar av sträckan. Även fasadåtgärder kan komma att föreslås för bostäder som är bullerberörda om inte en bullerskärm vid järnvägen är ett tillräckligt skydd.

Samfälligheten undrar varför inte Trafikverket internt ser över möjligheten att bullerskydda bostäder mot E4:an? Enligt Trafikverket är många bullerstörda av E4, inom Trafikverket finns ett nationellt projekt som hanterar buller från befintlig infrastruktur som det redan idag går att kontakta.

Samfälligheten undrar när lokala åtgärderna utförs, därigenom kan bostäder få skydd mot byggbuller? När bullerskyddsåtgärder utförs är en senare planeringsfråga.

Vad gäller planeringsarbetet och buller så utförs just nu inventering av uteplatser. Nästa steg är optimering av byggbarhet och ekonomi. En kontakt kommer att tas med dem som är berörda av buller. Resultatet redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) till järnvägsplanen och fastställs i plankartan till järnvägsplanen.

### Övriga frågor

Enligt samfälligheten talas det mycket om kostnader idag på mötet och väldigt lite miljö, när utredningarna kring det är klara så återstår inget utrymme för fastighetsägarna att förhandla om. Trafikverket anser sig jobba mycket med miljöfrågor, järnvägsintränet påverkar miljön, det handlar om för Trafikverket att minimera miljöpåverkan.

Vad händer om bullernivån blir mycket högre än vad som beräknats i järnvägsplanen? Det är framräknade bullernivåer som är dimensionerande och beräkningsprogrammet och metoderna bygger på fältprover utomlands för höghastighetståg.

Samfälligheten vill träffa Trafikverket snart igen för att få svar på samrådsskrivelsen som samfälligheten skickade in i januari. Samfälligheten har vidare en önskan om att en oberoende konsult ska titta på Trafikverkets utredningar kring det mellanalternativet. Trafikverket vill återkomma och svara skriftligen på den frågan. Trafikverket kommer att genomföra ett samråd med ny information på webben inom snar framtid, förmodligen efter jul 2020, där har alla möjlighet att lämna nya synpunkter. Alla som senast fick ett brev om samråd kommer att få en ny inbjudan när samrådsunderlaget ligger ute på webben. Inget fysiskt möte är inplanerat.

Synpunkter kan skickas till [ostlanken@trafikverket.se](mailto:ostlanken@trafikverket.se) ärende nr TRV 2014/72083

Antecknat av Michael Hertin