

Ärendenummer TRV 2014/72083 och TRV 2012/112658.

Böksjö vägsamfällighet får härmed inkomma med synpunkter på Trafikverkets planeringsunderlag över Ostlänkens dragning avseende sträcka 92+ 00 -- 94 + 800 som presenterats på samrådsmöte 4 och 5 december 2019. Trafikverket anhåller om svar och synpunkter senast 5 januari 2020.

Presenterat text- och kartmaterial är betydligt mer omfattande än de underlag som tidigare redovisats. För Böksjö vägsamfällighet - innefattande fastighetsägare, näringsidkare och privatpersoner - kommer påverkan av Ostlänkenprojektet bli mycket påtaglig. Det är därför inte möjligt att analysera alla nödvändiga detaljer inom ramen för den korta svarstiden. Nedan redovisar Samfälligheten kortfattat några synpunkter.

Allmänt bedöms negativ miljöpåverkan på människor, djur och natur bli mycket omfattande och måste utredas grundligt och med transparens. Få, om ens någon av Samfällighetens medlemmar har förstått hur stort projektets intrång är i den miljö, i vilken medlemmarna bor och verkar. Saken gäller såväl påverkan under byggnadstiden, som när anläggningen är i drift.

Böksjö vägsamfällighet yrkar därför att svarstiden förlängs till 30 september 2020.

Samfälligheten ställer som ett minimikrav att alla boende och berörda fastighetsägare måste erbjudas en rimlig chans att förstå projektets omfattning och hur det påverkar enskilda och näringsidkare.

Övriga synpunkter och kommentarer:

1. Projektets utbredning är betydligt mer omfattande än vad som gjorts gällande under samrådsmöten och tidigare presenterat material. Böksjö vägsamfällighet består av 28 fastighetsägare som tillsammans äger all mark från Sörmlandsgränsen i norr drygt 7 km söderut till Getå, vilket motsvarar ca 12 procent av Ostlänkens planerade sträckning genom Östergötland.

2. Samfälligheten har sedan aktuell spårlinje presenterades i januari 2017, under hand begärt att få ta del av fördjupade landskapsanalyser där områdets förutsättningar och känslighet för förändringar bedömts. En central fråga för Samfälligheten har varit att få ta del av geotekniskt underlag, i första hand borrhärdor vid bedömda svaghetszoner nära passagera av sjöarna Gullvagnen och Strålen för utvärdering om förlängd tunnel är möjlig och ekonomiskt genomförbar. Trafikverket har å sin sida bedömt att förlängd tunnel inte är genomförbar. Man har därför inte funnit anledning att tillmötesgå Samfälligheten. Ej heller presenterat något detaljerat underlag som bedömningen grundar sig på. Inte heller har någon jämförelsekalkyl

erhållits som Samfälligheten och de av Samfälligheten anlidade konsulter efterfrågat. På samrådsmöte 15 mars 2018 förklarade Trafikverket att man inte var beredda att "ta på sig kostnaden" för geotekniska borrhningar som uppskattades till ca 200 000 kr för ett borrhål. Samfällighetens tidigare yrkade att få ta del av en noggrann och sammanvägd kostnadsberäkning över båda förslagens livscykelkostnad kvarstår (förordat förslag mot alternativ tunnel). Trafikverket meddelar Samfälligheten hösten 2019 att geoteknik och bergrapport kommer levereras tidigast våren 2020, vilket utesluter möjlighet att kunna analysera frågan i december 2019.

3. Bortvalt tunnelalternativ. I PM "Bortvalt tunnelalternativ 2017-09-28" presenterade Trafikverket på sidan 7 att projekterad bergkontur vid kritiska passagen 94+000 -- 94+100 inträffar på ca 25 meters djup. I nu presenterat material (Järnvägsplan blad 3304 daterat 2019-11-04) redovisas bergkonturen till 12-13 meter. Om detta varit känt vid tidpunkten för Trafikverkets bedömning att välja bort förlängt tunnelalternativ hade beslutsunderlaget varit ett annat. Enligt Samfällighetens bedömning fattade således Trafikverket sitt beslut på bristande underlag. Den lägre bergprofilen hade sannolikt kunnat korta tunnelförlängningen med 500 meter eller mer i kombination med ett betongtråg vid Gullvagnenpassagen.

4. Trafikverkets förslag innebär omfattande påverkan på områdets natur- och kulturmiljö. Samfälligheten anser att **vattensystemen** från Lilla Älgsjön via Åksjön och Böksjön samt sjöarna Gullvagnen och Strålen **har stora skyddsvärden som inte får åsidosättas**. Det förfaller vara stor risk för att vattengenomströmningen mellan sjöarna Gullvagnen - Strålen - Böksjön kommer att påverkas negativt, framför allt genom utdikning och dammar i söder och sydost. Gullvagnen och Strålen har redan i dag låg vattenomsättning, som bedöms vara känslig. Om järnvägsplanen genomförs i enlighet med presenterat samrådsmaterial kan situationen för sjösystemets flöden förvärras och få allvarliga ekologiska följder.

5. Trafik och transporter. Byggtiden kommer enligt Trafikverket ta ca 8 år och arbetsområdet kommer få en betydligt större utbredning än vad som tidigare framförts. Bl a kommer Samfällighetens väg förbi Böksjön till gamla E 4:an behöva breddas med mötesplatser för lastbils- och dumpertrafik, även om trafiken till största delen går via påfart till E4. Enligt Samfällighetens beräkningar kommer lastbilstrafiken i närområdet uppgå till minst 140 000 fordonrörelser **motsvarande en lastbil var 6:e minut under arbetstid i åtta år**.

Det är vanligt att det en varm sommardag förekommer över **600 fordonrörelser från gästade bad- och friluftsmänniskor** mellan Böksjöinfarten till området kring Lilla Älgsjön. Samfälligheten ifrågasätter starkt hur denna personbilstrafik på säkert sätt ska kunna samsas med omfattande byggtrafik bestående av dumprar och lastbilar.

Etablering av stenkrossverksamhet i närområdet bedöms få stora konsekvenser. Damm från stenkross kan spridas 200 meter, i bland upp till 1000 meter med finfördelade och skadliga stoftpartiklar. Vattenbegjutning av krossverk kommer att kunna hindra dammspridningen vid plusgrader och eventuell tältinslutning kommer endast till viss del begränsa att stoftpartiklar sprids till boende. Det är känt att berget i Kolmården har rikliga inslag av bl a kvarts (Drömgruvan). Buller från stenkross är påfallande högt och kan vara mycket störande på långa avstånd.

Ett normalstort krossverk behöver enligt Samfällighetens beräkningar vara i full drift i 10 000 - 14 000 timmar för den volym bergmaterial (Böksjö - Sörmlandsgränsen) som det här är fråga om. I området kommer även en **betongstation** att uppföras nära tunnelöppningen.

6. Samfälligheten beräknar att **alternativet med skärning kommer att bidra till betydande överskottsmassor** jämfört med om projektet genomförs med förlängd tunnel. Stora mängder bergmaterial som inte tas tillvara inom projektet måste på något sätt avvecklas med långa transporter som följd, vilket negativt påverkar miljön. Samfälligheten efterlyser Trafikverkets beräkning på hur stora och **ökade CO₂-utsläpp** skärningalternativet bidrar med jämfört med alternativt förlängd tunnel.

7. **Tillfällig nyttjanderätt (T1-T6)**. Stora ytor betecknas på presenterat kartmaterial med tillfällig nyttjanderätt. Fråga uppstår hur länge en nyttjanderätt kan sträcka sig. Ansenliga mängder överskottsmassor kommer tillfälligt att deponeras på området. Kan Trafikverket ge en tidsgräns för när "sista stenen" skall vara bortforslad och områdena är helt återställda.

8. **Bullerfrågan olöst**. De bullersimuleringar som Trafikverket presenterade på samrådsmötet är enligt Samfällighetens uppfattning otillräckliga. Simuleringarna tar inte tillräcklig hänsyn till skiftande väderlek och vindar, samt framför allt omgivande berg. Bergen reflekterar buller som därefter fortplantas över öppna ytor och sjöar. 2 meter höga bullerskärmar bedöms otillräckliga, särskilt med hänsyn till att Trafikverket inte räknar med heldragen avskärmning längs hela sträckningen och på båda sidor. Vid tidigare samråd har Samfälligheten bibringats uppfattningen att bullersanering även ska gälla E4:an. Samfälligheten ser som en naturlig del av Trafikverkets åtgärder för bullerdämpning, att dessa även skall omfatta motorvägen. Men så ser det inte ut att bli. Åtgärderna avser endast järnvägen, vilket kommer att leda till ökat totalbuller i området (järnväg+motorväg). Inte heller redovisas risker för vibrationer och stomljud i området för berörda fastigheter.

9. **Samfällighetens väg klipps av** enligt Trafikverkets plan i höjd med Stålsjösand/Strålnäs för vidare sträckning norrut varvid fem hushåll förlorar tillfartsväg. Samfälligheten önskar att Trafikverket presenterar en lösning på ny vägförbindelse till fastigheterna Bösjötorp 1:3, 1:5 och 1:6 så att dessa tre fastigheter, innefattande fem hushåll som representerar 15 procent av

föreningens medlemsintäkter, inte går förlorade. En dragning med samma sträckning men i kanten av skärningens västra sida kan vara en lösning (över Js11, T1). För övrig ifrågasätts om funktionen av Js11 och T1 på denna plats inte kan flyttas eller växlas av med va-ledning via kulvert.

Med hänvisning till ovan anförda synpunkter kräver Samfälligheten att Trafikverket i samråd ger uppdrag till opartisk konsult att genomföra **en ny studie över Samfällighetens tidigare förslag om förlängd tunnel.**

I andra hand föreslås att planerad etablering i Böksjö flyttas till området norr om sjön Gullvagnen. Genom förlängd tunnel kommer inneslutna skogspartier att frigöras och blir åtkomliga för skogsbruk och friluftsliv. Norr om Gullvagnen finns tre gånger så stora markområden och bedöms påverka boende- natur- och kulturmiljön minimalt, jämfört med nuvarande förslag.

Böksjö Vägsamfällighet 5 januari 2020

Franck Goralski Fredrik Dahl

--