

Tankar kring bygget av Ostlänken genom Kolmården...

– *Vem har egentligen ansvaret?*

Ni (Herr vägingenjör) måste naturligtvis räkna som alla andra. Men om era kalkyler ska bli riktiga, så tror vi att ni måste ta in i dem det landskap med tillhörande människor som vägen berör.

Elin Wägner ur Tusen år i Småland, 1939

Försättsblad i rapporten

”Miljö i grund och botten” – erfarenheter från Hallandsåsen.

Slutrapport av Tunnelkommissionen, SOU 1998:137.

VÄGEN FÖRBI FRIDHEM TILL TUNNELPÅSLAGET VID RÖDMOSSEN – och frågor om vem som egentligen har ansvaret...

*”Arbets- och transportväg
med tillgänglighet
för allmänhet i 10 år”*

”Sanna ord är inte alltid vackra, vackra ord är inte alltid sanna.”
KINESISKT ORDSPRÅK

Det finns miljökonsekvensbeskrivningar över färdig järnväg, men mycket lite sägs om miljökonsekvenserna på olika platser vid arbetsytor under arbetets gång.

Ett exempel är Kolmårdens vattentäkt och vad som kan hända med den. Någon platsspecifik utredning med en miljökonsekvensbeskrivning finns inte.

Ett annat exempel är arbetet med tunnelpåslagen och trafiken till och från dessa platser på arbetsvägar och tillfälliga ramper till och från E4.

Ett specifikt exempel är tunnelpåslaget vid Rödmossen och arbetsvägarna till och från denna plats.

Denna sammanställning ger några små fakta om vad som saknas i MKB:n och vilka risker som kan finnas med förslaget och trafiken/arbetet förbi Villa Fridhem, E4 och vägen till Rödmossen.

Trafikverket säger, på sidan 176 i MKB som en summering om hela järnvägsplanen, att:

- > Inga identifierade risker bedöms vara så allvarliga att de kräver vidare utredning i järnvägsplanskedet.
- > De identifierade riskerna har förts över till miljösäkringslistan för vidare hantering i bygghandling eller senare skeden.
- > Hantering av olycksrisker för tredje man och miljö ska ske kontinuerligt under projektering och anläggning av Ostlänken.
- > Ytterligare risker kommer att identifieras när arbetet fortskrider.
- > Arbetet med att säkra arbetsområden och förbättra säkerheten för transporter ska fortsätta såväl under planering som i byggskedet av delsträckan.
- > Bland annat är det lämpligt med kontinuerliga informationsutskick till boende i närheten Ostlänken.

Om vattenhantering heter det:

- > Skyddsåtgärder i samband med arbeten i vatten och arbeten som kan medföra förändring av grundvattennivån kommer att hanteras separat inom prövning av tillstånd för vattenverksamhet.

Samtidigt säger TRV på sin hemsida följande:

> Det är järnvägsplanen som reglerar var järnvägen får byggas. När järnvägsplanen är fastslagen får mark- och miljödomstolen inte neka Trafikverket tillstånd till de vattenverksamheter som uppkommer som en följd av den beslutade spårlinjen. Därför genomförs prövningen av vattenverksamhet efter att järnvägsplanen är fastställd.

Om buller från krossverksamhet säger TRV:

> När det gäller krossverksamhet är det kommunens tillsynsmyndighet som beslutar vilka villkor som ska gälla.

**Ska kommunen även hålla koll på byggande av ramper och arbetsyta intill vattentäkt?
Vem bär egentligen ansvaret för de olika delarna av järnvägsbygget?**

Med denna tågordning för besluten kan inte gemene man få gehör för sina åsikter.

>> Det är av grundläggande betydelse att enskilda som påverkas av myndigheternas beslut också ska kunna förutse och förstå utgången.

>> Den enskildes rättssäkerhet vilar på så kallade legalitetsprincipen och objektivitetsprincipen (inleder regeringsformen) som innebär att myndigheterna måste ha tydligt stöd i rättsordningen för sina åtgärder.

>> Det gäller inte bara den del av verksamheten som handlar om att fatta beslut som påverkar enskilda, utan all verksamhet som en myndighet bedriver.

>> Myndigheter får inte fatta beslut utan att först utreda ärendet. Det ansvaret sträcker sig mycket långt.

Med detta som bakgrund tittade jag/vi på tillåtighetsbeslutet för Ostlänken daterat 2018-06-07. Speciellt villkor 5 är intressant:

>> Trafikverket ska, efter samråd med Sveriges geologiska undersökning, Statens geotekniska institut, berörda länsstyrelser och kommuner, vidta skyddsåtgärder och försiktighetsmått i den omfattning som krävs för att skydda yt- och grundvatten från föroreningar från byggnads- och anläggningsarbetena samt tågtrafiken.

>> Särskilt fokus ska läggas på de yt- och grundvattenförekomster som i dag utnyttjas som dricksvattentäkter eller i framtiden har en potential att utnyttjas som sådana.

>> Ett kontrollprogram ska tas fram i samråd med länsstyrelserna för att följa upp påverkan på berörda yt- och grundvattenförekomster före och under byggskedet samt under drift.

Ville då veta hur detta villkor skall tolkas. Ställde frågan till flera departement, till Sveriges geologiska undersökning, till den som en gång skrev förslaget till tillåtighetsbeslutet och som numera arbetar på Trafikverkets avdelning för juridik och planprövning som godkänner verkets egna planer (!!!), till länsstyrelsen i Östergötland, med flera instanser.

Svaren blev minst sagt överraskande:

ALLA HÄNVISAR TILL NÅGON ANNAN...

Hur villkor 5 skall tolkas vet således ingen...

Jag/vi har mejlsvar på alla frågor som ställts...

Trafikverket säger på sidan 179 i MKB.

> **Vägen förbi** det regionala intresset **Fridhem EKNO 45** kommer att nyttjas för tillfällig byggtrafik vilket bedöms ge en ökad trafik och ökat buller. Påverkan bedöms vara av tillfällig natur och konsekvensen **bedöms därmed som ringa till liten.**

> Den historiskt värdefulla **Gamla Stockholmsvägen** kommer primärt användas i byggskedets tidigare del. För berörd del innebär det i huvudsak en negativ påverkan på vägens upplevelsevärde. Påverkan bedöms bli tillfällig och genom att vägens karaktär och linjeföring bevaras mildras den negativa påverkan och konsekvensen **bedöms därmed bli ringa till liten.**

Här följer ett konsekvenstänkande i bild, ord och mått om Fridhemsvägen under hela byggtiden samt även efter byggtiden. Det är ju så att på- och avfartsramperna vid E4 ska rivas också...

Vägen från arbetsområdet vid Rödmosen till väg 899 har en höjdskillnad på 75 meter. Från konferensanläggningen Villa Fridhem (pilen) är höjdskillnaden 50 meter. Stigningen är upp till 16,5 %. Vägen är smal, krokig och måste anses olämplig som transport- och arbetsväg. I slutet av en lång backe skall arbetsfordonen passera en svårforcerad järnvägsövergång (Nyköpingsbanan). Vägen bedöms utgöra en stor olycksrisk för tunga arbetsfordon, särskilt vintertid.
/FD

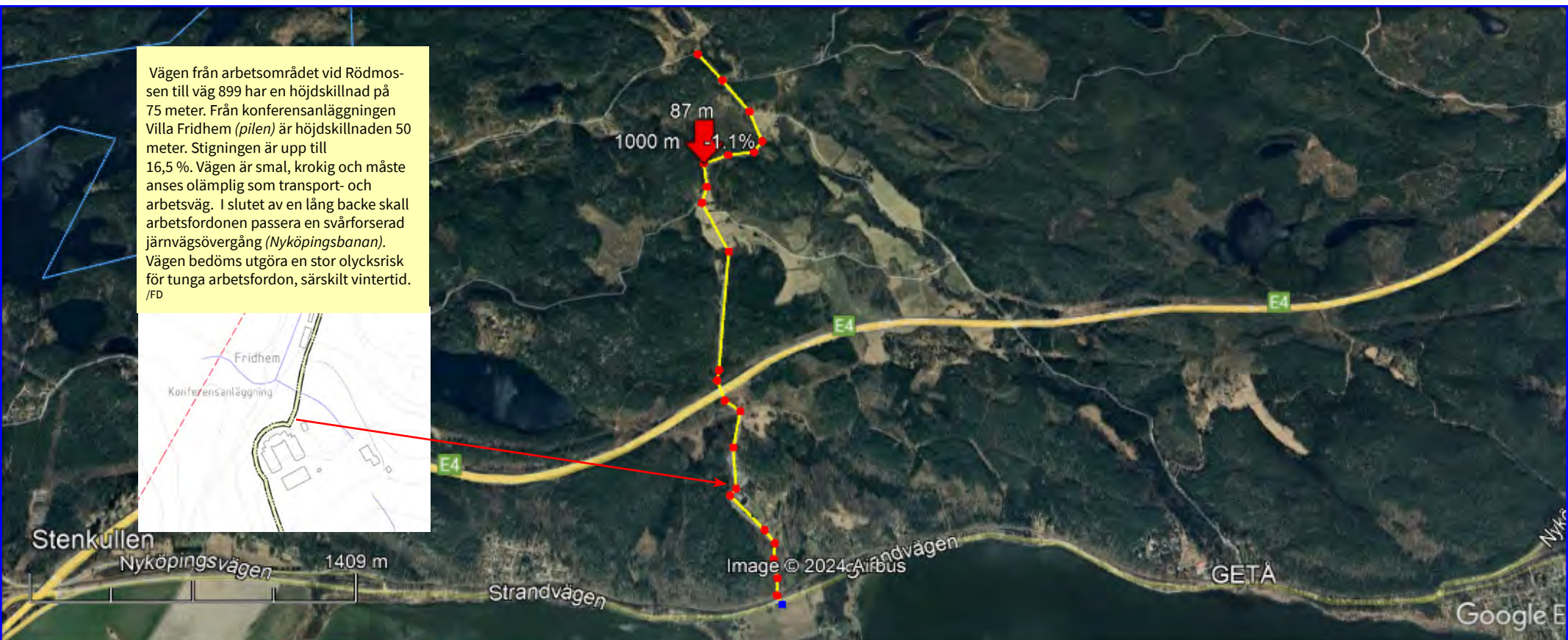


Diagram: min, snitt, max Höjd: 12, 73, 106 m

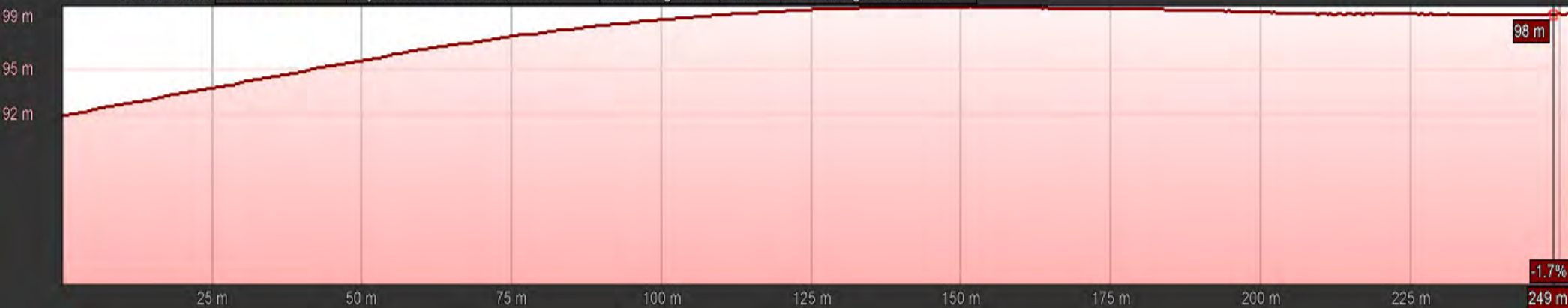
Intervall - totalt: Avstånd: 3.39 km Höjdvinst/-förlust: 45.4 m, -136 m Maxlutning: 11.9%, -16.5% Gen. lutning: 4.6%, -5.5%





Diagram: min, snitt, max Höjd: 92, 97, 99 m

Intervall - totalt: Avstånd: 252 m Höjdvinst/-förlust: 7.86 m, -1.93 m Maxlutning: 10.0%, -4.8% Gen. lutning: 3.9%, -1.2%



A photograph of a paved road leading towards a railway crossing. The road is flanked by bare trees and a grassy embankment. In the background, a small building and railway tracks are visible under a cloudy sky.

**Arbets- och transportväg
med tillgänglighet för
allmänhet i 10 år står det på
Trafikverkets ritningar.
Lastbilar och personbilar
kan knappast mötas på
denna väg...
Här kommer fullastade
lastbilar med 30 ton på
flaket de sista metrarna före
järnvägen innan de ska
passera Nyköpingsbanan.**



Vintertid kan
vägen här vara
mycket halkig.

Vägen från Nyköpingsvägen mot Fridhem och Rödmosen börjar och slutar med en svår järnvägsövergång i botten av en brant backe.

Villa Fridhem är hotell, restaurant och konferensanläggning där byggtrafiken ska ta sig upp och ner under lång tid innan tillfälliga på och avfarter är byggda vid E4.



Kraftig uppförsbacke mot Villa
Fridhem där hotellets gäster ska
samsas med byggtrafiken.
Innanför grindstolparna ett par
kraftiga svängar med skymd sikt
på den smala vägen.

Villa Fridhem, som arbetsfordonen med 30 ton på flaken ska runda på baksidan, rakt genom hotellets parkerings- och rekreationsområde.



A photograph showing a parking area with a gravel lot and a paved road. In the background, there is a building with a brown roof and a glass extension. A large tree stands in the middle ground, and a wooden guardrail is visible on the right. The sky is overcast.

Skymd sikt sedd från P-plats på baksidan av hotellet. Härifrån är det kraftig utförsbacke till Nyköpingsbanan. Och hotellbyggnaderna ligger farligt nära den smala vägen.



"Arbetsvägen" plöjer rakt igenom konferensanläggningens parkeringsplatser och rekreationsområde med padelområde och andra utrymmen. Här finns även en helikopterplatta!

A photograph showing a gravel road that curves to the right. On the left side of the road, there is a large pile of cut logs and branches. In the background, a tennis court with a black fence and several tall light poles is visible. To the right of the road, there is a large red building with a dark roof. In front of the building, there are coiled yellow hoses and other equipment. The sky is blue with scattered white clouds.

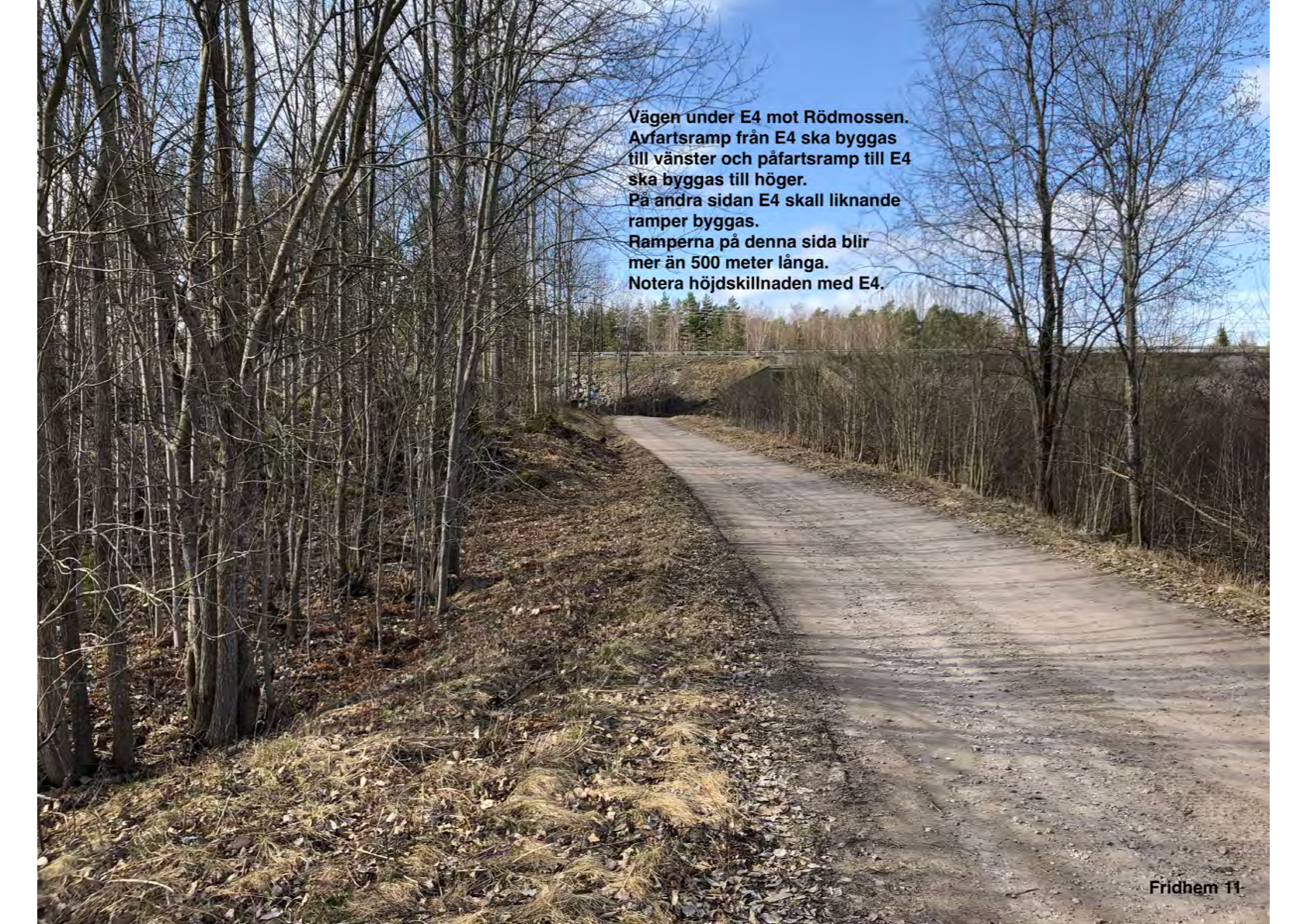
Vid hotellområdets slut slutar
asfalten och vägen blir smalare.
Härifrån och mot Rödmosse är
inte vägen möjlig att mötas på.



**Fortsättning mot E4
och tunnelpåslaget
vid Rödmossen.**

A photograph of a dirt road winding through a forest. The road is unpaved and leads towards a construction site in the distance. The left side of the road is a cleared area with exposed roots and rocks. The right side is a grassy slope with a small red building. The background is filled with tall, thin trees under a blue sky with clouds.

**Fortsättning mot E4
och tunnelpåslaget
vid Rödmosen.**

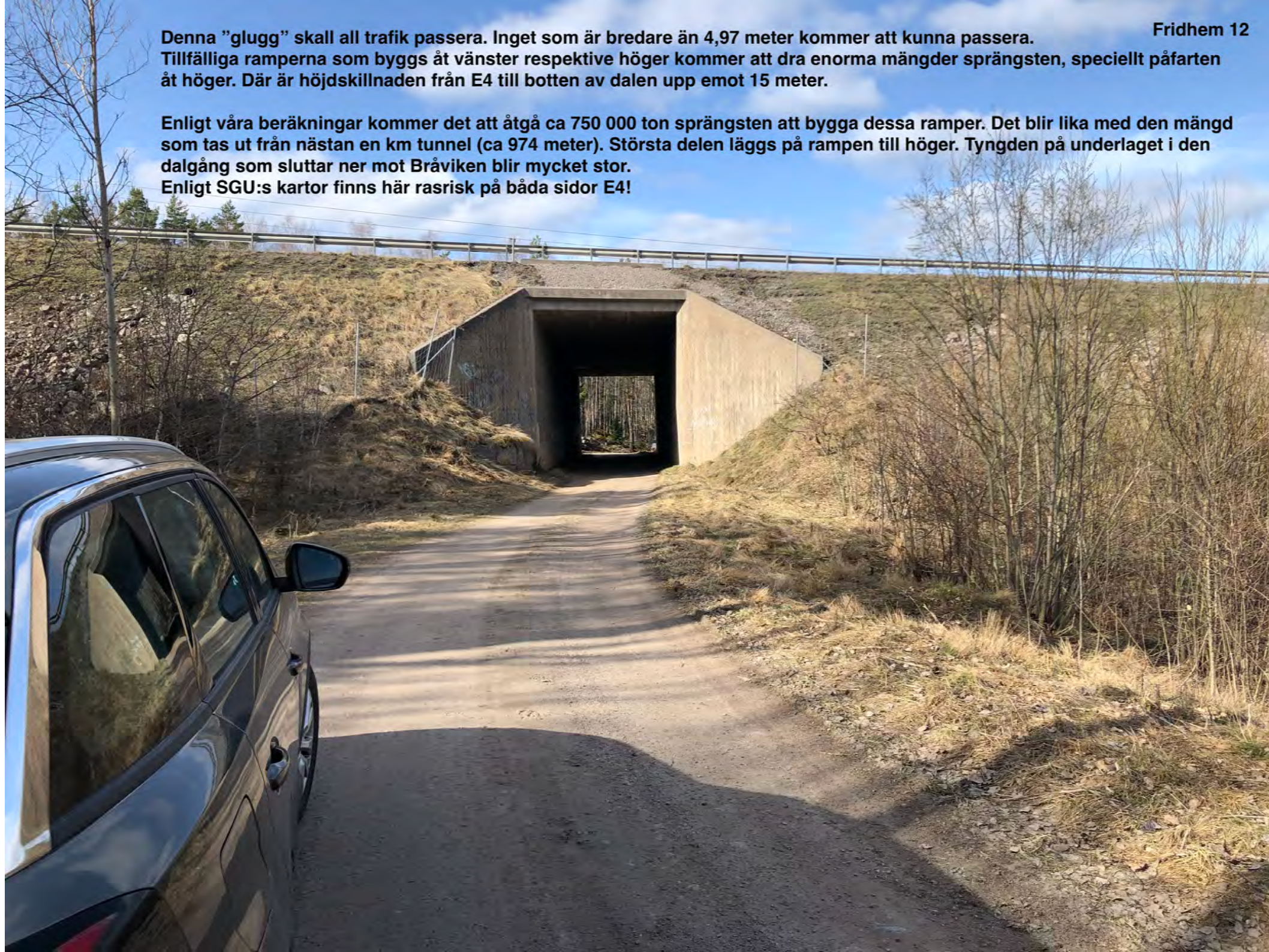
A photograph of a dirt road winding through a forest of bare trees. In the background, a bridge is visible over a valley. The sky is blue with some clouds.

**Vägen under E4 mot Rödmosse.
Avfartsramp från E4 ska byggas
till vänster och påfartsramp till E4
ska byggas till höger.
På andra sidan E4 skall liknande
ramper byggas.
Ramperna på denna sida blir
mer än 500 meter långa.
Notera höjdskillnaden med E4.**

Denna "glugg" skall all trafik passera. Inget som är bredare än 4,97 meter kommer att kunna passera. Tillfälliga ramperna som byggs åt vänster respektive höger kommer att dra enorma mängder sprängsten, speciellt påfarten åt höger. Där är höjdskillnaden från E4 till botten av dalen upp emot 15 meter.

Enligt våra beräkningar kommer det att åtgå ca 750 000 ton sprängsten att bygga dessa ramper. Det blir lika med den mängd som tas ut från nästan en km tunnel (ca 974 meter). Största delen läggs på rampen till höger. Tyngden på underlaget i den dalgång som sluttar ner mot Bråviken blir mycket stor.

Enligt SGU:s kartor finns här rasrisk på båda sidor E4!



Här skall avfartsrampen
från söder på E4 byggas.



Här skall påfartsramp norrut till E4 byggas. Höjdskillnad från E4 vägbana till botten på dalen där rampen "förankras" är upp emot 15 meter.

När Ostlänken är byggd skall denna ramp (och alla andra ramper från fyra temporära trafikplatser) rivas och köras därifrån. Enda vägen här är via Fridhem som på detta sätt får "dubbel arbetstrafik" under åren.

Stentyngden på den jord i dalgången, som sluttar ner mot Bråviken, blir kraftig. Dalgången har även avvattning via en bäck. Höjdskillnaden från E4 är cirka 60 meter på en sträcka av cirka 900 meter.

Upplagda stenmassor har, som alla vet helt nyligen orsakat ett stort ras i Stenungsund.
Har några undersökningar gjorts här?

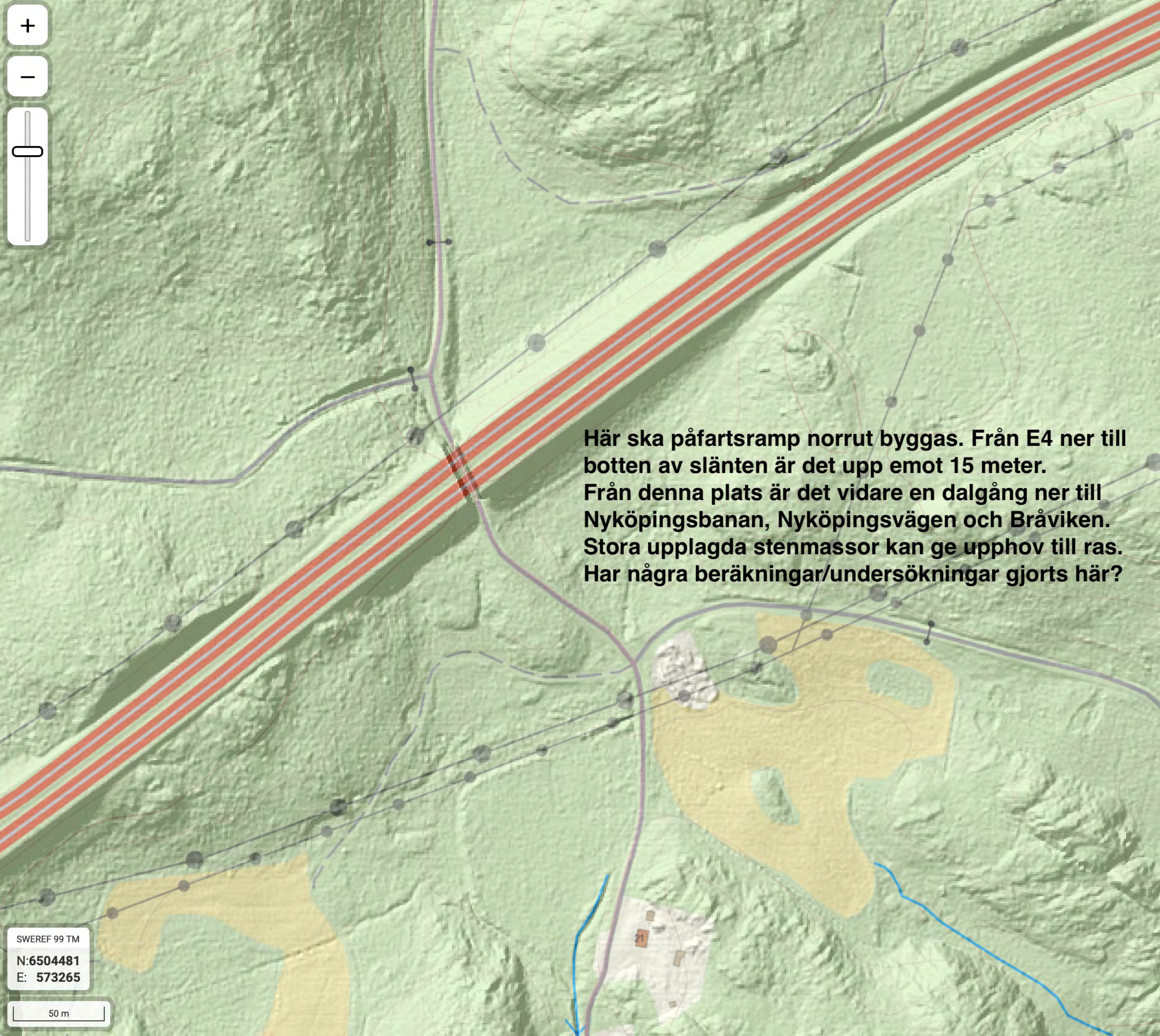




Vägen från
E4-undergången
mot Rödmosen
och tunnelpåslaget.
Blött, smalt och
rasrisk på flera ställen.



Vägen från
E4-undergången
västerut mot
Rödmossen och
tunnelpåslaget.
Blött, smalt och
rasrisk på
flera ställen.



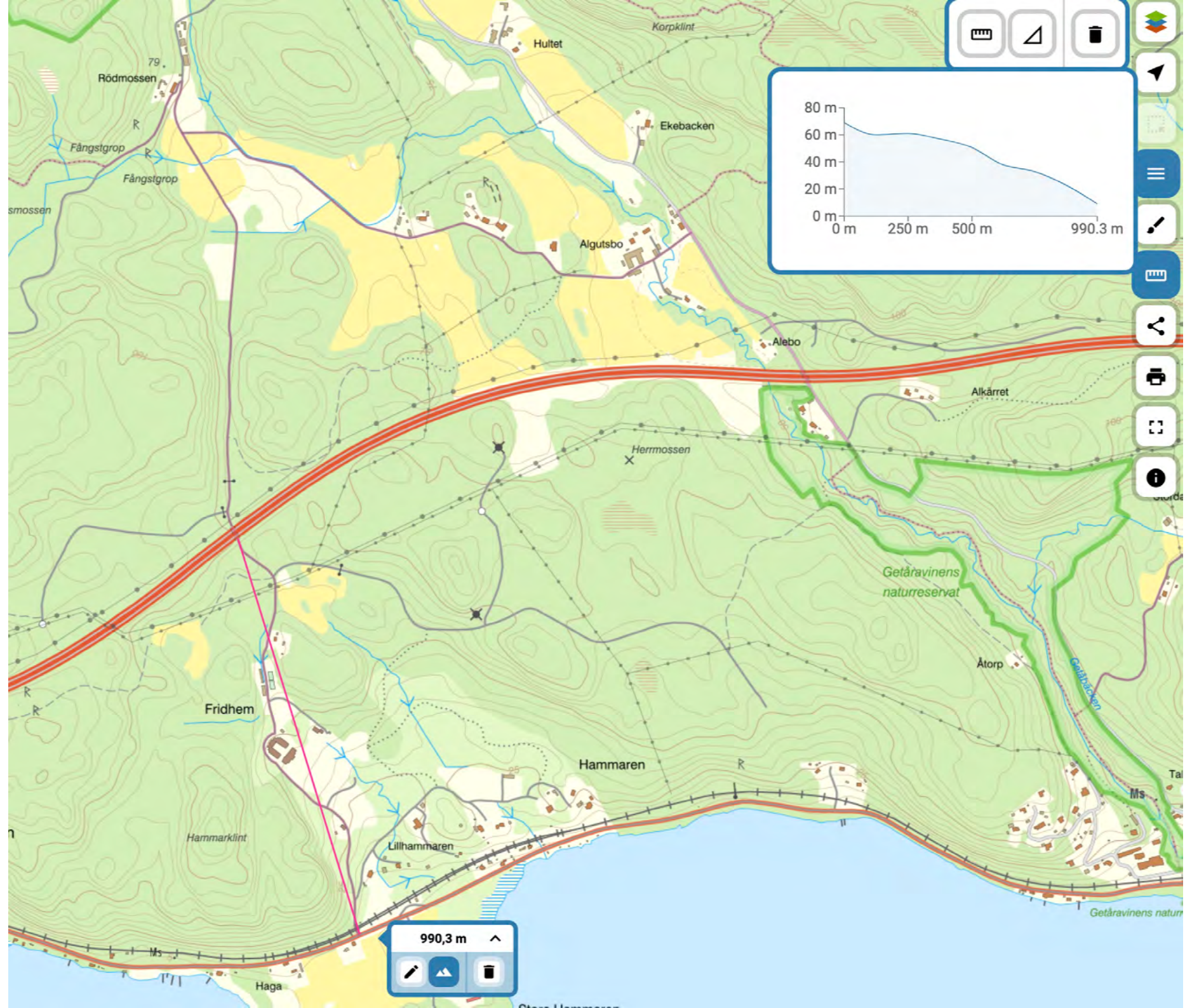
Här ska påfartsramp norrut byggas. Från E4 ner till botten av slänten är det upp emot 15 meter. Från denna plats är det vidare en dalgång ner till Nyköpingsbanan, Nyköpingsvägen och Bråviken. Stora upplagda stenmassor kan ge upphov till ras. Har några beräkningar/undersökningar gjorts här?

SWEREF 99 TM

N:6504481

E: 573265

50 m





Där rampen ska byggas
finns förutsättningar
för skred enligt SGU.

SWEREF 99 TM

N: 6504608

E: 572825

50 m

**Aktsamhetsområden - Strandnära**

Aktsamhetsområden - Strandnära



Aktsamhetsområden - Strandnära

**Aktsamhetsområden - Efterarbetad
lutningsanalys**

Aktsamhetsområden - Efterarbetad lutningsanalys



Aktsamhetsområden - Efterarbetad lutningsanalys

Täckningsområde

Täckningsområde med information om karttyp

2: Fältkartläggning med detaljerad digital
höjdmodell som underlag, 1:25 0003: Flygbildstolkning med detaljerad digital höjdmodell
som underlag, samt fältkontroller huvudsakligen
längs vägnätet, 1:50 000

4: Fältkartläggning, 1:50 000



5: Flygbildstolkning, samt fältkontroller huvudsakligen längs v



Byt kartvisare

Välj område för pdf

Om kartvisaren

Visa position

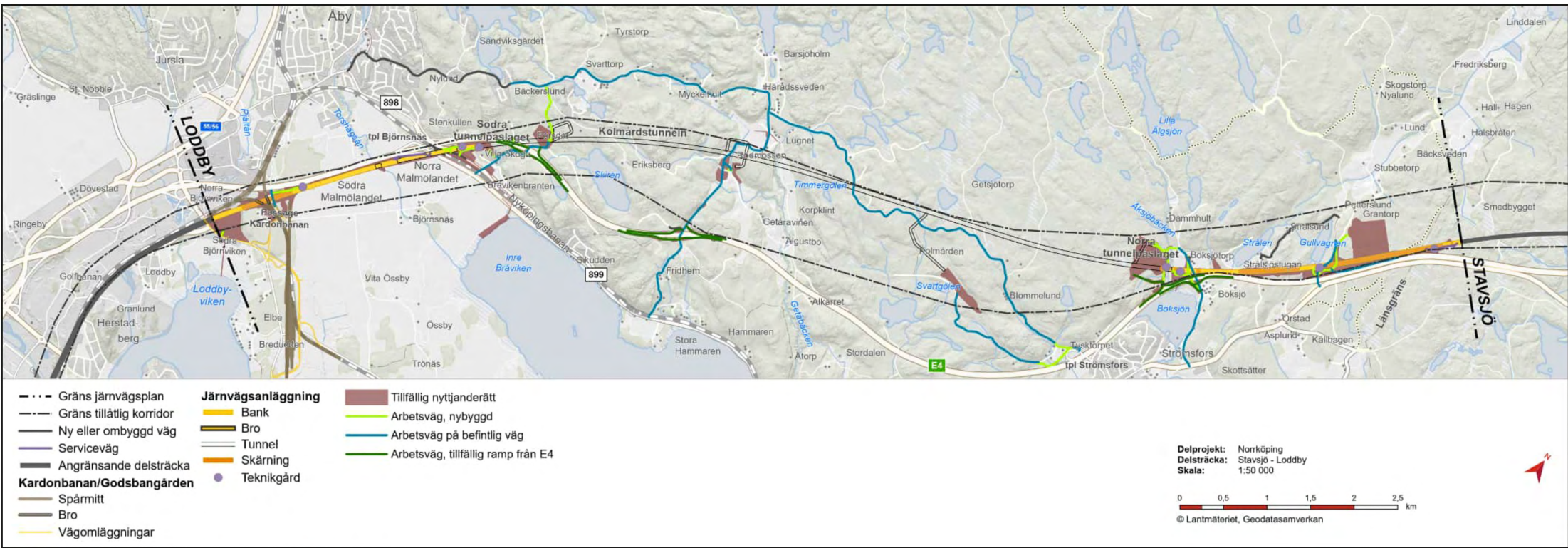
Sök ort

☒ Topografi (Lantmäteriet)☒ Höjdsuggning (Lantmäteriet)☒ Förutsättningar för skred i
finkornig jordart☒ Aktsamhetsområden - Strandnära☒ Aktsamhetsområden - Efterarbetad
lutningsanalys☒ Täckningsområde

Skala 1:5000



100 m



Figur 12. Översikt över arbetsvägar och arbetsområden i byggskedet.

E4

Här byggs ramper med sprängsten
på båda sidor av E4 och på båda sidor
av vägen till Rödmosen.

Ramperna kommer att innehålla
ca 750 000 ton stenmassor. Det
blir ca 25 000 lastbilslass som
efter bygget ska köras ner längs
Fridhemsvägen, eftersom ramperna
är tillfälliga...

Fridhem

Nyköpingsbanan

Nyköpingsvägen

Bråviken

Inte omöjligt att denna "utväxt"
i Bråviken är resterna av ett ras
från den höga branten någon gång
för länge sedan. Liknande platser
finns på flera ställen i området, bl a vid
Gullvagnen intill Kolmårdens vattentäkt.