

Yttrande från Strömsfors Vägförening om
Järnvägsplanen, miljökonsekvensbeskrivningen,
2023-05-02, ärendenummer
TRV 2014/72083, delen Stavsjö – Loddby.

**Strömsfors
– orten som
Trafikverket glömde
att samråda med
samt**

**– kommundelen
Kolmården som
riskerar att bli utan
dricksvatten**

Så här står det i Trafikverkets miljökonsekvensbeskrivning daterad 2023-05-02, om arbetsplatsen vid Böksjö, Norra tunnelpåslaget, tvärs över E4 från samhället Strömsfors :

”Byggandet av järnvägen kommer att medföra ett omfattande arbete med avverkning, sprängningar, schakter, bergkross, betongtillverkning och transporter. Störningar i form av buller och vibrationer, avgasutsläpp, stoft och damm, grumling av vattendrag samt utsläpp av kvävehaltigt länshållnings- och lakvatten till recipienter är att vänta.”

Eftersom Strömsfors Vägförening inte hört ett ord från Trafikverket om Ostlänken-projektet och tunnelbygget vid Böksjö hemställde föreningen den 23 april 2023 om samråd i enlighet med 2 § Lag (2017:963).

Detta eftersom samtliga boende i Strömsfors berörs på flera sätt av planerade arbetet vid Böksjö. Vi bad även om samråd på plats.

Svaret blev följande:

27 apr. 2023 kl. 17:19 skrev fay.scafe@trafikverket.se

Hej

Trafikverket har följt gällande lagkrav med att erbjuda samrådsmöte på orten för särskilt berörda och organisationen. Enligt Trafikverkets tolkning av lagen är inte boende i Strömsfors samt vägförening särskilt berörda i den meningen att de bjuds in via personligt brev till de samråds som genomförts utan ingår i den krets som bjuds in till samråd via tidningsannonsering.

Vi är i planeringsskede för denna järnvägsplan, dvs vi planlägger det markanspråk

**Yttrande från Strömsfors Vägförening om
Järnvägsplanen, miljökonsekvensbeskrivningen,
2023-05-02, ärendenummer TRV 2014/72083, delen
Stavsjö – Loddby.**

Först Trafikverkets påstående enligt miljökonsekvensbeskrivningen med (*kursiv stil*), sedan följer vår mening (rak stil) med faktaunderbyggnad.

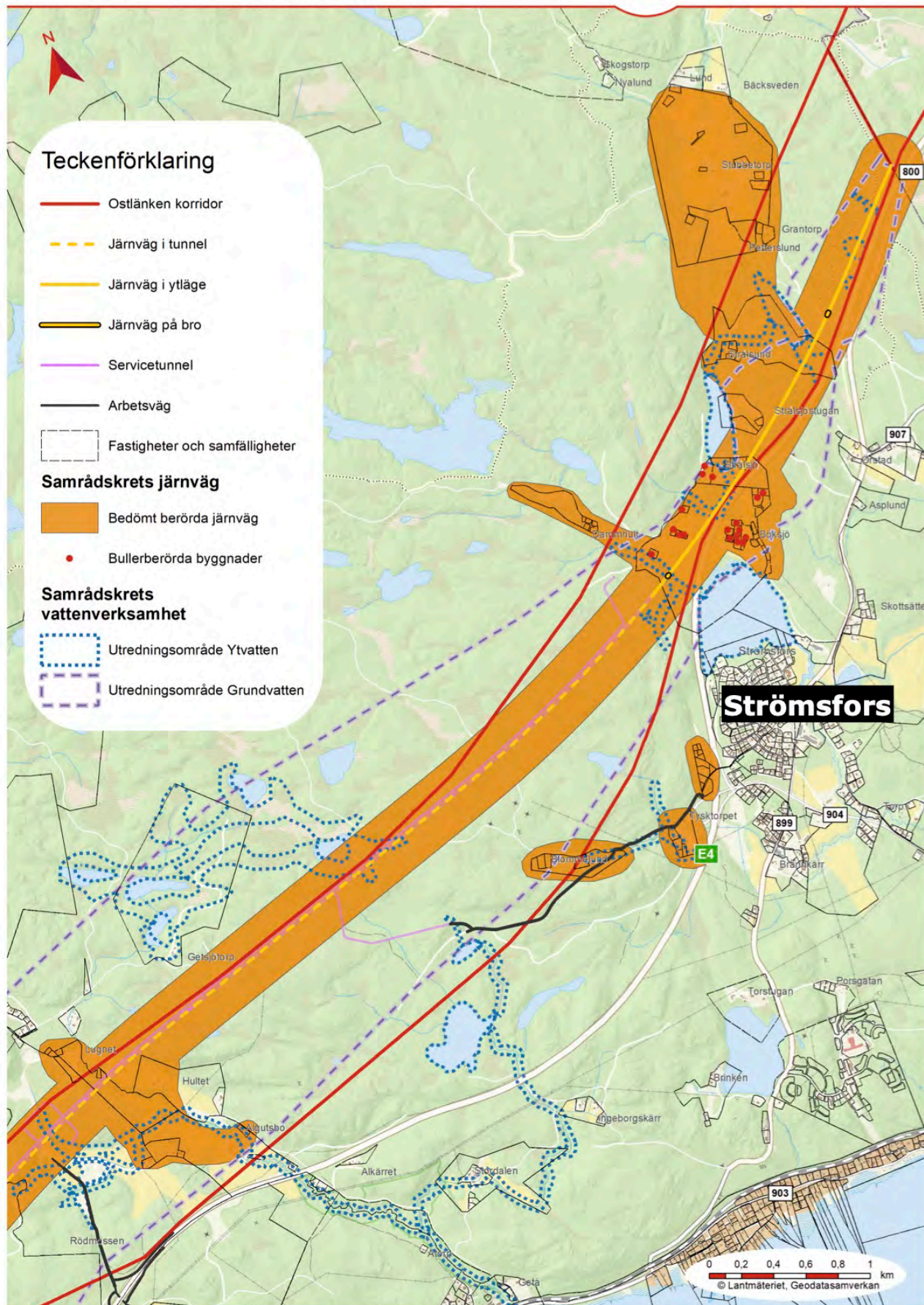
Vi börjar med sammanfattningen i miljökonsekvensbeskrivningen:

På grund av den redan höga trafikbelastningen är det idag inte möjligt att sätta in fler tåg på de tider när efterfrågan på tågresor är som störst, utan att förlänga restiderna. På så vis hämmas utvecklingen av tågtrafiken samt en övergång till ett mer miljöanpassat och hållbart resande.

> Det finns järnvägssträckor där betydligt flera tåg körs. Enligt Trafikverkets "Rapport Järnvägens kapacitetsutnyttjande 2022", passerar ca 22 tåg/dygn Kolmården station. Sträckan Hässleholm – Kristianstad, som också är enkelspårig, trafikeras med 109 tåg/dygn. Det går att köra flera tåg på Nyköpingsbanan.

En miljöbedömning görs därför av projektet, där syftet är att integrera miljöaspekter i planering och beslutsfattande så att en hållbar utveckling främjas. Miljöbedömningen syftar även till att allmänheten ska få insyn i och kunna påverka projektet.

> Trafikverket har gjort en miljökonsekvensbeskrivning på 214 sidor. Därtill finns en mängd kartor och dokument som tillhör Järnvägsplanen. Allmänheten får fyra veckor på sig att komma med slutliga synpunkter, medan Trafikverket jobbat med det hela i många år. Under tiden har det dessutom varit en pandemi som begränsat allmänhetens möjligheter att ta del av informationsmöten. Samrådsförfarandet med de "direkt berörda" som kallats enskilt har styrts av en plankarta för samråd som när det gäller de enskilda i princip handlar om 50 meter på vardera sidan Ostlänkens spår (nedan). Det innebär att Trafikverket avgör om någon är berörd eller inte. Det strider mot såväl nationell lag som EU-direktiv.



Enligt Trafikverkets tolkning är boende och vägföreningen i samhället Strömsfors INTE särskilt berörda, vilket strider mot såväl nationella lagar som EU-direktiv.

3. Samråd i järnvägsplaneskedet

3.1. Samrådsrets

I järnvägsplaneskedet genomfördes samråd med länsstyrelsen, berörda kommuner, de enskilda som särskilt berörs och berörda regionala kollektivtrafikmyndigheter samt även de övriga statliga myndigheter, den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda. Nedan förtecknas den samrådsrets som Trafikverket haft samråd med någon gång under järnvägsplaneskedet, exklusive berörd allmänhet.

Myndigheter och organisationer

4:e Storstadsregionens kommunalförbund
Arbetsmiljöverket
Barnombudsmanen
Bergstaten
Boverket
Branschföreningen Tågoperatörerna
Elsäkerhetsverket
Energimyndigheten
Fastighetsägarna GRF & Mittnord
Fastighetsägarna Mellansverige
Finspångs kommun
Folkhälsomyndigheten
Fortifikationsverket
Företagarna Norrköping
Försvarsmakten
Havs- och vattenmyndigheten
Hyresgästföreningen
Jordbruksverket
Katrineholms kommun
Kemikalieinspektionen
Kimstad företagarförening
Kommunala Lantmäterikontoret Norrköpings kommun
Landstinget i Östergötlands län
Lantbrukarnas Riksförbund
Lantmäteriet
Linköpings kommun
LRF kommungrupp
LRF Konsult
LRF Östergötland
Luftfartsverket
Länsstyrelsen i Södermanlands län
Länsstyrelsen Östergötlands län
MSB (Myndigheten för samhällsskydd och beredskap)
Naturvårdsverket
Norrköpings Företagsgrupp
Norrköpings kommun
NTF (Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande)
Nyköping – Östgötalänken AB
Nyköpings kommun
Oxelösunds kommun
Polismyndigheten i Linköping
Post- och telestyrelsen
Region Östergötland
Regionförbundet Sörmland
Regionförbundet Östsm
Riksantikvarieämbetet
Räddningstjänsten Östra Götaland
Sjöfartsverket
Skogsstyrelsen Guldringen
Skärblacka företagarförening

SMHI

Småbrukarna
Socialstyrelsen
Statens fastighetsverk
Statens geotekniska institut
Strålsäkerhetsmyndigheten
Svensk Handel i Norrköping
Svenskt näringsliv
Sveriges geologiska undersökning
Sveriges åkeriföretag
Söderköpings kommun
Sörmlands kollektivtrafikmyndighet
Tillväxtverket
Trafikverket
Transportstyrelsen
Östsvenska handelskammaren

Föreningar

Bygdegårdarnas Riksförbund Östergötland
Entomologiska Föreningen i Östergötland
Friluftsförbundet Norrköping
Fältbiologerna Rikskansli
Föreningen Sörmlandsleden
Jägarförbundet i Östergötland och Kalmar län
Kimstad byalag
Kimstad Hembygdsförening
Korpen Norrköpings Motionsidrottsförening
Länsbygderådet i Östergötland
Miljöförbundet Jordens Vänner
Naturskyddsföreningen
Norrköpings Idrottsförbund
Norrköpingsortens Ryttarförening
NTF Sörmland-Östergötland
Skärkinds byalag
Svenska Cykelförbundet
Svenska kyrkan
Svenska turistföreningen
Vånga Bygdegård
Vångabygdens utvecklingsgrupp
Östergötlands Hembygdsförbund
Östergötlands Idrottsförbund
Östergötlands Naturhistoriska Förening
Östergötlands Orienteringsförbund
Östergötlands Ornitologiska Förening

> Tittar man på listan ovan finns inte en enda förening i Kolmården med. Däremot finns föreningar inom nästa järnvägssträcka med, från Loddby och söderut. Kan det vara så att Trafikverkets tjänstemän inte kan geografin i området och lagt in fel lista i Stavsjö – Loddby-delen? Har verkligen TRV haft samråd med någon förening i Kolmården?

Inom järnvägsplaneprocessen hålls samråd med berörda fastighetsägare, närboende, allmänhet och berörda myndigheter för att identifiera och förankra vilka miljöfrågor som ska beskrivas i projektets miljökonsekvensbeskrivning.

> Ett exempel visar att detta med närboende inte tagits på allvar. Samhället Strömsfors intill norra tunnelpåslaget vid Böksjö finns inte med på något sätt i samrådslistan. Inte heller Strömsfors Vägförening eller någon annan organisation, eller företag i området. Förslaget om arbetsväg förbi Tyskatorpet är också ett exempel. Här *"erbjöds ett tjugotal hushåll och ett tjugotal myndigheter och föreningar samråd"*, men ingen i Strömsfors 50 meter bort på motsatta sidan E4.

Det finns för övrigt inte tjugo hushåll på platsen!

Ett annat exempel är att grundvattentäkten vid Stubbetorp – Halsbråten inte har kommunicerats med någon i Kolmården. **Inte någonstans i hela Järnvägsplanen står det att täkten förser hela Kolmården (nästan 6 000 personer), Kolmårdens Djurpark, vårdcentral, äldreboenden, skolor, förskolor, affärer, restauranger och en rad andra företag med dricksvatten.**

Projektledarna hade inte en aning om detta, då de blev upplysta av boende i området.

Under mars-april 2017 genomfördes ett samråd kring de allmänna vägar som påverkas av Ostlänken. Inga skriftliga synpunkter inkom från allmänheten eller fastighetsägare.

> Inte alls konstigt att synpunkter ej inkom, eftersom det först nu i MKB sägs hur t ex E4 påverkas samt vilka andra allmänna vägar som kommer att användas och hur de ska användas. I mitten av februari 2017 lades tunnelalternativet fram. Tidigare skulle spåren löpa i en skärning genom Kolmården. Samrådet avslutades 26 mars och inte i april som sägs här.

Vid Gullvagnen finns ett område med isälvsmaterial vilket bildar en grundvattenförekomst, Halsbråten Stubbetorp, som även omfattas av ett vattenskyddsområde. Ostlänken passerar cirka 500 meter från

området. Det kan uppstå en liten förlust av vattentillrinning till grundvattenförekomsten men den långsiktiga konsekvensen bedöms vara obetydlig.

Konsekvenserna för reservvattentäkten Böksjön bedöms bli obetydliga. Den låga halten föroreningar i dagvattnet från Ostlänken bedöms inte påverka möjligheten till dricksvattenuttag från Böksjön negativt.

> Se vårt svar nedan 7.3.1 Grundvatten 7.3.1.2 Nuläge

Byggandet av järnvägen kommer att medföra ett omfattande arbete med avverkning, sprängningar, schakter, bergkross, betongtillverkning och transporter. Störningar i form av buller och vibrationer, avgasutsläpp, stoft och damm, grumling av vattendrag samt utsläpp av kvävehaltigt länshållnings- och lakvatten till recipienter är att vänta. Länshållningsvatten från byggandet av Komårdstunneln kommer att ledas till reningsverk, men viss bräddning kan komma att ske vid till exempel höga flöden på grund av regn. Bräddning sker då till Norrviken som är en del av Inre Bråviken.

De tillfälliga störningarna under byggtiden kommer att påverka närboende, den närmaste omgivningens naturliv, kulturmiljöer och områden för rekreation.

> Se vårt svar nedan under 2.4 Byggskedet – 2.4.3.2 Kolmårdstunneln

Påverkan på närboende, den närmaste omgivningens naturliv, kulturmiljöns upplevelsevärde och rekreationsmöjligheter kan bli stor under byggtiden. Vid upprättande av bygghandlingar kommer behov och åtgärder för skydd mot störningar under byggtiden att preciseras.

Byggnationen av Ostlänken kommer att medföra omfattande hantering av berg- och jordmassor. Arbetet med masshanteringsplan pågår och kommer att fortsätta ända fram till byggskedet. Inom delsträckan finns bergmassor som inte kan användas inom delsträckan. Trafikverket arbetar för att massorna ska komma till användning på annat sätt. Det blir omfattande masstransporter.

> Se vårt svar nedan 7.5.7.3 Masshantering samt 7.5.5 Risker under byggskedet.

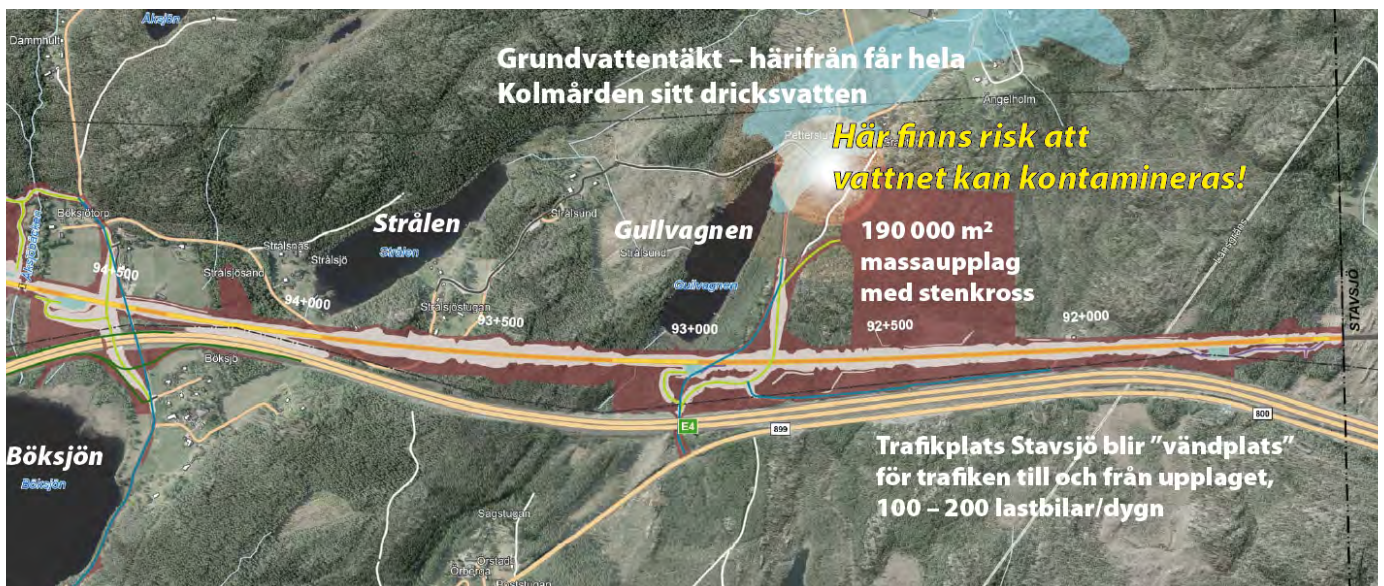
Delsträckan Stavsjö-Loddby kan innebära påverkan på åtta ytvattenförekomster bestående av fyra vattendrag (Svintunaån,

Getåbäcken, Torshagsån, Pjältån), en sjö (Skiren) och tre kustvatten (Inre Bråviken, Loddbyviken, Pampusfjärden). Även två grundvattenförekomster (Stubbetorp och Åby) kan påverkas. Bedömning har gjorts för ovan nämnda vattenförekomster om påverkan kan uppstå, under bygg- eller driftskede.

> Trafikverkets bedömning är att dessa vattenförekomstens status kommer att försämrats nämnvärt, ja så blir det!

Enligt Järnvägsplanen sägs:

Ansvariga för området "Vatten" är: Hydrogeologi: Jonathan Udén, Ytvatten: Patricia Moreno Arancibia, MKN Ytvatten: Andrew Quin. Vi konstaterar att det inte finns någon direkt ansvarig för Grundvatten, även om Andrew Quin jobbar med vattenskyddsområden.



> Här är risken stor att något kan hända med Kolmårdens dricksvatten. Innan bygget startas måste det finnas en plan B som kan sättas in omedelbart om olyckan skulle vara framme. Att använda reservvattentäkten Böksjön är ingen bra lösning eftersom den får sämre standard ju längre bygget pågår – allt kontaminerat vatten som inte kan tas om hand hamnar i Böksjön. Det är också helt orealistiskt att placera ut renvattentankar i Kolmårdens samhällen, som en projektledare ansåg vid förfrågan, liksom det skulle vara att köra vatten till befintliga vattenverket i Strömsfors.

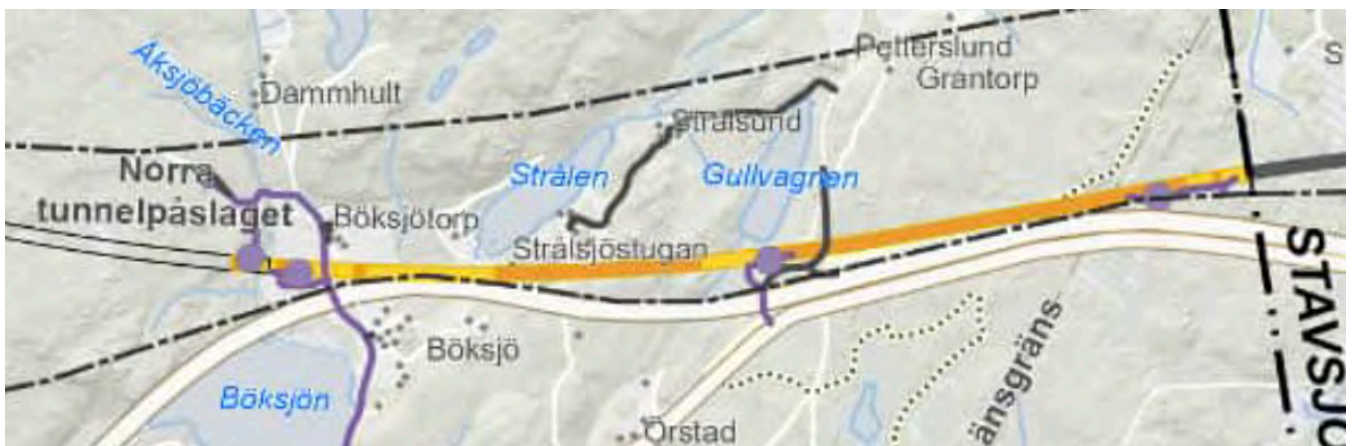
> Konstaterar att det inte finns någon direkt ansvarig för Grundvatten, även om Andrew Quin jobbar med vattenskyddsområden.

Konstaterar även att det inte finns någon direkt ansvarig för trafikmiljön (E4 samt de lokala vägarna där byggtrafik skall gå) längs sträckan Stavsjö – Loddby, även om Sofia Eriksson (Befolkning och hälsa) har det som del i helheten. Helt ny på Trafikverket (maj 2023).

2.1 Sträckning och utformning av Ostlänken

Nära länsgränsen kommer en driftplats att anläggas som ska innehålla fyra spårväxlar. Järnvägen passerar i denna första del främst i skärning.

> Att placera fyra spårväxlar i en skärning kan inte vara optimalt om en urspärning skulle inträffa. Vidare är platsen bara några hundra meter från sjön Gullvagnen som har koppling till grundvattentäkten för hela Kolmården.



Intill länsgränsen mot Södermanland ska finnas spårväxlar i skärningen. Växlar är alltid problematiska av skilda skäl. Olyckor kan inträffa och olycka i skärning några hundratal meter från Gullvagnen och vattentäkten är inte optimalt.

2.1.3 Ombyggnad av enskilda vägar

Vägen mot Stubbetorp ska byggas om men planeras att hållas öppen för allmänheten under arbetet med ombyggnationen. En sträcka på vägen mot Stubbetorp till upplagsytan vid Gullvagnen/Gråtorp kommer att användas för transporter av massor från arbetet med järnvägsanläggningen.

> En väg får inte "planeras hållas öppen för allmänheten". Den måste, där det inte finns andra möjligheter, hållas öppen för till exempel ambulans, brandkår och övrig trafik, bl a Nodra som har att

kontrollera vattenutrustningen. I vägkant samt under E4-bron för Skinnarbovägen går ledningarna till vattenverket i Strömsfors samt även fiberkabel till kunder längs vägen.

Enligt Boverkets regler måste en väg av denna typ hållas öppen eftersom det inte finns någon annan väg till och från. Och precis här ska Ostlänken sprängas ner i skärning som mest cirka 23 meter.

2.3.1 Berörda allmänna vägar

E4 ingår i TEN-nätet (Transeuropean Network) och är utpekad som riksintresse, se Figur 36. E4 är även utpekad som en nationellt och regionalt viktig väg och ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet för dagliga personresor, kollektivtrafik samt långväga personresor. E4 är även utpekad som primär väg för farligt gods. Hastighetsgränsen på delen inom järnvägsplanens område är 110 km/tim.

> Reservväg för E4 är länsvägarna 899/898 som passerar genom Strömsfors samhälle och vidare mot Nyköping och således kan farligt gods transporteras där. I MKB:n är dessa vägar något felaktigt beskrivna. Vidare är orten felstavad. Geografiskt ligger Strömsfors på östra sidan E4 mitt emot norra tunnelpåslaget och får en kraftig ökning av tung trafik.

I och med att Nyköpingsvägen genom Strömsfors är reservväg för E4 och då det relativt ofta inträffar olyckor på E4, dras all trafik genom samhället. Vid dessa tillfällen kan det vara kö från Strömsfors till Stavsjö eller tvärtom.

2.4 Byggskedet

Många tunga transporter med framför allt massor från arbetsområdet, men också byggmaterial till arbetsområdet, kommer att belasta det allmänna vägnätet. Under byggskedet behövs även tillfälliga vägar för till exempel materialtransporter. Byggtrafiken kan orsaka köbildning på vägar. För att minska störningar för tredje man och säkerställa att trafiksäkerheten inte påverkas kan det till exempel krävas begränsning av hastighet på vissa sträckor. Även tillfälliga omläggningar av vägar kan bli aktuella, till exempel när en järnvägsbro ska byggas över en befintlig väg. Vid sprängning och vissa andra arbeten kan det behövas kortare totalavstängningar samt eventuella tillfälliga omläggningar av vägar.

> Genom Strömsfors samhälle på Nyköpingsvägen (reservväg för E4) måste hastigheten sänkas till maximalt 40 km/tim. Där finns bl a en korsning med begränsad sikt, en lekplats direkt intill vägen, samt





flera övergångsställen (bilderna ovan). Korsningen Nyköpingsvägen (899) - Sjöviksvägen (904) är redan idag hårt belastad, speciellt under sommarmånaderna då trafiken till och från Kolmårdens Djurpark passerar där. Köbildning uppstår ofta redan nu. En rondell (markutrymme finns) vore en lösning samtidigt som en sådan drar ner hastigheten för bilister som kommer från E4 via trafikplats Strömsfors. **Samråd med Strömsfors Vägförening och boende om trafiksituationen har Trafikverket vägrat!**

Då anläggningsarbetena omfattar flera arbetsmoment och bland annat passerar boendemiljöer och andra miljövärden, kommer planerade åtgärder att behöva anpassas beroende på var de utförs.

> Strömsfors samhälle är den största boendemiljön i direkt anslutning till sträckan Stavsjö – Loddby. Här ska byggtrafik passera i stor omfattning. Norra tunnelpåslaget med allt arbete ligger tvärs över E4, vilket gör att samhället kommer att påverkas såväl av trafik, som buller och damm. Kisel- och kvartsdamm kan spridas upp mot en km i vissa vindar. Strömsfors samhälle är beläget mindre än 500 meter från planerat krossverk och masshantering, rakt nedanför Vargberget. Dessutom skall krossverket bevattnas och följden blir lakvatten som söker sig ner i Böksjön. Hittills har Trafikverket vägrat samråd med boende eller Strömsfors Vägförening, vilket strider emot nationella lagarna och EU-direktiven om samråd. I Strömsfors finns cirka 270 fastighetsägare och närmare 700 boende.

2.4.1 Arbetstider

Nattarbeten kan komma att bli aktuellt till exempel vid planerade totalavstängningar på Södra stambanan. Det kan även bli aktuellt med nattarbete vid drivning av tunnel för att få en så kort byggtid som möjligt. Dessa arbetstillfällen kommer att delges tredje man i god tid innan genomförandet.

> Här saknas uppgift om hur tredje man kommer att delges.

2.4.3.1 Länsgränsen till Böksjö

Masstransporter från bergskärningen körs i så stor utsträckning som möjligt i linjen för att minska påverkan på boende i området och slitage på det allmänna vägnätet. Transporterna från skärningen vid Strålen kommer att gå via arbetsväg fram till en tillfällig trafikplats vid Böksjö. Den temporära trafikplats som är nödvändig för att komma ut på E4 föreslås nyttjas under hela byggtiden.

> Temporära trafikplatsen blir mycket starkt belastad, vilket gör att trafiken på E4 förmodligen också berörs under hela byggtiden. Tillsammans med övriga tre tillfälliga på- och avfarter till E4 samt trafikplats Strömsfors och trafikplats Stavsjö gör att sträckan Stavsjö – Stenkullen bör hastighetsbegränsas.

2.4.3.2 Kolmårdstunneln

Vid det norra tunnelpåslaget finns ett antal tunga anläggningsdelar vilket innebär att trafikmängden i området kommer att öka under byggtiden. Ny bro över E4 kommer behöva anläggas tidigt för att hantera den ökande mängden transporter. Byggtrafiken i området kommer att bli omfattande på grund av att det är så många olika delar som ska byggas på en liten sträcka och att etableringsytorna är begränsade.

> Se kommentar ovan under 2.4

Tunneldrivningen kan ske från norra spårtunnelmynningen och servicetunneln vid Böksjö samt arbetstunnlarna vid Svartgölen, Rödmosse och Persdal. Från respektive arbetstunnel i Svartgölen, Rödmosse och Persdal sker drivning i både norr- och södergående riktning.

Borrning och sprängning kommer att pågå kontinuerligt då arbetet pågår parallellt med att driva spår- och servicetunnel. Varje laddning innebär att man spränger 5 meter tunnel åt gången och man räknar

med att spränga cirka 15 meter per vecka vid varje arbetsfront. Massor transporteras direkt ut på E4 via två tillfälliga ramper.

> Tillsammans med norra tunnelpåslaget blir det under lång tid borrhning och sprängning åt sju håll – söderut vid Böksjö samt i båda riktningar vid Svartgölen, Rödmosse och Persdal. Det har betydelse för mängden vatten som åtgår.

Vid tunneldrivning kommer stora mängder vatten att krävas. Grundvattenflödet är för lågt för att vattenbehovet ska kunna täckas av borrhade brunnar i närområdet. Närliggande sjöar och vattendrag är antingen för små eller har för stora miljövärden för att vatten ska kunna hämtas därifrån. Då det inte heller finns något närliggande VA-system måste långa VA-ledningar med kompletterande pumpstationer anläggas. VA-ledningarna förläggs i vägområdet till E4 och följer ramperna och vägarna upp till respektive produktionsyta vid Böksjö, Svartgölen, Rödmosse och Persdal. Vatten till tunneldrivning levereras från Nodra AB via en temporär tryckstegringsstation.

> En borrhigg med tre armar behöver cirka 25 m³ vatten i timmen. Borrhning åt sju håll = 7 x 25 m³/tim = 175 m³/tim = 1 750 m³/10 tim arbetsdag. Kan Nodra leverera detta? Borrhning vid skärningen mellan länsgränsen och Gullvagnen finns inte nämnd. Var ska vatten till den tas ifrån?

Vidare heter det på annat håll i MKB:n att lakvattnet kan behöva spädas 5 gånger innan det släpps. Det innebär upp till 5 x 1 750 m³/10 tim. Det är lika med upp till 8 750 m³/tim = 87 500 m³/arbetspass om 10 timmar.

I MKB:n anger Trafikverket åtgången till 600 m³/dygn. Två månader senare har den siffran uppgraderats till 1 400 m³/dygn.

Under produktionen av tunneln används vatten som efter användandet behöver ledas bort efter lokal rening, som exempelvis pH-justering, sedimentation och oljeavskiljning. Detta vatten benämns länshållningsvatten. Länshållningsvatten från tunnel består av en blandning av processvatten som används bland annat för borrhning samt inläckande grundvatten. Länshållningsvattnet kommer ledas till reningsverk via nya VA-ledningar. Bräddning av länshållningsvatten till Norrviken, en del av Inre Bråviken, kan förekomma vid till exempel större flödestoppar i samband med stora nederbördsmängder som påverkar reningsverkets kapacitet.

> Nya VA-ledningar till reningsverket vid Slottshagen heter det. Några sådana finns veterligen inga beslut om. Hur påverkas innersta Bråviken om vattnet måste bräddas? I avsiktsförklaringen mellan TRV och Nodra finns uppgifter om eventuell uppgradering av Slottshagens reningsverk. Vem ska stå för detta?

7.3.1 Grundvatten 7.3.1.2 Nuläge

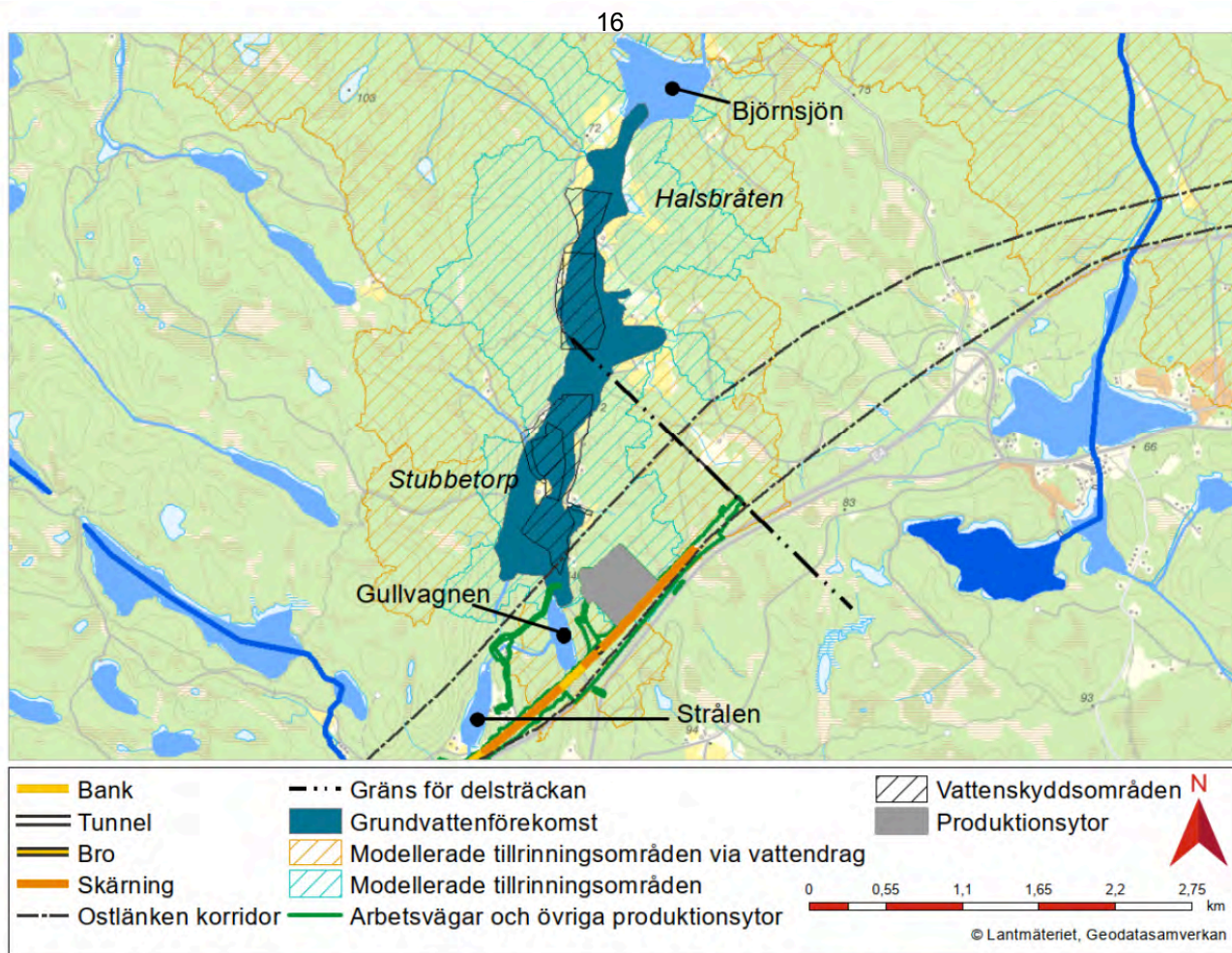
...Vid Stubbetorp, cirka 300 meter från föreslagen spårlinje, går isälvsmaterial i dagen, vilket också är en utpekad grundvattenförekomst...

Spårlinjen inom Stavsjö-Loddby passerar cirka 500 meter ifrån två utpekade grundvattenförekomster, en isälvsavlagring vid Halsbråten-Stubbetorp (ID: SEA7SE 651227-153217), som utnyttjas som kommunal dricksvattentäkt och omfattas av ett vattenskyddsområde...

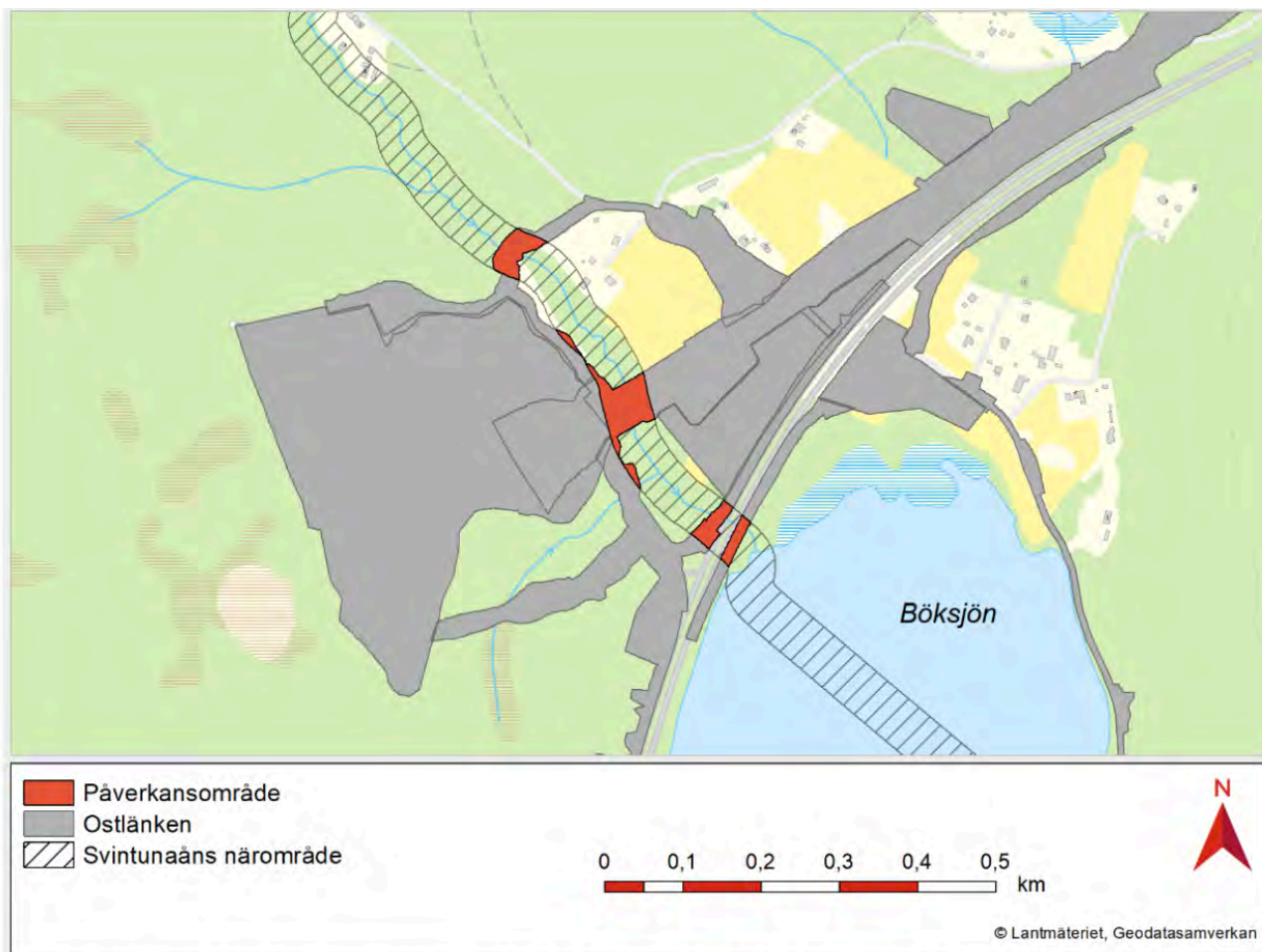
Stora grundvattenmagasin kan hittas i isälvsavlagringar. På denna sträcka finns en formation med isälvsavlagringar som ligger norr och söder om spårlinjen i höjd med sjön Gullvagnen. De mest vattenförande delarna av formationen berörs inte av spårlinjen. I den norra delen benämns isälvsformationen Halsbråten Stubbetorp efter sitt vattenskyddsområde (ID: 2 030 610). Formationen har bildats längs en sprickdalgång och består av mycket vattenförande jordarter omgivna av berg, lera och morän. Det stora grundvattenmagasinet i isälvsavlagringen står sannolikt i kontakt med ytvattnet i Gullvagnen. Grundvattenmagasinet Halsbråten-Stubbetorp är en grundvattenförekomst (ID: SEA7SE 651227-153217) som omfattas av miljö kvalitetsnormer och har klassats ha god kemisk samt god kvantitativ status, se kapitel 8 Miljö kvalitetsnormer. Idag nyttjas grundvattenförekomsten som kommunal dricksvattentäkt och har en uttagsmöjlighet på 5–25 l/s. Att samma isälvsformation har två olika områdes-ID beror på att det är olika klassningar och skydd som berör den.

> I MKB:n omtalas att sjön Nedre Glottern är vattentäkt för Åby vattenverk. Ingenstans i hela Järnvägsplanen står det att Stubbetorp – Halsbråten är vattentäkt för Kolmården. Här står enbart ”kommunal dricksvattentäkt”. På det sättet har inte Kolmårdsborna blivit upplysta om verkligheten.

Här hävdas att tåkten inte berörs av spårlinjen samtidigt som det sägs att grundvattnet står i kontakt med ytvattnet i Gullvagnen. Kontamineras det vattnet är det risk att även vattentäkten kontamineras.



Figur 15. Grundvattenförekomst vid Stubbetorp (MS_CD: WA58920390) norr om spårlinjen.



Figur 4. Planerade anläggningar och deras påverkan på Svintunaåns närområde. Det röda området visar var anläggningarna sammanfaller med närområdet.

I anslutning till Gullvagnens södra strand finns ett våtmarksområde där grundvattnet står i nivå med markytan. I dalgången kring sjön förekommer främst isälvssediment, postglacial finsand och kärrtorv.

> Detta område ska således grävas ur och fyllas med kross som grund för järnvägsbanken. Hur påverkar det Gullvagnens vatten?

7.3.1.4 Effekter och konsekvenser av utbyggnadsalternativet, Kumulativa effekter

Idag finns det inga vattenverksamheter vars påverkansområde sammanfaller med förväntat påverkansområde för Ostlänken. ... Vid samtliga passager med grundvattenförekomster ligger järnvägen på sådant avstånd att en potentiell avsänkningsträtt kring skärningen inte når, eller precis går över gränsen till, grundvattenförekomsten... Ingen övrig effekt på dricksvattenförsörjning har identifierats för delområdet.

> Under byggtiden finns det definitivt verksamheter som sammanfaller med områden som kan påverkas. Den stora upplagsytan vid Grantorp (se kartbilderna) sträcker sig längs hela Gullvagnens östra sida och tangerar vattenskyddsområdet med enbart några tiotal meter emellan och en höjdskillnad på cirka 20 – 40 meter.

VATTEN RINNER NERÅT!

I sammanställning tabell 26, sidan 139 i MKB:n heter det för hela delen länsgränsen – Strålen: *"Grundvattenbortledning (permanent). Bedömda värdet för Kolmårdens vattentäkt sägs vara högt och effekten på grundvattenförekomstens tillrinning bedöms som "försumbar till liten och bedöms ej ha en långsiktig konsekvens."*

> Detta är slutsatser för en färdig Ostlänken, men inte under byggtiden med den arbetsyta på 190 000 m² med stenkross och massupplag som ska finnas där.

> Arbetsområdet (140 000 m²) vid "byggnavet", tunnelpåslaget vid Böksjö, kommer naturligtvis att påverka Böksjön under hela byggtiden. Böksjön är reservvattentäkt för Kolmården. Ytvattnet rinner från Gullvagnen via Strålen till Böksjön och här kommer naturligtvis lakvatten att nå Böksjön.

Vattenförsörjning

Den tillgängliga uttagsmängden för en dricksvattentäkt kan minska om grundvattenbortledning sker eller tillrinningsområdet minskar. En sänkning av grundvattennivån kan innebära förändrade strömningsmönster och att vattenkvaliteten påverkas genom att exempelvis föroreningar förflyttas och sprids över en större yta, dock har inga föroreningar identifierats på sträckan Stavsjö-Loddbys som kan påverka befintliga vattentäkter.

> "Inga föroreningar har identifierats...", kanske helt rätt, men under byggtiden kan föroreningar lätt uppstå. Då blir det stora problem. Därför måste en plan B finnas för att snabbt sättas in om det sker en olycka. När det gäller enskilda brunnar finns inte samtliga med i planen, inte ens alla brunnar som har vattendomar.

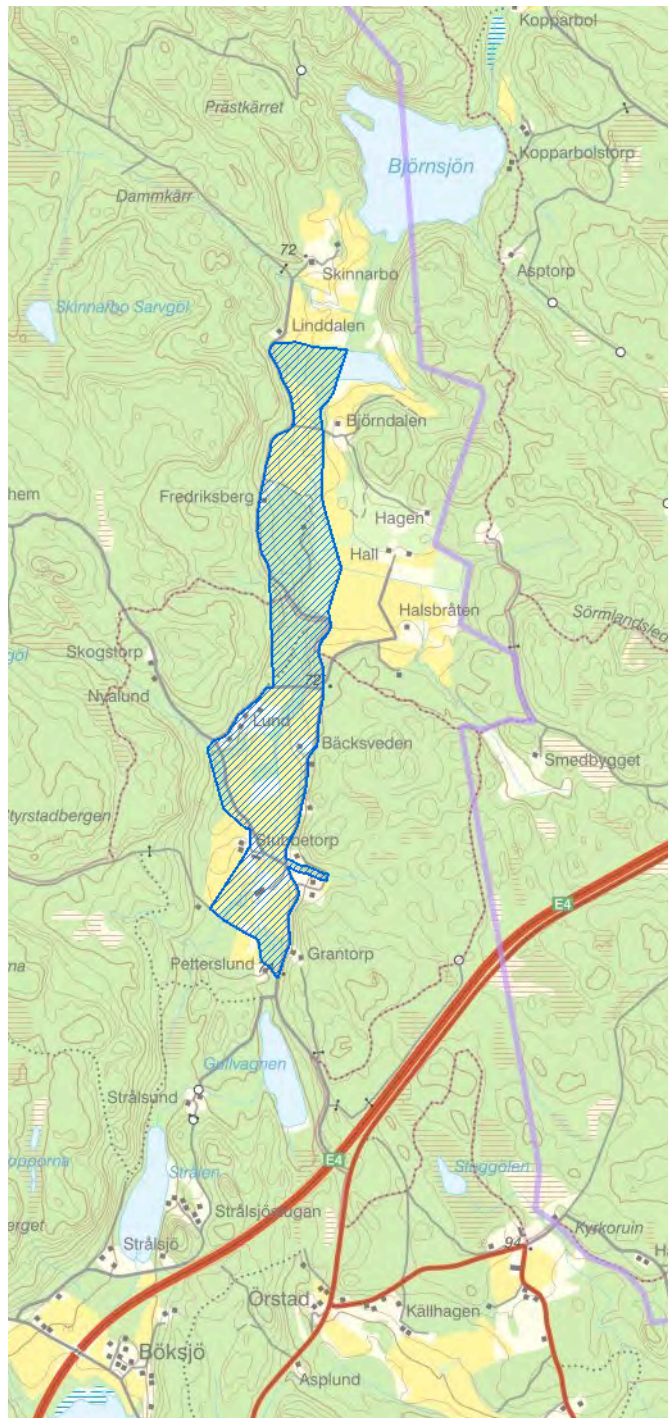
Böksjön utgör reservvattentäkt för Norrköpings kommun och bedöms ha ett måttligt värde för dricksvattenförsörjning.

Avrinningsområdet är stort och dagvattnet från Ostlänken renas och fördröjs i diken innan det når Böksjön.

Föroreningsinnehållet i

dagvattnet bedöms vara lågt och halterna är betydligt lägre än gränsvärdena i Livsmedelsverkets föreskrifter om dricksvatten.

Erosionsskydd skyddar vattendragen från grumling där det bedömts nödvändigt.



Vid Grantorp tangerar arbetsytan grundvattentäkten för Kolmården.



Norra änden av Gullvagnen där grundvattentäkten och sjöns ytvatten blandas, beroende på vilken riktning vattnet strömmar. Normalt går grundvattnet norrut från Gullvagnen.

Ytvattenflödet till Böksjön ökar i en liten omfattning (ca 1,2 procent i och med den ökade arealen). Den lilla ökningen av flödet och halten föroreningar i dagvattnet från Ostlänken bedöms inte påverka möjligheten till dricksvattenuttag från sjön negativt. Ostlänken bedöms få obetydliga konsekvenser för Böksjön. Vattnet från Böksjön avrinner mot Inre Bråviken via Svintunaån.

> Här får man komma ihåg att föroreningarna från E4, som passerar Böksjön med några få meter längs en sträcka på flera hundra meter, måste vägas samman med föroreningarna under byggtiden och senare med en lägre siffra. Dessutom ökar ytvattenflödet, må vara med en dryg hundradel, men en icke obetydlig ökning till det sämre blir det för Kolmårdens reservvattentäkt.

Våtmarker

Inom avrinningsområdet försvinner cirka 4 hektar våtmark, för att ge plats åt den permanenta anläggningen samt att ge plats åt produktionsytor under byggskedet som inte återskapas efter avslutad byggnation. Vid våtmarkerna med ID NH3-10062 och NH3-10063 kommer en tätjärna anläggas i stödfyllningen för att minska avrinningen, se Figur 103. Vatten som tränger in i

järnvägsanläggningen kommer att avledas till Gullvagnen via dagvattenanläggningen. Det kommer därmed att avledas till Böksjöns avrinningsområdet istället för som i nuläget Björnsjöns avrinningsområde. Området som berörs av denna ändring är mycket litet i förhållande till de båda avrinningsområdenas totala utbredning.

> Våtmarker som försvinner är betydligt större (minst 20 ha), vilket innebär att det kommer att ske en minskning till Björnsjöns avrinningsområde och därmed en minskning till grundvattentäkten vid Stubbetorp – Halsbråten. Vattnet rinner norrut i dalen i normalläget.

7.3.4 Risk för översvämning

Här tas en rad risker upp till bedömning...

> Vill bara notera att uppströms Åksjöbäcken finns en damm som inte är av högsta klass. Dessutom har här faktiskt inträffat en dammolycka med översvämning som följd. Detta var för några hundratal år sedan och beskrivs i en av böckerna om Kolmården.

7.5 Byggskedets miljökonsekvenser och resursanvändning, 7.5.1 Byggbuller

Utmed hela Ostlänkens sträckning kommer bullrande arbeten i form av bland annat sprängning, schaktarbeten, pålning och spontning att utföras. Bullrande arbetsmoment från exempelvis spontning och borrar i berg kan ge ekvivalenta ljudnivåer över 60 dBA inom ett område av 500 meter från ljudkällan. Luftburet buller från anläggningsarbeten ska begränsas för att klara Naturvårdsverkets riktvärden för byggbuller, se Tabell 30. För vissa arbeten kommer det därför att krävas temporära bullerskyddsåtgärder.

Översiktliga beräkningar för en krossverksamhet i Böksjö visar att de närmaste åtta bostadshusen kan få över 50 dBA vid fasad vid krossning.

> I 7.5.1.1 heter det "Trafikverket kommer genom mätningar följa upp buller, stomljud och vibrationer under byggskedet". Här finns ingen information om var dessa mätningar skall ske. Om man tittar på figur 153 i MKB:n verkar det som om mätningar skall ske inom mycket begränsade områden. Bullret från E4-trafiken måste även sammanvägas med bullret från arbetsytan vid Böksjö. Vidare kan konstateras att det finns ekoeffekt i hela området, vilket gör att buller hörs långt åt öster, vilket inkluderar hela Strömsfors samhälle.

7.5.4 Tillgänglighet under byggskede



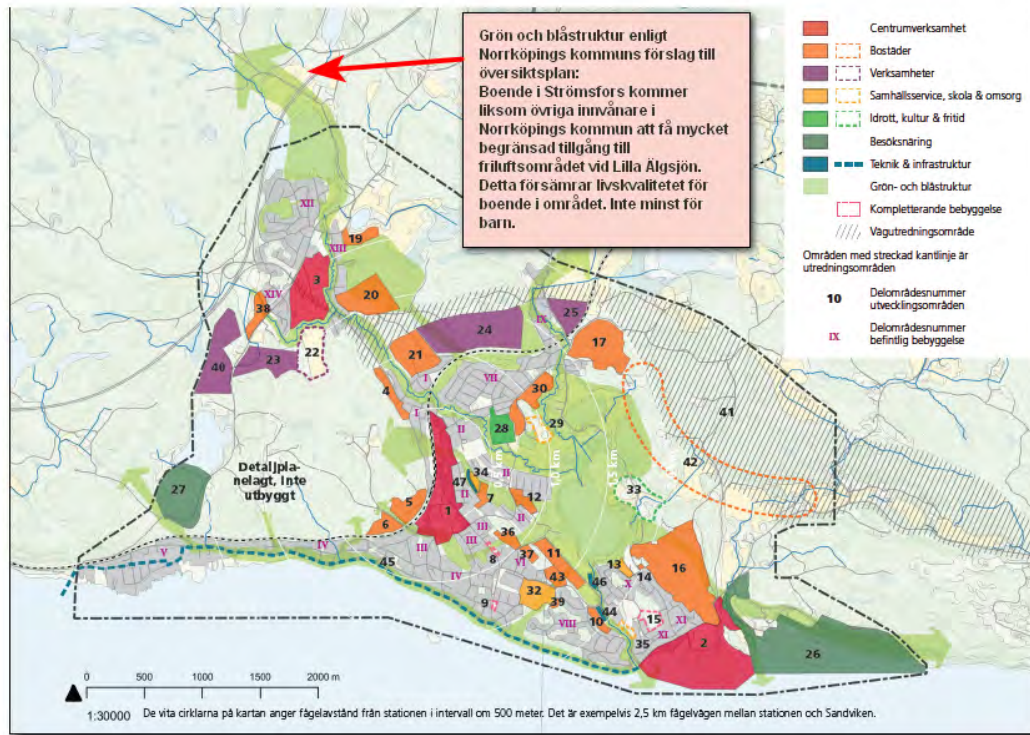
Udergång E4, Skinnarbovägen mot Stubbetorp – Halsbråten där Kolmårdens dricksvattentäkt finns. I vägen finns vattenledningarna samt bredbandsfiber och här ska Ostlänken dras tvärs vägen.

Vägen mot Stubbetorp ska byggas om men planeras att hållas öppen för allmänheten under arbetet med ombyggnationen. En sträcka på vägen mot Stubbetorp till upplagsytan vid Gullvagnen/Grantorp kommer att användas för transporter av massor från arbetet med järnvägsanläggningen.

> En väg får inte ”planeras hållas öppen för allmänheten”. Den måste, där det inte finns andra möjligheter, hållas öppen för till exempel ambulans, brandkår och övrig trafik. Detta enligt Boverkets regler.

> Strömsfors- och Norrköpingsbornas begränsningar att nå friluftsområdet vid Lilla Älgsjön kommer att bli till stor nackdel, inte minst för barnfamiljer.

> I Norrköpings kommuns översiktsplan för framtiden visas fritidsområdet vid Lilla Älgsjön som en stor tillgång. Se bild nedan.



Kommunen har stora planer för utbyggnad av Strömsfors och Krokek.



Bron över E4 vid trafikplats Strömsfors är smal och saknar gångbana. Här blir byggtrafiken mycket kraftig.

Arbetena i området kring Böksjö är omfattande. En temporär trafikplats anläggs för att byggtrafik ska kunna komma direkt ut på E4. Genom detta begränsas byggtrafik på lokalvägar. En ny bro över Ostlänken och E4 ska anläggas. Befintlig väg kommer breddas (väster om E4) och befintlig bro kommer vara kvar så länge som möjligt för att separera byggtrafik från annan trafik.

> Den temporära trafikplatsen är en nödvändighet, men kommer tillsammans med de övriga tillfälliga trafikplatserna längs sträckan till Stenkullen, att påverka trafiken på E4 mycket kraftigt. Hastighetsbegränsning bör övervägas.

Sträckan mellan trafikplats Strömsfors och den nya arbetsvägen till Svartgölens tunnelmynning kommer användas för byggtransporter från arbetstunneln under hela byggtiden. För att minska påverkan på de boende, inte försämra trafiksäkerheten samt för att skydda Gamla Stockholmsvägens kulturvärden kommer transporterna till tunnelmynningen ske en kort sträcka på Gamla Stockholmsvägen, via en ny arbetsväg öster om Tyskorpä som sedan ansluta till en befintlig skogsväg som rustas upp fram till Svartgölen.

> Trafikplats Strömsfors kommer att bli hårt belastad under hela byggtiden. Den kommer att vara ett nav i alla transporter till och från arbetsytan vid Böksjö. Bron över E4 är mycket smal och saknar gångbana. Här bör någon form av gångbana ordnas, kanske påbyggnad på norra utsidan, samt övergångsställe över påfart till E4 i själva den droppformade rundkörningen öster om bron. Se bild ovan.

> Korsningen Nyköpingsvägen (899) - Sjöviksvägen (904) blir också hårt trafikerad. Se förslag ovan under 2.4 Byggskedet.

7.5.5 Risker under byggskedet

Tunga transporter

Risken för kollisioner, påkörningsolyckor och singelolyckor kommer öka på grund av ett stort antal tunga transporter på vägar, både på större vägar och vägar där det normalt inte förekommer omfattande transporter. Många tunga transporter med framförallt massor från arbetsområdet, men också byggmaterial till arbetsområdet, kommer att belasta det allmänna vägnätet. Byggtrafiken kan orsaka

köbildning på vägar, utsläpp av drivmedel och i värsta fall trafikolyckor med dödlig utgång. En övergripande trafikutredning av hur tillkommande byggtrafik kan hanteras i trafiklösningar utan att försämra trafiksäkerhet och funktion har genomförts i PM Övergripande trafikutredning med trafiksäkerhetsanalys för delen Stavsjö-Loddbys (Trafikverket 2020j). Alternativ kring byggtransporter på E4 via tillfälliga trafikplatser har också utretts.

> Enligt denna utredning med bilagor finns förslag på olika lösningar, men rent generellt räknar TRV med lägre trafikintensitet mot det troliga utfallet. För varje tunnelpåslag sägs det handla om 100 - 200 lastbilar per arbetspass, men det finns inga siffror på hur många fordonsrörelser det kan tänkas bli totalt vid tpl Strömsfors respektive tpl Stavsjö samt vid tillfälliga tpl Böksjö, som ju blir navet i hela bygget och där stenkross ska finnas.

För samtliga trafikplatser betonas hänsynsmålet och funktionsmålet i nämnd PM.



Bland annat sägs att gång- och cykeltrafikens framkomlighet ska vara säker. Ingen köbildning ska ske på E4. Inget specifikt sägs dock om Nyköpingsvägen genom Strömsfors samhälle under första byggtiden

då Nyköpingsvägen måste användas. I korsningen med Gamla Krokeksvägen är sikten skyddad (bilden ovan).

I Järnvägsplanens MKB framgår inte detta klart. Inget sägs heller om korsningen Sjöviksvägen - Nyköpingsvägen som vid normaltrafik kan vara problematisk, särskilt sommartid med trafiken till och från Kolmårdens Djurpark.

*7.5.6 Vattenhantering, Länshållningsvatten från tunneldrivning
Tunneln genom Kolmården byggs via fyra arbetstunnlar vid: Böksjö, Svartgölen, Rödmossen och vid Persdal. Tunnelndrift kommer även att ske vid södra tunnelmynningen på en kort sträcka. När Kolmårdstunneln byggs krävs stora mängder vatten vid borring för*

sprängladdningar, upp till 600 m³ per dygn vid arbetstunnlarna vid Svartgölen, Rödmosse och Persdal samt vid norra tunnelmynningen.

> Här anges behovet av vatten vid borrning till 600 m³ per dygn. Normalt är att borrhjull med tre borrar används. Dessa kräver cirka 25 m³ per timme, vilket på en arbetsdag ger ett behov av 250 m³. Nu ska det borrar på fyra platser samtidigt och på tre av platserna åt båda håll, dvs sju rigg kan vara igång samtidigt. $2 \times 25 \text{ m}^3 = 175 \text{ m}^3/\text{tim} = 1\,750 \text{ m}^3/10 \text{ timmar}$.

Vatten kan inte tas från närbelägna yt- och grundvattentäkter, utan det ska levereras av Nodra (vatten från Glan). Större andelen av länshållningsvattnet kommer att ledas tillbaka Nodras avloppsreningsverk vid Slottshagen. Finns det kapacitet för detta i kommunens vattenverk vid Glan samt vid Slottshagens reningsverk? Nodra har inte gett något svar, vad jag vet.

7.5.7.3 Masshantering

... Trafikverket ska, efter samråd med berörda länsstyrelser, upprätta en masshanteringsplan för de berg och jordmassor som uppkommer vid byggandet av Ostlänken.

> Konstaterar att merparten av masshanteringen (krossverksamheten) kommer att ske vid "byggnavet" i Böksjö i Strömsfors samt vid upplaget i anslutning till Gullvagnen/Stubbetorp. Det ger kraftig trafik fram och tillbaka på E4 och lokala vägar. 3 560 000 m³, eller omräknat (granit) cirka 8 900 000 ton ska förflyttas flera gånger under byggperioden. Räknat med 30 ton per lastbil, så gör det 296 667 lastbilslass. Låt säga tio års byggtid med tio timmar per dygn = 36 500 timmar. Det ger en trafik av åtta bilar i timmen som dessutom ska tillbaka för ny last = 16 rörelser/timme plus återforsling efter kross eller transport till entreprenör eller deponi. Minst en lastbil varannan till var fjärde minut. Sweco säger även att Trafikverket ska inte underskatta byggtrafiken.

8.1.4 Bedömd påverkan på grundvattenförekomster, 8.1.4.1 Stubbetorp

Norr om Ostlänken, och i anslutning till sjön Gullvagnen, finns grundvattenförekomsten Stubbetorp (MS_CD: WA58920390), se Figur 157. Större delen av förekomsten är ett öppet magasin bestående av isälvsediment (sand och grus) och har mycket goda eller utmärkta uttagsmöjligheter på 5–25 l/s. Grundvattenförekomsten ligger i en dalgång och har en sydlig-nordlig sträckning. Fastställda miljö kvalitetsnormer är god kemisk

grundvattenstatus och god kvantitativ status. Dessa uppnås idag enligt vattenmyndighetens senaste bedömning (VISS, 2019-11-04).

> Här liksom i hela Järnvägsplanen sägs ingenting om att grundvattenförekomsten är dricksvattentäkt för hela Kolmården, nära 6 000 personer. Den förser även Kolmårdens Djurpark, äldreboenden, vårdcentral, affärer, restauranger, industrier med dricksvatten. I Järnvägsplanen sägs att Nedre Glottern förser Åby med dricksvatten.

Varför finns då ingen uppgift om Kolmården?

Kemisk grundvattenstatus

I byggskedet kommer sprängstens- och jordmassor att lagras tillfälligt vid produktionsytan sydost om grundvattenförekomsten Stubbetorp och öster om sjön Gullvagnen. Produktionsytan ligger inom grundvattenförekomstens tillrinningsområde, för både yt- och grundvatten (PM Miljökvalitetsnormer för vatten, Bilaga 3). Dagvatten från produktionsytan kan nå grundvattenförekomsten via ytavrinning samt grundvattenströmning. Utöver jordmassor planeras tillfällig lagring av sprängstensmassor från skärning, men inte sprängstensmassor från tunneln. Massor från skärning innehåller betydligt mindre kväve än massor från tunnelsprängning. Om endast massor från skärning lagras bedöms det inte uppstå någon risk för påverkan på grundvattenförekomsten med avseende på nitratkväveumkväve kan uppgå till 5 mg/l. Det innebär en risk att Livsmedelsverkets gränsvärden för tjänligt dricksvatten (50 mg/l för nitratkväve och 5 mg/l för ammoniumkväve) riskeras att överskridas i grundvattenförekomsten. Om sprängstensmassor från tunnel ska lagras på produktionsytan vid Gullvagnen föreslås att massorna läggs upp så att dagvatten leds mot Gullvagnen, vilket innebär att tillräcklig stor utspädning förekommer. Detta blir möjligt när skärningen för banvallen bredvid produktionsytan och vidare mot sjön Gullvagnen är klar. För att undvika skada till följd av utsläpp av olja krävs beredskap mot spill samt hantering av bränsle och kemikalier av entreprenören under byggtiden.

> Här är risken stor att något kan hända med Kolmårdens dricksvatten. Innan bygget startas måste det finnas en plan B som kan sättas in omedelbart om olyckan skulle vara framme. Att använda reservvattentäkten Böksjön är ingen bra lösning eftersom den inte håller god standard ju längre bygget pågår – allt kontaminerat vatten som inte kan tas om hand hamnar i Böksjön. Det är också helt orealistiskt att placera ut renvattentankar i Kolmårdens samhällen (vilket projektledare föreslog på förfrågan),

liksom det skulle vara att köra vatten till befintliga vattenverket i Strömsfors.

Noterbart är också att i MKB:n finns inte angivet att vattenledningarna från Stubbetorp – Halsbråten till Strömsfors reningsverk måste skyddas under byggtiden. De går på tvärs med Ostlänken och under E4-bron för Skinnarbovägen.

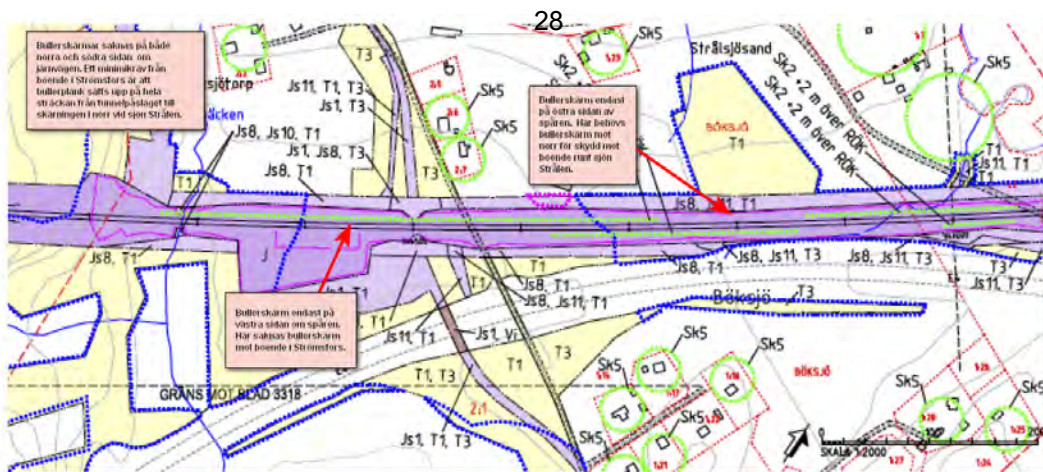
Bifogat detta yttrande finns kompendiet:

VATTEN RINNER NERÅT! – Synpunkter på Trafikverkets och Nodra AB:s hantering av vad som sägs i Järnvägsplanen för Ostlänken, sträckan Stavsjö – Loddby, om grundvattentäkten vid Stubbetorp/ Halsbråten som förser hela Kolmården med vatten. Det är ett gemensamt arbete av Böksjö Vägsamfällighet, Strömsfors Vägförening, Bevara Kolmårdsskogen samt Stubbetorps Vattenförening.

*10.1.2 Överensstämmelse med tillåtlighetsprövningens villkor
Villkor 8. Trafikverket ska, efter samråd med berörda länsstyrelser, upprätta en plan för hantering, användning och bortskaffande av de berg- och jordmassor som uppkommer vid byggande av järnvägsanläggningen. Berg- och jordmassor ska så långt som möjligt återanvändas i projektet. Planen ska redovisas till länsstyrelserna senast vid den tid – innan byggnads- och anläggningsarbeten påbörjas – som Trafikverket och länsstyrelserna kommer överens om.*

Inom projektet har en övergripande strategisk masshanteringsplan upprättats. Inom arbetet med järnvägsplanen har en masshanteringsanalys upprättats som redovisar hur de berg- och jordmassor som uppstår inom projektet ska hanteras och styras. Där presenteras var massor kommer uppstå i ett produktionsskede och var behoven av massorna finns, samt hur ytorna för masshantering är tilltagna för att matcha produktionen för Ostlänken genom Norrköpings kommun. Den utgör även underlag till kommande entreprenadupphandlingar.

> Varför redovisas inte denna plan / analys i Järnvägsplanen, när det står att den upprättats inom Järnvägsplanen? Den har stor betydelse för trafiken inte minst i Strömsfors och längs E4. Svaret är enkelt: Denna plan finns inte trots att så sägs i MKB:n.



Bullerskärmar saknas på såväl östra som västra sidan av järnvägen. Det är ett minimikrav från boende i Strömsfors att bullerplank sätts upp på båda sidor längs hela sträckan från tunnelpåslaget till skärningen vid sjön Strålen. Ljudet från E4 finns som ett konstant brus över samhället, förstärkt av ekoeffekten mot bergväggen från Böksjö till Tyskorp.

Kolmården 2023-08-04

Enligt uppdrag för Strömsfors Vägförening

Jens Erik Bergvin
Sättervägen 11
618 33 Kolmården
Tel 070 37 33 135

Vi hänvisar även till
www.tunneltrollet.se
samt
www.boksjo.se
samt bifogad bilaga
VATTEN RINNER NERÅT!

DETTA ÄR VERKLIGHETEN

... och vi i Strömsfors är "inte särskilt berörda" enligt Trafikverket.

De båda arbetsytorna tillsammans, är lika stora som Norrköpings innerstad begränsad av Drottninggatan - Trädgårdsgatan - Östra Promenaden - S:t Persgatan. Eller lika stora som hela Gamla stan i Stockholm minus halva Kungliga slottet.

