

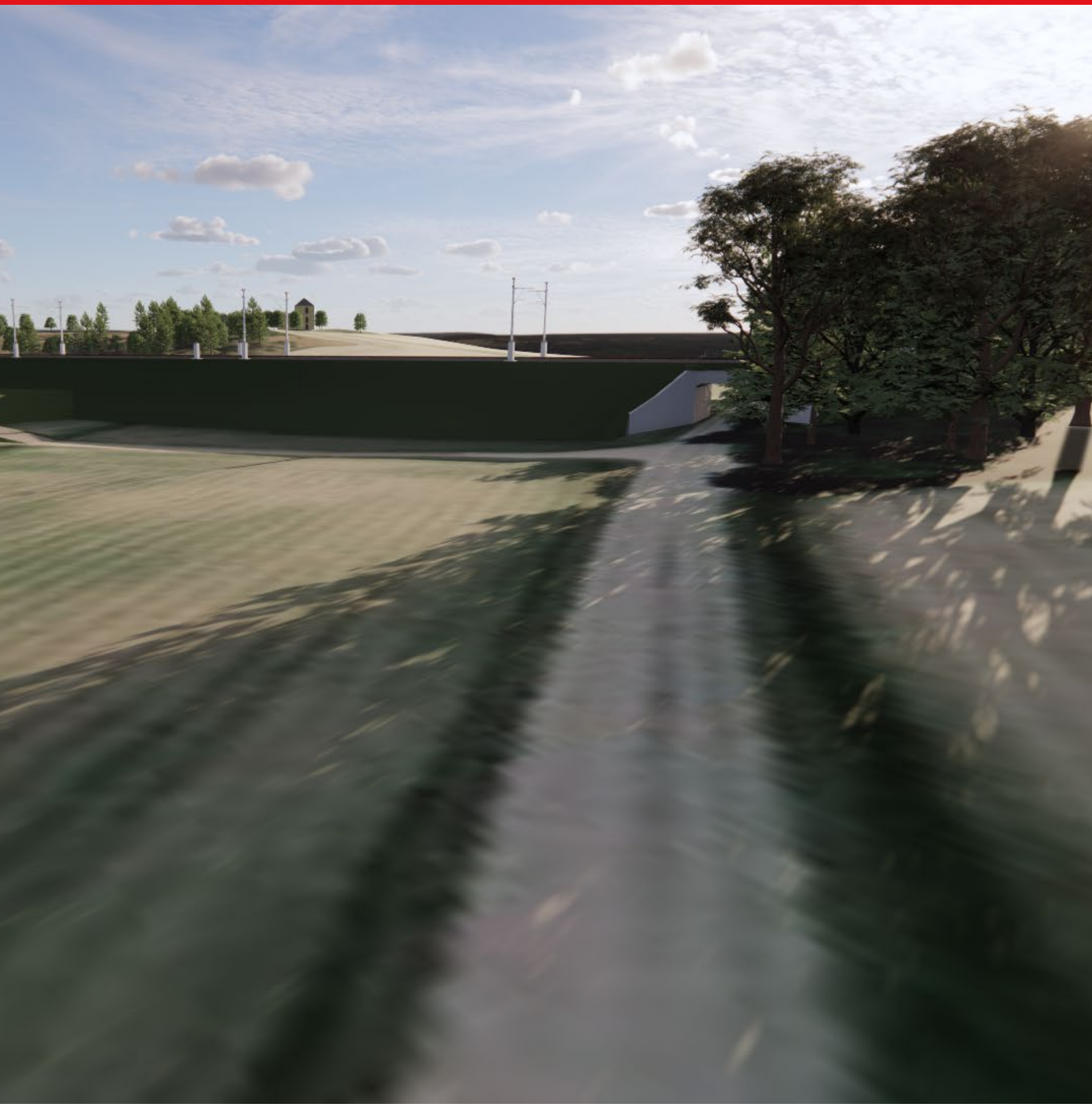
SAMRÅDSHANDLING

Ostlänken, järnvägsplan delen Sillekrog–Sjösa

Nyköpings kommun, Södermanlands län

Samrådsredogörelse, 2022-10-28

Ärendenummer: TRV 2014/72086



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, Box 1140, 631 80 Eskilstuna

E-post: investeringsprojekt@trafikverket.se

Telefon: 0771–921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse Ostlänken, delen Sillekrog–Sjösa

Författare: COWI AB

Dokumentdatum: 2022-10-28

Ärendenummer: TRV 2014/72086

Kontaktperson: Camilla Hedenstedt, Trafikverket

Sammanfattning

Trafikverket vill tacka fastighetsägare, allmänheten, kommuner, organisationer, företag och myndigheter för inkomna synpunkter och yttranden.

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådet för Ostlänken, delen Sillekrog–Sjösa har bedrivits, och vilka synpunkter som inkommit från länsstyrelsen, Nyköpings kommun, enskilda som särskilt berörs, Sörmlands kollektivtrafikmyndighet, övriga statliga myndigheter, allmänheten och berörda organisationer. I samrådsredogörelsen kommenterar Trafikverket de inkomna synpunkterna.

Under framtagandet av järnvägsplanen har samrådsmöten löpande hållits med Länsstyrelsen i Södermanlands län, Nyköpings kommun, Sörmlands kollektivtrafikmyndighet, trafikoperatörer, organisationer samt fastighetsägare som kan bli berörda av järnvägen. Trafikverket har vid två tillfällen bjudit in till samråd med allmänhet, lokala intresseföreningar, fastighetsägare och rättighetshavare. I samband med dessa samrådstillfällen har samrådsmaterial hållits tillgängligt och en samrådsremiss gått ut till länsstyrelsen, kommunen, myndigheter och enskilda som särskilt berörs.

Det första samrådstillfället avsåg spårlinjens sträckning och hölls i form av ett öppet hus den 31 maj 2017 i Tystberga skola i Tystberga. Samrådet besöktes av cirka 90 personer. De synpunkter och frågor som inkommit från allmänheten har framför allt handlat om spårlinjens lokalisering i plan och profil, buller och vibrationer, samt påverkan under byggtiden. Synpunkter har också inkommit angående mer specifika områden, såsom passager (för både djur och människor) och frågor rörande transporter och framkomlighet för arbets- och jordbruksmaskiner. Därtill har önskemål framförts om persontrafik på Nyköpingsbanan.

Det andra samrådstillfället avsåg järnvägens utformning och planförslagets konsekvenser och hölls under perioden 27 april till 1 juni 2021. Detta samråd avsåg även innehåll i och utformning av den miljökonsekvensbeskrivning som tagits fram till järnvägsplanen. På grund av den rådande pandemin kunde inte något fysiskt möte i form av ett öppet hus anordnas. Handlingarna ställdes ut på Nyköpings stadshus och på Nyköpings stadsbibliotek och fanns även tillgängliga på Trafikverkets webbplats där också synpunkter kunde lämnas. På webbplatsen återfanns även en interaktiv karta för att underlätta förståelsen för var den nya järnvägen är planerad att ligga, hur den ska se ut och påverkar omgivningen. Från allmänheten inkom ytterligare synpunkter och frågor som bland annat berörde passager, servicevägar och tillfälliga byggvägar, samt oro för buller. Enskilda som kan bli särskilt berörda erbjöds ett personligt möte med Trafikverkets projektledare och markförhandlare. Dessa möten ägde rum i ett hus ägt av Trafikverket i Tystberga under våren 2021.

Även samråd om berörda allmänna vägar har hållits. Under november–december 2017 fick Länsstyrelsen i Södermanlands län, Nyköpings kommun, enskilda som kan bli särskilt berörda, övriga myndigheter och organisationer samt allmänheten tillfälle att yttra sig. Synpunkterna finns sammanställda i ett samrådsunderlag om berörda allmänna vägar och är diariefört på diarienummer TRV 2014/72086. Påverkan på allmänna vägar ingick även som en del av samrådet av järnvägens utformning och planförslagets konsekvenser våren 2021.

Ostlänken är en 16 mil lång dubbelspårig ny stambana mellan Järna och Linköping. Ostlänken dimensioneras för hastigheter upp till 250 km/tim och ska utföras med ballasterat spår.

I Ostlänken, delprojekt Nyköping ingår även en så kallad bibana som ska förbinda den nya stambanan med resecentrumen i Nyköping och Skavsta. Bibanan är till största delen dubbelspårig och dimensioneras för hastigheter upp till 160 km/tim.

Regeringen beslutade den 16 april 2015 med stöd av 17 kap. 3 § miljöbalken (1998:808) att tillåtligheten av Ostlänken ska prövas enligt 17 kap. miljöbalken. Den 7 juni 2018 fattade regeringen beslut om tillåtlighet att bygga Ostlänken inom den av Trafikverket förordade korridoren.

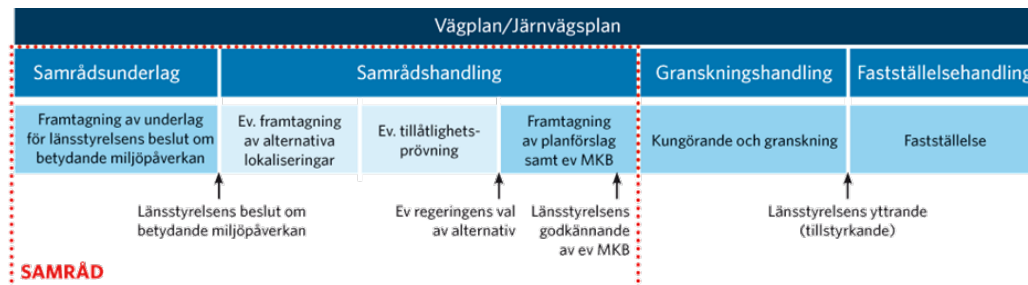
För tillåtligheten gäller elva villkor som reglerar Ostlänkens miljöhänsyn. Sju av dessa är generella villkor och fyra är platsspecifika villkor. Inget av de platsspecifika villkoren berör denna järnvägsplan.

Innehåll

1	PLANLÄGGNINGSPROCESSEN	6
2	PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING	8
3	SAMRÅDSKRETS	9
3.1	Förstudie och järnvägsutredning	9
3.2	Järnvägsplan	9
4	SAMRÅD – FÖRSTUDIE OCH JÄRNVÄGSUTREDNING	10
4.1	Sammanfattning av samråd genomförda under förstudie	10
4.2	Sammanfattning av samråd genomförda under järnvägsutredning	10
5	SAMRÅD – JÄRNVÄGSPLAN	12
5.1	Samråd med Länsstyrelsen i Södermanlands län	12
5.1.1	Yttrande om spårlinje (2020)	13
5.1.2	Yttrande om samrådshandlingar (2021)	15
5.2	Samråd med Region Sörmland	21
5.2.1	Yttrande om samrådshandlingar (2021)	23
5.3	Samråd med Nyköpings kommun	26
5.3.1	Yttrande om spårlinje (2017)	27
5.3.2	Yttrande om samrådshandlingar (2021)	31
5.4	Samråd med enskilda som kan bli särskilt berörda	39
5.4.1	Synpunkter på spårlinjen (2017)	39
5.4.2	Synpunkter på samrådshandlingarna (2021)	43
5.5	Samråd med övriga berörda myndigheter, organisationer och andra intressenter	48
5.5.1	Yttrande om spårlinje (2017)	48
5.5.2	Yttrande om samrådshandlingar (2021)	55
5.6	Samråd med allmänheten	69
5.6.1	Synpunkter på spårlinjen (2017)	69
5.6.2	Synpunkter på samrådshandlingarna (2021)	74
6	UNDERLAG	78
	BILAGA 1 – SAMRÅDSKRETS 2017	79
	BILAGA 2 – SAMRÅDSKRETS 2021	81

1 Planläggningsprocessen

Planläggningsprocessen är den sammanhållande process i vilken en väg- eller järnvägsplan tas fram. Processen är olika omfattande beroende på om länsstyrelsen bedömer om projektet kan ha en betydande miljöpåverkan, om alternativa lokaliseringar ska utredas eller om tillåtlighetsprövning behövs. Processen illustreras i Figur 1.



Figur 1. Planläggningsprocessen för järnvägar och vägar. Järnvägsplanen har olika status under processens gång.

Den nuvarande planläggningsprocessen gäller från 2013 men eftersom planeringen av Ostlänken har pågått under lång tid har processen som föregått järnvägsplanen skett enligt en tidigare lagstiftning. Det innebär att en förstudie och en järnvägsutredning genomförts. Dessa motsvaras av de två första skedena, *Samrådsunderlag* respektive *Samrådshandling – Framtagning av alternativa lokaliseringar*, i Figur 1.

Förstudien togs fram mellan 2001 och 2003, och två järnvägsutredningar uppdelat på sträckorna Järna–Norrköping och Norrköping–Linköping togs fram mellan 2004 och 2010. Järnvägsplanen för Ostlänken, delen Sillekrog–Sjösa berörs av järnvägsutredningen för sträckan Järna–Norrköping.

Trafikverket lämnade i november 2015 in en ansökan till regeringen om att tillåtlighetspröva Ostlänken enligt 17 kap. miljöbalken. Det är i tillåtlighetsprövningen som regeringen slutligen tar ställning till val av järnvägskorridor. I denna ska sedan den fortsatta planeringen av järnvägen ske.

Beslut om tillåtlighet att bygga inom den av Trafikverket förordade korridoren mellan Järna och Tallboda fattades av regeringen i juni 2018 tillsammans med besked om finansiering via beslut i riksdagen om nationell plan för infrastruktur. I tillåtlighetsbeslutet ingår ett antal villkor som bland annat innebär att järnvägsanläggningens slutliga lokalisering ska ske efter samråd med Länsstyrelsen i Södermanlands län och Nyköpings kommun. Tillåtlighetsbeslutet innebär att Trafikverket nu kan gå vidare med upprättande av järnvägsplaner enligt den planeringsprocess som regleras i lagen om byggande av järnväg.

I planläggningsprocessen utreds var och hur järnvägen eller vägen ska byggas. I början av planläggningen tar Trafikverket fram underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Länsstyrelsen beslutar sedan om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Sedan ska en miljökonsekvensbeskrivning tas fram till järnvägs- eller vägplanen, där Trafikverket beskriver projektets miljöpåverkan och föreslår försiktighets- och skyddsåtgärder.

Samrådsprocessen pågår fram till dess att planen är i granskningsskedet och hålls tillgänglig för granskning. Samråden ska belysa järnvägens lokalisering, utformning och miljöpåverkan. Synpunkterna som kommer in under samråden sammanställs i en samrådsredogörelse.

Ostlänken innebär påverkan på befintliga vägar. Ombyggnaden av allmänna vägar för att möjliggöra Ostlänken regleras enligt väglagen i järnvägsplanen.

För Ostlänken, delen Sillekrog–Sjösa är skedet *Samrådshandling – Framtagning av planförslag* – vari järnvägsanläggningens markanspråk har lagts fast inom den fastställda järnvägskorridoren – avslutat och denna version av samrådsredogörelsen är slutversionen. Planläggningsprocessen går nu in i skedet *Granskningshandling – Kungörande och granskning*, det vill säga att järnvägsplanens status övergår från samrådshandling till granskningshandling och järnvägsplanen kungörs för granskning.

Även granskningen är ett tillfälle att samla in synpunkter på järnvägsplanen. De synpunkter som kommer in sammanställs och kommenteras i ett granskningsutlåtande som upprättas när granskningstiden är slut. De inkomna synpunkterna kan föranleda att Trafikverket ändrar järnvägsplanen. De sakägare som berörs kommer då att kontaktas och få möjlighet att lämna synpunkter på ändringen. Är ändringen omfattande kan underlaget återigen behöva göras tillgängligt för granskning.

Järnvägsplanen och granskningsutlåtandet översänds sedan till länsstyrelsen som yttrar sig över planen. Därefter begärs fastställelse av planen hos Trafikverkets enhet för juridik och planprövning. De som har lämnat synpunkter på järnvägsplanen ges möjlighet att ta del av de handlingar som har tillkommit efter granskningstiden, bland annat granskningsutlåtandet.

Efter tiden för kommunikation kan beslut tas om att fastställa järnvägsplanen, förutsatt att den uppfyller de krav som finns i lagstiftningen. Om beslutet överklagas provas överklagandet av regeringen.

Av Figur 2 framgår vilka dokument som tas fram inom planprocessen. Denna samrådsredogörelse är ett underlag till plankartan som blir juridiskt bindande när järnvägsplanen vunnit laga kraft.



Figur 2. Järnvägsplanens dokument.

2 Planläggningsbeskrivning

I planläggningsbeskrivningen klarläggs syftet med samråd, vilka samrådsformer som planeras, när samråd är tänkt att genomföras och vilken samrådskrets är tänkt att vara. Planläggningsbeskrivningen ska användas som stöd för styrning och genomförande av kommunikationen som sker med både interna och externa intressenter. Syftet är att redan i ett tidigt skede av planläggningsprocessen tydliggöra vad arbetet innebär och vilka ytterligare samråds- och beslutstillfällen som kan förväntas.

Planläggningsbeskrivningen för just det här projektet har uppdaterats vid följande tillfällen: 2016-04-29, 2016-10-07, 2017-02-14, 2017-10-18, 2019-08-14, 2019-11-25, 2020-08-11, 2021-02-10, 2021-09-30 och 2022-03-04.

Den aktuella planläggningsbeskrivningen för detta projekt finns på Ostlänkens dokument sida på Trafikverkets webbplats:

<https://bransch.trafikverket.se/ostlanken-dokument>

3 Samrådskets

3.1 Förstudie och järnvägsutredning

Under förstudie- respektive järnvägsutredningsskedet ansågs samrådsplatsen vara så stor att kallelse till samrådsmöten skedde med annonser i ett antal tidningar samt via projektets hemsida. När kompletterande samråd om berörda allmänna vägar genomfördes, i november 2017, annonserades det i Post- och Inrikes Tidningar, i Södermanlands Nyheter samt på projektets hemsida.

3.2 Järnvägsplan

Trafikverket ska alltid samråda med de som berörs av den planerade järnvägen. Eftersom projektet antas medföra betydande miljöpåverkan gäller utökad samrådsplats, det vill säga att Trafikverket måste samråda även med statliga myndigheter, allmänheten och enskilda.

Samrådsplatsen har definierats med utgångspunkt i Trafikverkets checklista och består bland annat av Länsstyrelsen i Södermanlands län, Region Sörmland och Nyköpings kommun. Region Sörmland övertog huvudmannskapet för kollektivtrafiken den 1 januari 2019. Dessförinnan ingick kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafik-myndighet i samrådsplatsen.

I samrådsplatsen ingår även allmänheten, relevanta myndigheter och organisationer, samt gruppen enskilda som kan bli särskilt berörda. Av Bilaga 1 framgår vilka myndigheter, organisationer och andra intressenter som ingick i samrådsplatsen för samrådet av spärinjen 2017 och i Bilaga 2 redovisas motsvarande för samrådet av järnvägens utformning och planförslagens konsekvenser 2021. De som räknas till gruppen enskilda som kan bli särskilt berörda är fastighetsägare, delägare i samfälligheter, gemensamhetsanläggningar samt innehavare av rättigheter inom den förordade korridoren.

Till varje samrådstillfälle har en uppdaterad sändlista tagits fram och stämts av med kommunen och länsstyrelsen. Av sändlistan framgår vilka som har fått en särskild inbjudan till det allmänna samrådsmötet. För att informera om samrådstillfällena har en inbjudan gått ut till relevanta myndigheter och organisationer samt särskilt berörda. Med inbjudan har en folder med övergripande information om projektet inkluderats. Inbjudan har även skett via annonser i media samt på Trafikverkets hemsida.

Observera att samrådsplatsen förändras vid de tillfällen plangränsen justeras. För denna järnvägsplan gäller att gränsen i norr, som tidigare motsvarade kommungränsen, har förlagts något söder om denna. Detta innebär att angränsande järnvägsplan för Ostlänken, delen Långsjön–Sillekrog nu går cirka 100 meter in i Nyköpings kommun.

4 Samråd – förstudie och järnvägsutredning

4.1 Sammanfattning av samråd genomförda under förstudie

Under förstudien har det hållits flera olika samråd. Här sammanfattas övergripande de inkomna synpunkterna som kan härröras till delsträckan Sillekrog–Sjösa. Inkomna synpunkter från förstudieskedet är diarieförda på diarienummer BRÖ 03-1047/SA20.

Förstudien togs fram av bolaget Nyköping-Östgötalänken AB. Från förstudiens start i augusti 2001 till och med den 15 december 2001 hölls samrådsmöten med allmänheten, organisationer och berörda kommuner, däribland Nyköpings kommun. Samråd skedde även med länsstyrelserna i Stockholms, Södermanlands och Östergötlands län, angränsande projekt samt med dåvarande Banverket.

Under den fortlöpande samrådsperioden under förstudien genomfördes tätortsstudier av berörda kommuner med fokus på möjliga lokaliseringar av stationslägen med efterföljande samråd. Arbetet under förstudien resulterade i en förslagshandling med tre möjliga korridorer för Ostlänken.

Flera synpunkter framfördes på de korridorer som presenterades och flera förslag på andra sträckningar skickades in eftersom det ansågs att de presenterade korridorerna skulle innebära ingrepp i natur- och kulturmiljön. Många synpunkter rörde enskilda intressen som beaktas senare i processen. Andra synpunkter handlade om långa planeringstider som försvårar eventuell försäljning eller utveckling av fastigheter. Därutöver inkom synpunkter på processen och dess formalia. Nyköpings kommun framförde att den ser utbyggnaden av Ostlänken som ett angeläget projekt för Nyköping-Oxelösunds samhällsutveckling.

4.2 Sammanfattning av samråd genomförda under järnvägsutredning

Under järnvägsutredningarna har det hållits flera olika samråd. Här sammanfattas övergripande de inkomna synpunkterna som kan härröras till delsträckan Sillekrog–Sjösa. Inkomna synpunkter från järnvägsutredningsskedet är diarieförda på diarienummer TRV 2010/25632.

Under sommaren 2004 inleddes det översiktliga natur- och kulturmiljöarbetet och samtidigt inleddes processen med samrådsmöten med länsstyrelsernas kultur- och naturmiljöenheter. Två öppna samrådsmöten för allmänheten hölls, under 2004 respektive 2006, före utställelsen av järnvägsutredningen för sträckan Järna–Norrköping. Järnvägsutredningens utställelsehandling (som motsvarar det som idag heter *Samrådshandling – Framtagning av alternativa lokaliseringar*) ställdes ut på ett antal platser längs sträckan, däribland Nyköpings stadshus, mellan den 16 december 2008 och den 15 februari 2009.

Såväl Länsstyrelsen i Södermanlands län som Nyköpings kommun och Regionförbundet Sörmland förordade alternativet med lång bibana genom centrala Nyköping. Även dåvarande Vägverket i Region Mälardalen förordade alternativet med en lång bibana med hänvisning till att en kort bibana skulle medföra ett stort behov av nya brokonstruktioner över väg 52 och väg 627.

Vidare ansåg länsstyrelsen att påverkan på den mest värdefulla åker- och skogsmarken bör undvikas och Länstrafiken Södermanland pekade bland annat på vikten av styva tidtabeller, särskilt mellan Nyköping och Stockholm.

De inkomna synpunkterna handlade såväl om förslag till nya järnvägssträckningar, stationslägen, val av korridor som utpekande av värdefulla områden och mer specifika, enskilda frågor.

Under hösten 2007 hölls även samråd med kommunen, länsstyrelsen och övriga intressenter avseende mindre korridorutvidgningar vid Sjösa, söder om Hovrasjön och vid Skavsta. Korridorjusteringarna kunde genomföras eftersom det inte framkom några synpunkter som hindrade detta.

5 Samråd – järnvägsplan

Samråd omfattar många slags aktiviteter, till exempel utskick av informationsmaterial, telefonkontakter, skriftväxling och personliga eller allmänna möten. Under projektets gång har en mängd möten i olika konstellationer hållits, exempelvis informationsmöten med fastighetsägare och andra aktörer i området. Under mötena har exempelvis bakgrund till projektet, projekteringsförutsättningar samt tidplan behandlats. Trafikverkets representanter har besvarat frågor. Mötena har dokumenterats i minnesanteckningar eller liknande. Samråd har utöver detta skett löpande med enskilda som kan bli särskilt berörda och andra sakägare.

Trafikverket har tagit emot ett antal yttranden som inkommit utanför de samrådstillfällen som beskrivs i egna avsnitt i samrådsredogörelsen. Dessa gäller exempelvis förslag på spårlinjens sträckning, järnvägens utformning och väganslutningar. Vissa av de synpunkter som inkommit ligger utanför Ostlänkens uppdrag. Fastighetsägare har även inkommit med information gällande bland annat torrlägningsföretag och utdikningsåtgärder.

Trafikverket hanterar inkomna synpunkter löpande. Ett kontinuerligt arbete pågår för att ta fram ett planförslag som tar hänsyn till många olika intresseområden samt tekniska, ekonomiska och miljömässiga förutsättningar.

Samråd sker även med övriga myndigheter, organisationer och intressenter. De som har haft återkommande möten med Trafikverket sammanfattas nedan. Alla samråd finns dokumenterade hos Trafikverket på diarienummer TRV 2014/72086.

Under järnvägsplanens framtagande har två öppna samrådstillfällen anordnats med berörda fastighetsägare och närboende, myndigheter, organisationer och allmänheten. Vid det andra av dessa ingick även den planerade vattenverksamheten. Samråds-synpunkter med avseende på vattenverksamheten på delsträckan Sillekrog–Sjösa är diarieförda på diarienummer TRV 2021/12130 och redovisas i en separat samrådsredogörelse.

5.1 Samråd med Länsstyrelsen i Södermanlands län

Samråd med länsstyrelsen har hållits löpande under arbetet med järnvägsplanen i form av bland annat möten. Vid mötena har samarbetsformerna diskuterats, Trafikverket har informerat om projektet och länsstyrelsen har bland annat lyft vikten av tidig och nära dialog i samrådsprocessen. Under mötena har Trafikverket löpande bemött länsstyrelsens synpunkter. Frågor som särskilt har lyfts fram under arbetets gång inkluderar:

- Lokalisering och spårlinjeval
- Landskapsbild och gestaltning vid bland annat Gärdesta-Ingemundsta, Tystberga, Holmsjön och Uttersjön
- Intrång i och skyddsåtgärder för värdefulla kulturmiljöområden och kulturmiljöobjekt
- Passager för vilt, friluftsliv och areella näringar
- Järnvägsnära och fastighetsnära bullerskyddsåtgärder
- Hantering av dag- och länshållningsvatten samt påverkan på yt- och grundvattenförekomster som omfattas av miljökvalitetsnormer eller har höga värden, till exempel Rogstafältet och Björksundsbacken
- Intrång och skyddsåtgärder kopplat till naturmiljö, biotopskydd, strandskydd och artskydd
- Produktion och masshantering

I ett yttrande daterat den 27 september 2017 ställde sig länsstyrelsen bakom Trafikverkets bedömning och förordade det gröna spårlinjealternativet längs hela sträckan genom Södermanlands län. Länsstyrelsen lyfte i sitt yttrande fram ett antal punkter i särskilt behov av uppföljning i det fortsatta planeringsarbetet, däribland risken för påtaglig skada på riksintresse för kulturmiljövården Nyköpingsåns dalgång, intrång i vattenskyddsområde för Högåsens vattenverk respektive Tystberga vattentäkt vid Rogsta, mark- och vattenföroreningar vid Skavsta flygplats och intrång i fornlämningsområden och värdefulla kulturmiljöer.

Till följd av beslutet 2018 om att tågen ska köra i 250 km/tim på Ostlänken i stället för i 320 km/tim, samt av villkoren i regeringens tillåtlighetsbeslut, gjordes en känslighetsanalys av spårlinjen för den nya stambanan. Syftet med analysen var att utreda ifall en förändrad placering skulle kunna innebära en lägre negativ påverkan. Känslighetsanalysen resulterade i vissa mindre justeringar av spårlinjen, däribland en något sydligare dragning av den nya stambanan vid anslutningen till bibanan väster om Skavsta flygplats. En reviderad spårlinje för hela Ostlänkens sträckning genom Nyköpings kommun redovisades 2020 och länsstyrelsens yttrande över denna följer här i avsnitt 5.1.1.

5.1.1 Yttrande om spårlinje (2020)

Länsstyrelsen yttrade sig den 2 juli 2020 gällande val av spårlinje inom korridoren. Yttrandet avser hela Ostlänken, delprojekt Nyköping. Här redovisas generella synpunkter samt de synpunkter som berör delsträckan Sillekrog–Sjösa.

Risk och säkerhet

Eventuella höga broar och djupa bergsskärningar bör byggas för att klara en självutrymning, om än även med stöd av räddningstjänsten. Tillgängligheten för räddningstjänsten och möjligheten vid spontan utrymning behöver beaktas vid dimensioneringen av denna typ av passager. Generellt bör långa avstånd mellan farbara vägar och järnvägen undvikas för att säkerställa räddningstjänstens åtkomst. Oberoende av spårlinjeval anser länsstyrelsen att det bör utredas om räddningstjänstens förmåga är tillräcklig utifrån risker och eventuella olycksscenario, under såväl drifttiden som byggtiden.

Risk för översvämning

Anläggningen kommer att byggas för att klara klimataspekter vad det gäller översvämning, men länsstyrelsen ser att det också bör beaktas hur anläggningen eventuellt påverkar omgivningen ur samma aspekt. Detta för att om möjligt undvika att anläggningen förvärrar situationen för befintlig infrastruktur och befintliga verksamheter vid exempelvis skyfall.

Jordbruksmark

Ett jordbruksblock, det vill säga sammanhängande åkermark med en beständig indelning, är efter fragmentering inte berättigat till stöd om det blir mindre än 1 000 m² stort, vilket bör beaktas i den fortsatta planeringen.

Vattenförvaltning och vattenverksamhet

För den fortsatta planprocessen påtalar länsstyrelsen vikten av att risk- och påverkansanalyser som beskriver påverkan på miljökvalitetsnormer för yt- och grundvatten, samt eventuella skyddsåtgärder så att inte bansträckningen medför en negativ påverkan på berörda vattenförekomster, tas fram i samråd med länsstyrelsen.

Länsstyrelsen upplyser vidare om att grundvattenförekomsten för Rogstafältet vattenskyddsområde har kvalitetsproblem samt risk för problem med kvantitet vilket kan behöva beaktas.

Kulturmiljö

I Tystbergabygden har spårlinjen ett planläge som undviker värdefulla kulturmiljöer. Spårlinjen ligger här lågt i profil men länsstyrelsens bedömning är att en hög profil över Tystbergabygden hade varit ett bättre alternativ ur kulturmiljösynpunkt.

Det är av stor vikt att byggnader med höga kulturmiljövärden värnas, men ett antal byggnader kommer med stor sannolikhet att behöva rivas då järnvägen dras fram. Inom ramen för det fortsatta planarbetet behöver en klassificering av byggnader göras för att klargöra behovet av åtgärder när en byggnad direkt berörs. Underlag för beslut om åtgärder bör tas fram med medverkan av byggnadsantikvarisk kompetens.

Trafikverkets svar:

Trafikverket delar i stort den syn länsstyrelsen ger uttryck för i sitt yttrande och kommer att bevaka frågorna i den fortsatta projekteringen och inför efterföljande skeden.

5.1.2 Yttrande om samrådshandlingar (2021)

Måluppfyllelse

Länsstyrelsen påtalar att samrådsmaterialet saknar en redovisning av hur projektet förhåller sig till de nationella arkitekturpolitiska målen respektive de nationella kulturmiljömålen.

Trafikverkets svar:

Såväl det arkitekturpolitiska perspektivet som kulturmiljöperspektivet är införlivat i de transportpolitiska målen respektive de nationella miljö kvalitetsmålen, vilka i sin tur ligger till grund för ändamålen och projektmålen i Ostlänken. Trafikverket menar att en separat redovisning enligt länsstyrelsens synpunkt därmed inte är nödvändig.

Kulturmiljö

Länsstyrelsen anser att placering och utformning av bankar, tryckbankar och bullerskyddsskärmar behöver göras med god anpassning till kulturmiljön och landskapsbilden. Bebyggelseantikvarisk kompetens bör delta i detta arbete.

Länsstyrelsen ser positivt på att Trafikverket hörsammat synpunkter som lämnats angående passagen vid Gärdesta gård och Tystberga kyrka, det vill säga att profilen har sänkts och broarna tagits bort. Länsstyrelsen anser att det är av vikt att spåren placeras så lågt som möjligt i anslutning till Tystberga kyrka så att utsikten mot kyrkan från E4 bibehålls.

Den breda tryckbanken vid Lilla Långbro bör studeras vidare liksom bullersskyddsskärm förbi Nya Utterö, så att barriäreffekter inte förstärks ytterligare. Utformning av fasadåtgärder och skyddade uteplatser som berör kulturhistoriskt värdefull bebyggelse bör lämpligen ske utifrån varsamhetskravet och förvanskningförbudet i plan- och bygglagen.

Länsstyrelsen anser att ett kontrollprogram behöver upprättas innan byggstart för att det löpande ska kunna följas upp att påverkan på kulturmiljön blir så liten som möjligt.

Trafikverkets svar:

Trafikverket instämmer med länsstyrelsen och bebyggelseantikvarisk och arkeologisk kompetens kommer att involveras även i kommande bygghandlings- och entreprenadskede. Det råder även samsyn om vilka områden som är mest känsliga och dessa har, precis som länsstyrelsen föreslår, getts de högsta gestaltningsklasserna (2 och 3). Järnvägsanläggningen har utformats för att smälta in i landskapet så bra som möjligt. Vid utformningen har stor hänsyn tagits till de områden som i den fördjupade landskapsanalysen pekats ut som viktiga karaktärsområden. I sådana områden ska stor hänsyn tas till landskapet och kulturmiljön, såväl vid utformningen och gestaltningen av anläggningen som vid lokaliseringen av järnvägen i plan och profil.

Tryckbankar är en förstärkningsåtgärd och av geotekniska skäl kan inte bredden justeras. Stor vikt läggs dock vid att de ska upplevas mjuka och de ges därför naturliga former som ska samspela med det omgivande landskapet.

Siktlinjer mot Tystberga kyrka har varit en del av gestaltungsarbetet sedan spårlinjevalsprocessen och är en utgångspunkt för utformningen i detta område. Tryckbank och övriga markanslutningar kommer att bearbetas för att smälta in i landskapet så bra som möjligt. Gestaltningen av bullerskyddsskärm görs med målet om att samspela med områdets karaktär och för att minimera barriäreffekten som järnvägen innebär.

Vid detaljprojektering av bullerskyddsåtgärder ska hänsyn tas till gällande lagstiftning som reglerar byggnaders kulturvärden; 3–4 kap. kulturmiljölagen (1988:950) (enskilda byggnadsminnen respektive kyrkliga kulturminnen) och plan- och bygglagen (2010:900), exempelvis 13 § (förbud mot förvanskning), 14 § (anpassat underhåll) och 17 § (varsamhetskrav vid ändring). Även i Boverkets byggregler – föreskrifter och allmänna råd (BFS 2011:26) finns specifika skrivningar om hur kulturvärden kan vara kopplade till bebyggelse. Förordning (2013:558) om statliga byggnadsminnen är inte aktuell eftersom det inte finns några statliga byggnadsminnen på delsträckan.

I program Ostlänken påbörjas arbetet med detaljdimensionering av bullerskyddsåtgärder för byggnader med kulturhistoriskt värde i och med att en järnvägsplan fastställs och vinner laga kraft. Ett underlag som klargör om det finns byggnader eller bebyggelsemiljöer med någon form av kulturvärde som kan påverkas negativt av fastighetsnära bullerskyddsåtgärder ska tas fram.

I ett första steg i detta arbete görs ett utpekande och en klassificering som översiktligt karaktäriserar och värderar byggnader som är aktuella för fastighetsnära bullerskyddsåtgärder enligt fastställd plan. I ett andra steg görs en bedömning och gradering av lämpligheten att genomföra fastighetsnära bullerskyddsåtgärder i form av standardåtgärder på byggnader med hänsyn till redovisade kulturvärden.

Arbetet ska utföras av byggnadsantikvarie och hålla en sådan nivå att rätt bedömningar kan göras.

Trafikverket kommer i samråd med berörda tillsynsmyndigheter att ta fram ett övergripande kontrollprogram för miljö inom program Ostlänken. Uppföljande kulturmiljökontroller kommer att inkluderas i detta.

Fornlämningar

Länsstyrelsen påtalar vikten av att anläggningsdelar så långt möjligt utformas och anpassas till landskapet så att den färdiga anläggningen blir ett acceptabelt tillägg i landskapet för att därigenom minska negativ påverkan på fornlämningsmiljöer. Gärdesta-Lästringebygden och Tystbergabygden är särskilt känsliga områden ur fornlämnings synpunkt. Här är det viktigt att samband mellan fornlämningarna är fortsatt möjliga att uppleva och förstå och att siktlinjer bevaras. Arkeologisk kompetens bör delta i arbetet med utformning och gestaltning. Många av de ännu bebyggda gårdstomterna och torpen har historiska belägg från 1600–1700-tal (Ingemundstatorp och Långbrostugan), och 1300-tal (Ingemundsta och Utterö). De bör därför även förstås som delar av fornlämningsmiljöer och ses i ett arkeologiskt sammanhang.

Vid planering av kommande åtgärder, till exempel vägar som behöver breddas, förstärkas, vändplaner och mötesplatser som måste anläggas, vattendrag som behöver flyttas, ska hänsyn till fornlämningar tas och så långt möjligt undvikas. I de fall en åtgärd utanför tidigare utrett område planeras, ska länsstyrelsen kontaktas för samråd innan arbetena påbörjas. Kompletterande arkeologisk utredning kan då krävas. Ett exempel på en våtmark som kommer att beröras och kan bli aktuell för arkeologiska åtgärder, är den vid Nya Utterö som med hänsyn till dess läge mellan bytomten och gravfältet har mycket hög arkeologisk potential.

Järnvägens påverkan, effekter och konsekvenser på fornlämningsmiljön vid Håkanbol saknas och bör läggas till. Här bör Trafikverkets bedömning avse fornlämningsmiljön i sin helhet trots att där finns en plangräns mellan den aktuella järnvägsplanen och järnvägsplanen för delen Sjösa–Skavsta. Annars riskerar sambanden mellan fornlämningarna och hur de kan förstås i sitt sammanhang att inte tas med i bedömningen.

Trafikverkets svar:

Stor hänsyn har tagits till fornlämningsmiljöer i gestaltungsarbetet och Trafikverket är väl medvetet om var dessa, inklusive den vid Håkanbol, är belägna. Bedömningen av järnvägsanläggningens påverkan avser påverkan på denna fornlämningsmiljö i sin helhet, vilket kommer att förtydligas i den miljökonsekvensbeskrivning som ska skickas in till länsstyrelsen för godkännande. Bedömningen görs inom ramen för den angränsande järnvägsplanen för Ostlänken, delen Sjösa–Skavsta. Trafikverket tar med sig önskemålet om att inkludera arkeologisk kompetens i gestaltungsarbetet.

Ansökan för arkeologiska utredningar kommer att skickas in för de områden – bland annat den våtmark vid Nya Utterö som nämns specifikt i länsstyrelsens yttrande – som inte tidigare utretts. Detta gäller såväl för anläggningens permanenta som tillfälliga markanspråk.

Uppdaterat svar 2022-10-28:

Under våren 2022 utfördes en särskild arkeologisk utredning med inriktning på våtmarker med potential för fornlämningar och fornfynd inom korridoren för Ostlänken genom Trosa respektive Nyköpings kommun.

Risk och säkerhet

Risker med olyckor avseende farligt gods antas i materialet inte vara aktuellt på Ostlänken eftersom den inte upplåts för godstransporter. I den utförda riskanalysen ingår dock individrisken vid urspårning och olycka med farligt gods. I analysen konstateras att avståndet är tillräckligt mellan Ostlänken och Nyköpingsbanan, varför inga åtgärder behövs. Länsstyrelsen ställer sig frågande till varför motsvarande analys inte redovisas för risker knutna till E4. Motorvägen har högre sannolikhet för olycka och befinner sig som närmast cirka 30 meter från Ostlänken.

Trafikverkets svar:

Utredningen av farligt gods och urspårning är i första hand genomförd för angränsande järnvägsplaner, för delen Nyköpings resecentrum respektive delen Bibana Nyköping, som direkt berörs av Nyköpingsbanan.

Hänsyn har tagits till riskkällor inom 150 meter från den nya stambanan. Eftersom avståndet från den aktuella delen av den nya stambanan till Nyköpingsbanan mestadels är över 150 meter borde individrisken vid urspårning och olycka med farligt gods helt kunna utelämnas för den aktuella delsträckan. Det enda undantaget är vid km 42+300 (platsangivelse enligt Trafikverkets längdmätningssystem i samråds-materialet) där avståndet är cirka 120 meter.

Någon specifik utredning för transport av farligt gods på E4 är inte aktuell eftersom risken för järnvägen endast skulle kunna innebära en driftstörning men knappast någon personrisk på järnvägen. Driftstörningar ingår inte i riskanalysen där fokus ligger på hälsa och miljö.

Rogstafältet

Länsstyrelsen instämmer i Trafikverkets konstaterande att även en liten påverkan på vattenresursen får stora konsekvenser. För att kunna göra en slutlig bedömning av projektets påverkan behöver länsstyrelsen dock se en mer specificerad redovisning av vilka skyddsåtgärder, främst i byggskedet, som ska vidtas.

Trafikverkets svar:

Trafikverket arbetar för att påverkan på vattentäkten ska bli så liten som möjligt under både bygg- och driftskede. Utformning och tidiga förslag till skyddsåtgärder har diskuterats med länsstyrelsen på samrådsmöten under hösten 2021. Samråd har även hållits med Nyköpings kommun, Nyköping vatten och Sveriges geologiska undersökning (SGU). Kompletterande geotekniska, hydrogeologiska och markmiljö-tekniska undersökningar har utförts under hösten. De skyddsåtgärder som slutligen föreslås kommer att beskrivas i miljökonsekvensbeskrivningen och planbeskrivningen.

Uppdaterat svar 2022-06-16:

Resultaten av de kompletterande markmiljöundersökningarna visar inte på några föroreningar i mark eller grundvatten i provtagningspunkterna. Återinfiltration av dag- och dränvatten till täkten planeras i driftskedet. Den torrdamm som planeras ska fungera som ett kontrollerat översvämningssområde för infiltration av vattnet. Den bedöms vara tillräckligt dimensionerad för att fylla detta syfte.

Som underlag för att ta fram bygghandling och förfrågningsunderlag för entreprenadskedet görs alltid ytterligare geo- hydro- och miljötekniska markundersökningar. Även i byggskedet kan det bli aktuellt att göra kompletterande undersökningar av anlitad entreprenör, exempelvis om föroreningar som inte tidigare upptäckts påträffas. Om föroreningar påträffas i täkten kommer dessa att hanteras enligt gällande krav och riktlinjer.

Naturmiljö

För att kunna göra en slutlig bedömning av projektets påverkan behöver länsstyrelsen se en mer specificerad redovisning av vilka skydds- och kompensationsåtgärder som ska vidtas. Exempelvis anger Trafikverket att förlusten och fragmenteringen av betesmarker ska kompenseras med att tillvarata markvegetationen. Länsstyrelsen förutsätter att markvegetationen hamnar på rätt plats, helst intill det som blir kvar av betesmarkerna eller i alla fall i närheten så att en lämplig och långsiktig skötsel av dessa marker medges. Formerna för hur detta ska ske bör utvecklas i det fortsatta arbetet.

Vad gäller särskilt skyddsvärda träd anser länsstyrelsen att plantering av ersättningsträd av lämpligt trädslag, gärna i omkringliggande hagmarker, bör kunna vara en lämplig kompensationsåtgärd.

Trafikverkets svar:

Efter det andra öppna samrådstillfället under våren 2021 har kompletterande samråd genomförts med länsstyrelsen och kommunen rörande skydds- och kompensationsåtgärder kopplat till strandskydd, biotopskydd och artskydd. Utifrån dessa samråd och justeringar i projekteringen ser Trafikverket för närvarande över behovet av skydds- och kompensationsåtgärder.

Jordbruksmark

Länsstyrelsen påpekar att det i handlingarna saknas en redovisning av i vilken omfattning fragmentering leder till att jordbruksmark måste tas ur hävd. En tumregel i Jordbruksverkets blockdatabas är att en enskild åker aldrig ska vara mindre än 1 000 m², eftersom möjligheten att söka EU-stöd då försvinner för den ytan. Länsstyrelsen ser att i praktiken har dock många lantbrukare svårt att sköta en åker redan när den är mindre än 5 000 m².

Trafikverkets svar:

Att minimera negativ påverkan på jordbruket med avseende på till exempel markintrång och svårbrukade skiften är högt prioriterat och ett villkor för projektet som ingår i regeringens tillåtlighetsbeslut. En mer utförlig beskrivning av fragmentering av jordbruksblock inkluderas i miljökonsekvensbeskrivningen och planbeskrivningen.

Klimat

Länsstyrelsen anser att arbetet med att minska projektets påverkan på klimatet bedrivs strukturerat. Det framgår dock att många av de beslut om materialval, masshantering, transporter med mera som kommer att utgöra påverkan på klimatet kommer att tas först i entreprenadskedet. Därmed blir de krav som kommer att ställas inom arbetet med förfrågningsunderlaget viktiga för att säkerställa att den beskrivna potentialen till minskade klimatpåverkande utsläpp tas tillvara. Länsstyrelsen ser gärna att beskrivningen av hur Trafikverket kommer att jobba med att ställa krav inom den fortsatta processen utvecklas ytterligare i handlingarna.

Trafikverkets svar:

Det nionde villkoret i regeringens tillåtlighetsbeslut anger att Trafikverket efter samråd med länsstyrelsen ska upprätta en plan för de åtgärder som Trafikverket avser att vidta för att så långt möjligt begränsa energianvändning och klimatpåverkande utsläpp i samband med byggande och drift av Ostlänken. Planen ska redovisas senast vid den tid – innan byggnads- och anläggningsarbeten påbörjas – som länsstyrelsen och Trafikverket kommer överens om.

Trafikverket kommer att ställa särskilda krav på utsläppsminskningar till de efterföljande bygghandlings- och entreprenadskedena. För entreprenader som slutförs 2030 eller senare krävs en utsläppsminskning på minst 50 procent jämfört med år 2015.

Masshantering

Länsstyrelsen påpekar att verksamheter som ska bedrivas inom masshanteringsytorna, och även iordningställandet av ytorna i sig, kan utgöra olika slags miljöfarlig verksamhet, såsom lagring av avfall, krossning, sortering eller annan materialbearbetning. Länsstyrelsen anser att prövning av planerad miljöfarlig verksamhet inom respektive yta bör ske separat genom antingen en anmälan eller ansökan om tillstånd, beroende på verksamhetens omfattning. Vilken form av prövning som kommer att ske styrs av miljöprövningsförordningen. Det är lämpligt att i miljökonsekvensbeskrivningen ange om verksamheterna kommer att innebära tillståndspliktig eller anmälningsskyldig miljöfarlig verksamhet.

Länsstyrelsen håller, utifrån den information som finns i dagsläget, med Trafikverket i de bedömningar och avgränsningar som gjorts av de områden som skulle kunna vara förorenade. Länsstyrelsen önskar dock att Trafikverket även är uppmärksamma på eventuella oljeföroreningar, som skulle kunna påträffas vid schaktning och arbeten i närheten av Sättras tillfälliga asfaltverk.

Trafikverkets svar:

Produktionsytorna kommer att redovisas på plankartan och motiveras och konsekvensbeskrivas i planbeskrivningen respektive i miljökonsekvensbeskrivningen. Storleken och placeringen av ytorna är kopplade till den produktion som ska ske i området, om det ska bedrivas någon krossverksamhet och om massor ska lagras i väntan på användning inom Ostlänken. Massor som det inte finns någon avsättning för inom Ostlänken kommer inte att lagras utan köras bort direkt.

Baserat på de geotekniska undersökningar som gjorts så finns det inga indikationer på sulfidhaltigt berg. Skulle sulfidhaltigt berg påträffas i de kommande bygghandlings- eller entreprenadskedena finns det krav på ett styrt arbetssätt och förfaranden rörande hur hanteringen av berget ska se ut, vilka skyddsåtgärder och kontroller som måste vidtas, och så vidare. Beräkningar gjorda inom ramen för omprövning av Natura 2000-villkor har även visat att kväve från bergmassorna inte medför några risker för kringliggande recipienter.

Trafikverket strävar efter att massor som uppkommer ska komma till nytta och kunna ses som en resurs inom den egna verksamheten. Om massorna är lämpliga att använda och det samtidigt finns ett reellt behov av massorna har Trafikverket varken en skyldighet eller för avsikt att göra sig av med massorna.

Trafikverket anser att massor och material som verksamheten avser att använda och inte är skyldig att göra sig av med, inte kommer att utgöra avfall. Därmed faller hanteringen inte in under avfallslagstiftningen. Hanteringen av massorna regleras i stället av de allmänna hänsynsreglerna, som skyddar mot användning som kan innebära en risk för människors hälsa eller miljön.

Enligt miljölagstiftningen har alla som bedriver en verksamhet eller vidtar en åtgärd en skyldighet att hushålla med råvaror och nyttja möjligheterna att minska mängden avfall. Att vidta avfallsförebyggande åtgärder när så är möjligt är således verksamhetsutövarens ansvar.

Om Trafikverket inte har något behov av massorna bedöms enligt rådande rättspraxis massorna utgöra avfall som sedan kan återvinnas av en annan verksamhetsutövare. Om massorna överlåts till annan verksamhetsutövare medföljer även det miljö-rättsliga ansvaret genom avtal.

I järnvägsplaneskedet är det inte möjligt att bedöma exakt vilka massor som kommer att användas av Trafikverket och vilka som innebär ett överskott. Inom Ostlänken har det gjorts långtgående masshanteringsanalyser och massoptimeringar i syfte att i så hög grad som möjligt verka avfallsförebyggande och mot en cirkulär materialhantering. På så sätt har överskottet kunnat begränsas. Detaljkunskapen kring massbalansen ökar successivt i kommande bygghandlingsprojektering eller i byggskedet och det är först då det är möjligt att mer detaljerat redovisa vilka massor som ska användas inom Ostlänken. I det fall berget behöver krossas eller bearbetas på annat sätt kommer anmälan om miljöfarlig verksamhet att upprättas av Trafikverkets entreprenör.

Uppdaterat svar 2022-10-28:

Trafikverket delar länsstyrelsens syn på att miljöfarlig verksamhet inom respektive yta ska prövas separat.

Krossverksamhet

Länsstyrelsen påpekar att buller från krossverksamhet inte räknas som byggbuller. Krossverksamhet finns upptagen i miljöprövningsförordning (2013:251). Riktvärdena som ska uppfyllas för krossverksamhet är därmed de för miljöfarlig verksamhet.

Trafikverkets svar:

Krossverksamheten är anmälningspliktig. Det är tillsynsmyndigheten som ger tillstånd för krossverksamhet och som beslutar vilka riktvärden för buller som kommer att gälla. Anmälan görs av entreprenören som också är ansvarig för att klara de riktvärden som gäller för verksamheten och för att vid behov vidta bullerskyddsåtgärder.

Trafik under byggtiden

Med avseende på att särskilda trafikanordningsplaner bör upprättas för att begränsa riskerna för trafikolyckor mellan byggtrafik och allmän trafik undrar länsstyrelsen vem som ansvarar för att sådana planer tas fram.

Trafikverkets svar:

Trafikanordningsplaner är en del av Trafikverkets arbetsmiljöarbete och ska begränsa risken för trafikolyckor för byggtrafik och allmän trafik. De är ett krav i kommande upphandlingar av entreprenaden och upprättas av anlitad entreprenör i byggskedet. Därefter granskas de av väghållaren.

5.2 Samråd med Region Sörmland

Region Sörmland övertog huvudmannaskapet för kollektivtrafiken den 1 januari 2019 och har därmed det samlade ansvaret för kollektivtrafiken i länet. Dessförinnan låg ansvaret på kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet.

Samrådsmöten med Sörmlands kollektivtrafikmyndighet har genomförts vid två tillfällen, den 23 maj 2016 respektive den 9 november 2016. Mötena berörde samtliga delsträckor inom Nyköpings kommun och vid ett av tillfällena medverkade även Mälalab (nuvarande Mälardalstrafik). Vid mötena har bland annat trafik under byggtiden, samrådsformer samt utformning av uppställningsspår, signaler och spårväxlar diskuterats.

Samrådsmöten har även genomförts med regionen vid fyra tillfällen, den 10 juni 2020 och den 19 mars, den 25 oktober respektive den 20 december 2021. Vid alla tillfällena medverkade Nyköpings kommun och vid mötena som hölls 2021 medverkade även Mälardalstrafik. Vid mötena har Trafikverket informerat om projektet och samarbetsformer och frågor om bland annat kollektivtrafik och trafik under byggtiden har diskuterats.

Kollektivtrafik

Regionen påtar att planeringstiden för att ta fram nya tidtabeller för kollektivtrafiken är 1,5 år. Tidtabellerna är de samma under hela året men regionen påtar att det dock är mindre luft i tabellerna vintertid på grund av sämre väglag. Därför är det önskvärt om byggnationen kan förläggas från vår till höst, allra helst under sommarlovet från början av juni till mitten av augusti. Region Sörmland önskar en nära dialog kring produktionsplanering eftersom det är under byggtiden som kollektivtrafiken kommer att påverkas mest.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar till sig informationen. Även för Trafikverkets egna planeringsprocesser behövs en lång framförhållning.

Anläggningens utformning

Regionen undrar även om det har tagits höjd för att i framtiden kunna bygga ut järnvägsanläggningen från två till fyra spår på de sträckor där järnvägen ska gå på bro.

Trafikverkets svar:

Trafikverkets kapacitetsanalyser har kommit fram till att dubbelspår på den banan är tillräckligt med avseende på järnvägssystemets framtida kapacitet. Att utforma banan med fyra spår har därför inte beaktats i projekteringen.

Vägar

Regionen påtar att väg 774 inte kan stängas utan ett omfattande planeringsarbete för hur trafikeringen ska se ut under den period vägen är stängd.

Ramperna från väg 771 till Trafikplats Tystberga används av ett flertal busslinjer och får inte stängas av under någon längre period utan maximalt under en helg. Byggarbetena får inte heller innebära att framkomligheten för busstrafiken märkbart försämrats.

Regionen undrar om projektet samordnas med Trafikverkets planeringsenhet för att passa på att förbättra vägstandarden, exempelvis sikt, linjeföring och sidoområden.

Trafikverkets svar:

I korsningspunkten med Ostlänken går väg 774 i en port under stambanan i befintligt läge. Vägen kommer att vara framkomlig under hela byggtiden med en omledningsväg något öster om den befintliga vägen under tiden då bron byggs. Väg 771 kommer att hållas öppen under hela byggperioden.

Enbart de delar som byggs om på väg 778 och väg 771 anpassas till dagens standard. De vägar som kommer att påverkas får en likvärdig standard och i några fall kan de även få mindre justeringar av sin sträckning.

Byggtid

Regionen påtalar vikten av att busstrafiken inte påverkas under byggtiden. Busslinjetrafiken är främst till för högstadie- och gymnasieelever men även mellanstadieelever är ofta hänvisade till buss i linjetrafik som transport till skolan.

För att kunna bedöma konsekvenserna under byggtiden behöver regionen information om hur byggskedet planeras. Att bygga broarna samtidigt ökar risken att tillgängligheten till kollektivtrafik märkbart försämras och inte kan bedrivas på ett tillfredsställande sätt.

Trafikverkets svar:

Påverkan på vägtrafiken kommer inte att kunna undvikas helt under byggtiden. Vägtrafiken kommer bland annat att påverkas av den trafik som tillkommer för byggandet av anläggningen. Exakt mängd byggtrafik är inte möjligt att fastställa i detta skede men påverkan på vägtrafiken kommer att beaktas i produktionsplaneringen.

Vid utbyggnaden av nu aktuella sträckor är det främst under byggskedet som buss- och tågtrafik kommer att påverkas. Befintliga statliga vägar kommer i största utsträckning att behålla sina befintliga lägen. De vägar som kommer att påverkas får en likvärdig standard och i några fall kan de även få mindre justeringar av sin sträckning.

5.2.1 Yttrande om samrådshandlingar (2021)

I ett yttrande daterat den 7 maj 2021 redogjorde Region Sörmland för sin syn på samrådsmaterialet för delsträckan Sillekrog–Sjösa.

Regionen påtalar den stora vikten av den kontinuerliga dialogen den har med Trafikverket kring arbetet med järnvägsplanerna för Ostlänken genom Sörmland. Utöver att vara regional kollektivtrafikmyndighet har regionen även det regionala utvecklingsansvaret och är länsplaneupprättare samt även fastighetsägare som delvis berörs av järnvägen.

Trafikering

Med avseende på banans tillgänglighet anser regionen att det är angeläget att inte omöjliggöra för trafik nattetid med hänvisning till arbets- och studiependling samt Skavsta flygplats avgångstider. Regionen påtalar även behovet av att i rusningstid framföra 315 meter långa regionaltåg.

Trafikverkets svar:

När Ostlänken tas i drift kommer banan att vara tillgänglig för 18 timmars sammanhängande trafik varje dygn året om. För att kunna utföra ett effektivt underhåll och säkerställa anläggningens funktioner menar Trafikverket att det bästa sättet är att skapa ett underhållsfönster då anläggningen stängs för kommersiell trafik. För systemet med ny stambana mellan Stockholm och Göteborg respektive Malmö har ett underhållsfönster på sex timmar antagits för löpande underhåll. Tiden för detta kan variera men normalt ska underhållsarbeten utföras kl. 24.00–06.00. Omfattningen på den sammanhängande perioden för underhåll baseras bland annat på internationella erfarenheter av vad som är möjligt att underhålla på dessa sex timmar. Större underhållsåtgärder kommer att utföras på tider som bestäms enligt normalt förfarande inom Trafikverket.

Trafikverket har gjort bedömningen att det är under denna period som ett underhållsfönster påverkar Ostlänkens resenärer minst, men håller samtidigt med Region Sörmland om att det kan finnas behov av att justera underhållsfönstret. Det kan innebära att det blir en förskjutning i tid eller att enkelspårdrift godtas under delar av underhållsfönstret. Detta är inte något som påverkar utformningen eller markanspråket. Trafikverket arbetar med frågan om hur det ska gå att samordna sammanhängande underhållsfönster med en attraktiv trafikering, bland annat för att bidra till större arbetsmarknadsregioner. En avvägning mellan dessa behov sker löpande i det arbete som görs med tänkta trafikeringssupplägg. Observera att underhållsfönstret inte fastställs inom ramen för järnvägsplanen.

Enligt prognosen för år 2040 gäller att den aktuella delsträckan ska trafikeras av 50 snabba persontåg, 200–400 meter långa, samt 84 regionaltåg, 125–250 meter långa, angett i antal tåg i båda riktningarna per vardagsmedeldygn. Spårkonfigurationen möjliggör att plattformarna för regionaltåg i framtiden förlängs till upp till 355 meter för att kunna hantera trippelkopplade fordonskonfigurationer.

Vägar

Vid passage av de vägar som nyttjas av kollektivtrafiken – väg 778, 774 och 771 – måste det säkerställas att fri höjd medges enligt svensk standard, att bredden medger möte mellan två större fordon, att inga skarpa kurvor finns i anslutning till passage samt att separata gång- och cykelvägar anläggs för att säkerställa en trafiksäker miljö för alla trafikantslag.

Trafikverkets svar:

Projektet förhåller sig till de råd och krav för vägars och gators utformning (Trafikverkets publikation 2015:086 respektive 2015:087) som Trafikverket har tagit fram. En separat gång- och cykelväg anläggs längs väg 771, dock inte längs väg 778 och väg 774.

Byggtid

Under byggtiden kan korta avstängningar av vägar som nyttjas av kollektivtrafiken accepteras om dessa planeras med god framförhållning och i nära dialog med Region Sörmland.

Trafikverkets svar:

Trafikverkets produktionsarbeten kräver en god framförhållning och Trafikverket ser fram emot en fortsatt nära dialog med regionen.

Organisation och samordning

För det planerade arbetet med omledning av väg 771 och det parallella arbetet med den gång- och cykelväg som ska knyta ihop trafikplatsen med Tystberga samhälle vill regionen se en enda kontakt på Trafikverket för att slippa behöva söka information hos olika delar av Trafikverkets organisation för att få en helhetsbild av den framtida utformningen.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har förmedlat kontaktuppgifter till de personer inom Trafikverkets organisation som är planeringsansvarig för Ostlänken respektive ansvarig för åtgärder i Sörmlands länstrafikplan. Samordning sker även mellan dessa.

Passager

Regionen vill se en samförläggning av viltpassager för både E4 och den nya stambanan, framför allt i stråket mellan Tystberga och Sjösa där de båda infrastrukturelementen kommer att ligga nära varandra. Här förväntar sig Region Sörmland att det sker en samordning inom Trafikverkets organisation.

Trafikverkets svar:

En åtgärdsvalsstudie av faunaåtgärder på E4 mellan Linköping och Järna har utförts av Trafikverkets verksamhetsområde Planering och beslut om den fortsatta hanteringen har fattats den 18 maj 2021. Beslutet finns diariefört på TRV 2018/28329 och innebär bland annat att två av de föreslagna viltpassagerna ska anläggas inom ramen för Ostlänken, varav en på delsträckan Sillekrog–Sjösa. Placeringen av denna är samordnad med en av de passager som redovisas i järnvägsplanen. Eftersom det i nuläget saknas finansiering för viltpassagen har den ännu inte arbetats in i järnvägsplanen.

Uppdaterat svar 2022-10-28:

Ekodukten över E4 i området mellan Tystberga och Sjösa kommer inte att ingå i denna järnvägsplan utan planläggs i en separat vägplan.

Rekreation

Slutligen vill regionen att påverkan på Sörmlandsleden – vandringsleden genom Sörmland – och Näckrosleden – cykelleden genom Sörmland som regionen är förvaltare av – minimeras och att det säkerställs att funktionen och stråken upprätthålls.

Trafikverkets svar:

Trafikverket delar den syn regionen ger uttryck för i sitt yttrande och kommer att bevaka frågorna i arbetet med att färdigställa den slutliga lösningen. Separata samrådsmöten har hållits med företrädare för Sörmlandsleden för att säkerställa att funktionen upprätthålls.

5.3 Samråd med Nyköpings kommun

Samrådsmöten och gemensamma arbetsmöten med Nyköpings kommun har hållits löpande under arbetet med järnvägsplanen. Vid mötena har exempelvis samarbetsformer, upplägg för samråd, gränssnitt mellan olika delar inom Ostlänken och resandeprognoser diskuterats. Trafikverket har informerat om projektet, järnvägsanläggningens utformning och dess påverkan, och om vilka arbeten som är inplanerade. Kommunen har informerat om pågående kommunal planering och utveckling inom kommunen.

Andra frågeställningar som behandlats rör järnvägsanläggningens sträckning genom Nyköpings kommun, tidplan för projektet, projekteringsläge, omgivningspåverkan och frågor som berör platsspecifika områden. Kommunen har under mötena haft möjlighet att lämna synpunkter och Trafikverket har löpande bemött dessa.

Frågor som särskilt har lyfts fram under arbetets gång inkluderar:

- Lokalisering och spårlinjeval inklusive placering av dammar, teknikgårdar, produktionsytor, vägar, med mera
- Landskapsbild och gestaltning med fokus på områden av särskild vikt för kommunen, däribland Tystberga och Gärdesta-Ingemundsta
- Passager för vilt, friluftsliv och areella näringar, där bland annat passagera dimensionering, frekvens och motiv till placering diskuterats i detalj
- Järnvägsnära och fastighetsnära bullerskyddsåtgärder
- Intrång och skyddsåtgärder kopplat till naturmiljö, biotopskydd, strandskydd och artskydd
- Tystberga vattentäkt med fokus på markmiljö och skyddsåtgärder
- Produktion och masshantering, där bland annat placering av produktionsytor och bygg- och transportvägar i byggskedet diskuterats
- Dagvattenhantering
- Nya vägar och påverkan på befintliga, med fokus på väg 771 och tillhörande gång- och cykelväg
- Bygglovsbefrielse
- Passage över Uttersjön, där frågor som utformning, grundläggning, avvattnings, gestaltning, landskapsbild, naturmiljö, ytvatten och påverkan i byggskedet diskuterats

5.3.1 Yttrande om spårlinje (2017)

Kommunstyrelsen antog den 12 juni 2017 ett yttrande gällande val av spårlinje inom korridoren. Yttrandet avser hela Ostlänken, delprojekt Nyköping. Här redovisas de synpunkter som berör delsträckan Sillekrog–Sjösa.

Allmänna synpunkter

Kommunen är angelägen om att delta i arbetet med att optimera anläggningens bankar och broar. I det aktuella förslaget anses dessa bitvis ligga för högt. Framför allt gäller detta för järnvägsbankar som kommunen anser borde kunna sänkas på långa sträckor.

Kommunen värnar den grundvattenförekomst som berörs av spårlinjen. Kommunen är angelägen om att delta i spårlinjeoptimeringen i denna passage samt i det fortsatta arbetet med val av teknik, skyddsåtgärder och försiktighetsmått som syftar till att inte påverka kvalitet eller kvantitet av grundvattenförekomster eller vattenskyddsområden.

Kommunen anser att buller kan vara alternativskiljande för val av järnvägens utformning inom korridoren. Eftersom utbredningen av buller var okänd i materialet som utgjorde underlag till öppet hus kan kommunen inte avgöra om en flytt av spårlinjen är meningsfull för kringboende.

Kommunen anser att viktiga befintliga passager för friluftslivet och vilt saknas i materialet. Dessutom skärs Sörmlandsleden av på ett par ställen och ledens passager behöver säkras. Kommunen är angelägen om att delta i arbetet med placering och utformning av passager.

Kommunen uppfattar det som att några befintliga vägar skärs av och inte kommer att ersättas. I det fortsatta spårlinjearbetet är kommunen angelägen om att diskutera lösningar för sådana vägar som är av allmänt intresse.

Räddningstjänsten påpekar att det vid några ställen finns bro i direkt anslutning till bank eller skärning. Där detta finns på längre sträckor måste åtkomsten beaktas. Det bör vara samma krav för bro i direkt anslutning till bank eller skärning som för bro över 1 000 meter. Detta förekommer inom denna järnvägsplan vid Tystberga, väster om avfarten.

Kommunen ser landsbygdens näringsliv som viktigt att värna varför broar, tunnlar och passager under järnvägen, för såväl allmänt som enskilt vägnät, ska medge fri höjd och väl tilltagen bredd för lant- och skogsbruk samt räddningstjänstens och näringslivets transporter. Kommunens transportstrategi prioriterar gång- och cykeltrafik varför kommunen även anser att broar, tunnlar och passager under tågbroar längs det allmänna vägnätet bör medge yta för att separera gång- och cykeltrafiken.

Kommunen lyfter även att spårlinjen passerar områden med höga naturvärden och att man gärna deltar i arbetet med den fortsatta optimeringen av spårlinjen för att minska intrång och påverkan. Kommunen vill även delta i arbetet med att föreslå lämpliga skydds- och kompensationsåtgärder för intrång i höga naturvärden.

Trafikverkets svar:

Trafikverket delar kommunens syn på att spårlinjen skär igenom områden med höga naturvärden. Detta beror bland annat på att en anläggning anpassad för 320 km/tim kräver en stelhet i själva konstruktionen och att korridoren på vissa platser är smal, vilket medför att det inte är möjligt att helt undvika intrång i värdefulla områden.

I det fortsatta arbetet kommer Trafikverket att lägga stort fokus på att optimera anläggningen i profil och på att hitta lösningar som, om möjligt, minimerar intrång i värdefulla miljöer. I det fortsatta arbetet kommer även stor vikt att läggas på att ta fram lösningar som säkrar grundvattenförekomster och på andra skyddsåtgärder. Kommunen inbjuds till arbetsmöten och samrådsmöten för att delta i det fortsatta arbetet.

Trafikverket har regeringens uppdrag att projektera Ostlänken för 320 km/tim. Detta uppdrag kan regeringen ändra om den så önskar. Den 31 augusti 2017 presenterades Trafikverkets förslag till den nationella planen för transportsystemet för perioden 2018–2029. I den föreslår Trafikverket att Ostlänken, om höghastighetsjärnvägen ska byggas ut etappvis, dimensioneras som höghastighetsjärnväg för 250 km/tim med konventionell järnvägsteknik. Under hösten och vintern 2017 och fram till och med våren 2018 pågår den beslutsprocess som mynnar ut i regeringens beslut om den nya nationella planen för transportsystemet. Tills Trafikverket får nya direktiv från regeringen gäller dock att Ostlänken dimensioneras för 320 km/tim.

Vad gäller bullerpåverkan ska påverkan från all statlig infrastruktur beaktas. Arbetet med bullerberäkningar och bullerskyddsutformning pågår, val av åtgärder styrs av vad som är tekniskt möjligt samt ekonomiskt rimligt.

Olika faktorer påverkar bullerspridningen, till exempel markens topografi, hur högt järnvägen ligger, skärmningar av byggnader, vilka och hur många tåg som förväntas gå och hastigheten på tågen. Efter att bullernivåer beräknats tas förslag på bullerskyddsåtgärder fram för att klara gällande riktvärden. Åtgärderna kan till exempel vara skärmar, vallar, åtgärder på räl, fönsterbyten eller andra fasadåtgärder. Bullerskyddens estetiska aspekt kommer att behandlas i gestaltningsprogrammet. Bullerskyddsåtgärderna fastställs i järnvägsplanen och förväntade bullernivåer kommer att redovisas i projektets miljökonsekvensbeskrivning.

Inför byggandet av Ostlänken beräknas förväntade byggbullernivåer från arbetsmomenten och redovisas i projektets miljökonsekvensbeskrivning. Under byggtiden kommer Trafikverket även att regelbundet kontrollera att byggbullernivåerna inte överskrider gällande riktvärden. Om nivåerna överskrider riktvärdena sätts bullerskyddsåtgärder in.

Beräkningar av förväntade stomljusnivåer och vibrationer kommer även att utföras utmed sträckan och redovisas i projektets miljökonsekvensbeskrivning.

Trafikverket jobbar för att minimera den barriäreffekt som anläggningen kan förväntas innebära. För tillfället pågår ett fördjupat arbete kring passager. I kommande projektering kommer passagemöjligheterna att detaljstuderas och redovisas i järnvägsplanen samt konsekvensbeskrivas i miljökonsekvensbeskrivningen. Detta arbete inkluderar samtliga typer av passager och identifierar bland annat de funktioner som passagerna har och hur de på bästa sätt kan upprätthållas eller ersättas. Samtliga transportslag och fordonstyper innefattas av det fördjupade arbetet kring passager. I arbetet med passager kommer ett samarbete med kommunen att krävas.

Under detaljprojekteringen studerar Trafikverket även på vilket sätt markägare nyttjar sin mark och hur åtkomst till fastigheter sker. Funktionerna ska kvarstå efter anläggandet av järnvägen. Trafikverkets intention är att jordbruksmaskiner ska kunna ta sig under de allra flesta broar.

Åtkomsten för räddningstjänsten är av stor vikt och kommer att detaljstuderas i det fortsatta arbetet och redovisas i järnvägsplanen och miljökonsekvensbeskrivningen.

Uppdaterat svar 2021-12-22:

Den 7 juni 2018 fattade regeringen beslut om tillåtlighet att bygga Ostlänken inom den av Trafikverket förordade korridoren. Tillåtlighetsbeslutet innebar att förutsättningarna förändrades och nu dimensioneras Ostlänken för hastigheter på upp till 250 km/tim.

Trafikverket utreder behovet av bullerskyddsåtgärder för bullerberörda byggnader, det vill säga de byggnader som på grund av den här järnvägsplanen utsätts för buller från Ostlänken som överskrider riktvärden för trafikbuller om inga bullerdämpande åtgärder vidtas. Bullerskyddsåtgärder utreds för att klara de riktvärden som anges i det elfte villkoret i regeringens tillåtlighetsbeslut. Hänsyn tas även till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt i enlighet med villkor.

För bullerberörda byggnader som är aktuella för fastighetsnära bullerskyddsåtgärder på grund av Ostlänken tas hänsyn även till övrig statlig trafikinфраstruktur vid dimensionering av åtgärder. Erbjudande om förvärv, det vill säga att Trafikverket erbjuder sig att köpa byggnaden, blir enbart aktuellt för de bullerberörda byggnader där kostnaden för bullerskyddsåtgärden överstiger marknadsvärdet, enligt en schablonvärdering, på det som ska skyddas.

Mer information kring hur bullerberäkningarna har utförts och vilka järnvägsnära och fastighetsnära bullerskyddsåtgärder som kommer att vidtas finns i [Läsanvisningar bullerutbredningskartor](#) som ingick i samrådsmaterialet och som nu går att ta del av på Ostlänkens documentsida på Trafikverkets webbplats: <https://bransch.trafikverket.se/ostlanken-dokument>.

I det fördjupade arbetet kring passager har passagemöjligheterna detaljstuderats och finns redovisade i järnvägsplanen med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Passager för vilt har så långt som möjligt placerats i miljöer där djur förväntas röra sig, såsom skog, skogsbyn, dalgångar (med eller utan vatten) samt där mänsklig påverkan är så låg som möjligt. Saknas naturliga vandringsstråk i landskapet har passagerna förlagts utifrån närmaste lämpliga passage för respektive målgrupp, lämplighet givet järnvägens profilläge, samlokalisering med befintliga passager och närhet till annan infrastruktur samt platsspecifika kravställningar.

Sträckor där optimering av spårlinjen är av särskild vikt

Nyköpings kommun har identifierat ett antal sträckor där optimering av spårlinjen är av särskild vikt för kommunen. Kommunen är mycket angelägen om att delta i optimeringen av spårlinjen för:

- Dalgången vid Tystberga kyrka
- Passagen av Rogsta vattentäkt

Trafikverkets svar:

Kommunen inbjuds till arbets- och samrådsmöten för att delta i det fortsatta optimeringsarbetet.

Uppdaterat svar 2021-12-22:

Trafikverket och Nyköpings kommun har löpande hållit arbets- och samrådsmöten under det fortsatta optimeringsarbetet i syfte att hitta lösningar som är så bra som möjligt för båda parter. Såväl dalgången vid Tystberga kyrka som passagen av vattentäkten har varit prioriterade punkter under dessa möten.

Platsspecifika synpunkter

Utöver ovan nämnda sträckor har kommunen identifierat ett antal platser och sträckor där kommunen har intresse av insyn och inflytande i den fortsatta optimeringsprocessen. Dessa platsspecifika synpunkter finns med i kommunens yttrande och är platsangivna enligt Trafikverkets längdmätningssystem i samrådsmaterialet.

km 28+500:

Kommunen ser ett behov av passage av järnvägen för boende i Sillekrog för att säkerställa tillgång till friluftsliv söder om järnvägen. Den samlade bullersituationen för de boende mellan E4 och Ostlänken vid Sillekrog behöver samordnas och analyseras. Frågan är gränsöverskridande och behöver samordnas med angränsande Ostlänken, delprojekt Södertälje/Trosa.

km 31+000:

I det öppna landskapet vid Gärdesta behöver landskapsbilden analyseras innan slutgiltigt val av längd på bro görs.

km 36+500–37+300:

Kommunen anser att landskapsbilden i dalgången för Tystberga kyrka är av stor vikt. Kommunen anser att bro behöver prövas. I annat fall måste höga utformningskrav ställas vid passage.

km 39+500:

Passagen av Rogsta vattenskyddsområde och avrinningsområde måste analyseras noggrant så att höjdläge och passageutformning inte riskerar vattentäktens funktion och säkerhet.

km 39+500:

Alternativ för passage av väg 771 behöver utredas. Bron som följer efter uppförlutningen från Tystberga uppfattas ge mycket stora höjdskillnader till omgivande terräng. Tunnel eller alternativ vägsträckning kan utgöra alternativ till bro för att tillgängliggöra Tystberga.

km 44+000:

Kommunen ser ett behov av samordning av vägpassage och Sörmlandsledens passage.

km 45+500:

Bro över Uttersjön. Spåroptimering kan här ge olika påverkan på sjön.

km 46+500–47+000:

Passagen av E4 är utseendemässigt av intresse för kommunen.

Trafikverkets svar:

Kommunen inbjuds till arbets- och samrådsmöten för att delta i det fortsatta optimeringsarbetet.

Uppdaterat svar 2021-12-22:

Trafikverket och Nyköpings kommun har löpande hållit arbets- och samrådsmöten under det fortsatta optimeringsarbetet i syfte att hitta lösningar som är så bra som möjligt för båda parter. Spårlinjens optimering har kontinuerligt förfinats i projekteringen. I många fall har kommunen fått gehör för sina synpunkter, exempelvis planeras den nya stambanan nu till största del passera Uttersjön på bro. Väg 771 behöver dock förläggas över den nya stambanan eftersom denna behöver ha en låg profil för att bevara visuella samband och minimera påverkan på vattentäkten i området.

5.3.2 Yttrande om samrådshandlingar (2021)

Kommunstyrelsen antog den 14 juni 2021 ett yttrande gällande järnvägens utformning och dess påverkan som det framställts i samrådsmaterialet för delsträckan Sillekrog–Sjösa.

Allmänt

Kommunen tillstyrker i huvudsak förslaget till järnvägsplan och ser fram emot fortsatt dialog med Trafikverket kring färdigställande av denna och kommande järnvägsplaner.

Kommunen delar bedömningen över de områden som är upptagna som värdefulla ur landskapssynpunkt och klassningen på dessa. Kommunen önskar dock att platsspecifika motiv till val av utformning i förhållande till landskapsanalys redovisas tydligare i handlingarna.

Kommunen påtalar vikten av att den slutliga placeringen av dammar och vägdragningar sker i samråd med respektive markägare, samt även i frågor runt upplag för massor och hur störningar på skogsbruk och jordbruk kan minimeras.

Trafikverkets svar:

Trafikverket delar kommunens förhoppning om ett fortsatt gott samarbete med järnvägsplanerna i Nyköpings kommun.

Trafikverket avser att tydligare redovisa platsspecifika motiv till val av utformning och studerade alternativ som valts bort. Detta ska inkluderas i granskningshandlingens planbeskrivning.

Markägares synpunkter på placering av vägar, dammar och massupplag, samt hur man ska planera för att minimera störningar på skogsbruk och jordbruk, är högt prioriterade och har i samråd med markägarna i möjligaste mån tillgodosetts i arbetet med att färdigställa den slutliga lösningen. Nya teknikslagsövergripande utredningar där olika alternativ utretts för att hitta en lösning som är så bra som möjligt för alla parter har genomförts.

Produktionsytor ses för närvarande över med anledning av att masshanteringsanalyserna för samtliga delsträckor och en justering i produktionsupplägg medför ett minskat behov av ytor för masshantering utanför det permanenta markanspråket. En större andel av massorna bedöms kunna hanteras i linjen och inom markanspråket för järnvägsanläggningen.

Passager

Kommunen upplever planeringen av viltpassager som något omodern. Samtliga av Ostlänkens viltpassager samordnas med vägpassager och placeringen planeras nu från de, oftast undermåliga, befintliga passagerna under motorvägen. Att inte en enda samordnad passage dedikerad för vilt finns mellan Ostlänken och E4 i ett av Sveriges vilttätaste områden är olyckligt. En samordning med den åtgärdsvalsstudie som görs för motorvägen borde göras.

Några vägpassager anges i materialet som olämpliga för vilt. Kommunen upplever att det blir svårt att undvika att vilda djur använder passagerna för att passera järnvägen på de platser där andra alternativ inte finns, exempelvis vid vägpassagen för väg 774.

Kommunen undrar även hur det planeras för viltpassager för mindre djur såsom möss och grodor, utöver de trummor som planeras.

Trafikverkets svar:

Vägledande dokument i arbetet med viltpassager har bland annat varit riktlinjer landskap, råd och krav för vägars och gators utformning, temablad natur och rapporterna PM Ekologiska samband (2015) och Vilda djur och infrastruktur (2005). Vid planläggning av järnväg ska miljöpåverkan minimeras men även hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt enligt lagen om byggande av järnväg. En sådan bedömning har även gjorts för passagerna.

Passager har så långt som möjligt placerats i miljöer där djur förväntas röra sig, såsom skog, skogsbryn, dalgångar (med eller utan vatten) samt där mänsklig påverkan är så låg som möjligt. Saknas naturliga vandringsstråk i landskapet har passagerna förlagts utifrån närmaste lämpliga passage för respektive målgrupp, lämplighet givet järnvägens profilläge, samlokalisering med befintliga passager och närhet till annan infrastruktur samt platsspecifika kravställningar.

Passager samlokaliseras där så är möjligt med passager som uppkommer på grund av att järnvägen måste gå på bro för att passera väg eller vattendrag, eller för att den kringliggande omgivningen medför behov av brolösning. Det längsta avståndet mellan två storviltpassager kommer att bli 4,5 kilometer vilket följer de anvisningar som ges i riktlinjer landskap om att storviltpassager ska förläggas med ett avstånd på 4–6 kilometer. Utöver dessa storviltpassager planeras ett antal anpassade vägportar, strandpassager, landskapsbroar och gångpassager som komplement för stort, medelstort eller mindre vilt.

En åtgärdsvalsstudie av faunaåtgärder på E4 mellan Linköping och Järna har utförts av Trafikverkets verksamhetsområde Planering och beslut om den fortsatta hanteringen har fattats den 18 maj 2021. Beslutet finns diariefört på TRV 2018/28329 och innebär bland annat att två av de föreslagna viltpassagerna ska anläggas inom ramen för Ostlänken, varav en på delsträckan Sillekrog–Sjösa. Placeringen av denna är samordnad med en av de passager som redovisas i järnvägsplanen. Eftersom det i nuläget saknas finansiering för viltpassagen har den ännu inte arbetats in i järnvägsplanen.

Trafikverket kommer att se över behovet av kompletterande stängsling och viltuthopp kopplat till de impedimentytor som uppstår mellan E4 och den nya järnvägsanläggningen. Dessa ytor kan utgöra habitat för vilt även om viltet inte kan passera vidare förbi E4.

Mindre djur kommer att kunna passera genom faunastängslet. Standardmaskstorleken på 5 x 15 cm gör att de kommer igenom samtidigt som de flesta medelstora djuren inte gör det.

Uppdaterat svar 2022-10-28:

Viltpassagen på delsträckan Sillekrog–Sjösa som omnämns ovan i samband med åtgärdsvalsstudien av faunaåtgärder på E4 utgörs av en ekodukt över E4 i området mellan Tystberga och Sjösa. Ekodukten kommer inte att ingå i denna järnvägsplan utan planläggs i en separat vägplan.

Naturmiljö

Kommunen påpekar att det skulle vara fördelaktigt om dagvattendammen som planeras vid trafikplatsen i Tystberga inte bara kommer att fungera som infiltrationsdamm till vattentäkten utan också kunna hålla en mer permanent volym vatten för större vatten-salamander.

Trafikverkets svar:

Torrdammen/fördröjningsytan ska fungera som ett kontrollerat översvämningsområde för infiltration av vattnet. Det är alltså inte fråga om någon damm i egentlig mening och den kommer inte att ha någon permanent vattenspegel. Motivet för detta är att en öppen grundvattenyta inom grundvattenförekomsten inte bedöms kunna skyddas tillräckligt.

Uppdaterat svar 2022-10-28:

En ersättningsdamm för salamander kommer att anordnas utanför järnvägsplanområdet. Åtgärder som väsentligt kan ändra naturmiljön och ska vidtas utanför järnvägsplanområdet omfattas av samrådsplikt enligt 12 kapitlet 6 § miljöbalken.

Buller

Kommunen förutsätter att bulleråtgärder anpassas till möjlig framtida trafikering inte enbart prognostiserad.

Trafikverkets svar:

I planläggningsprocessen tas inte trafikeringsprognoser fram av Ostlänken utan av Trafikverket centralt utifrån en fastslagen metodik. Trafikeringsprognoserna för år 2040 utgör en beslutad projekteringsförutsättning för hela program Ostlänken, det vill säga all projektering och för samtliga delsträckors järnvägsplaner.

Prognoserna omfattar trafikuppgifter för nuläge samt prognostiserade scenarier för nollalternativ och utbyggnadsalternativ. Bland samrådsmaterialet som publicerades på Trafikverkets webbplats finns bullerutbredningskartor som visar bullerutbredningen för de olika scenarierna. För utbyggnadsalternativet redovisas bullersituationen med och utan järnvägsnära bullerskyddsåtgärder.

Mer information kring hur bullerberäkningarna har utförts och vilka järnvägsnära och fastighetsnära bullerskyddsåtgärder som kommer att vidtas finns i [Läsanvisningar bullerutbredningskartor](#) som också ingick i samrådsmaterialet. Samtliga dokument går att del av på Ostlänkens documentsida på Trafikverkets webbplats: <https://bransch.trafikverket.se/ostlanken-dokument>.

Rogstafältet

Kommunen upplyser om att vattenskyddsområdet för Rogsta vattentäkt kommer att utvidgas men att detta inte kommer att påverka järnvägsplanen i stort. Beslut förväntas under hösten 2021.

Kommunen konstaterar dock att ett fortsatt arbete med att skydda vattentäkten krävs och vill gärna delta i detta arbete. Kommunen skulle här vilja se en utvecklad redogörelse av vad som kan vara relevanta skyddsåtgärder och när de ska vidtas under byggskedet. Kommunen önskar även se en ordentlig genomlysning av konstruktioner med tätskikt under spåren, täta diken och möjlighet att hejda föroreningar om olyckan är framme.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar med sig informationen om det utvidgade vattenskyddsområdet i arbetet med att färdigställa den slutliga lösningen.

Trafikverket delar kommunens syn om att ett fortsatt nära samarbete kring området vid vattentäkten krävs. I arbetet med att färdigställa den slutliga lösningen ska ett helhetsgrepp tas på området, den tekniska lösningen anpassas därefter och relevanta skyddsåtgärder föreslås.

En genomlysning av konstruktioner med tätskikt under spåren, täta diken och möjlighet att hejda föroreningar om olyckan är framme ingår i nästa skede av arbetet med de tekniska system som järnvägen ska byggas med för att uppfylla de tekniska och trafikmässiga kraven. Med avseende på riskfrågan föreskrivs omfattning och funktion av ett skydd – det vill säga att det ska finnas ett tätskikt eller att omhändertagande ska göras – men själva den tekniska lösningen tas fram i samband med projekteringen. Bara produktionsytor och AT-transformatorer som ligger på genomsläppligt material eller tunna lerlager medför behov av tätskikt. Den nya stambanan ska inte trafikeras av godståg så det dagvattnet ska vara rent.

Trafikverket avser att ta fram krav på fysiska åtgärder som ska vidtas inför byggskedets detaljutformning av anläggningen. Därutöver tillkommer administrativa åtgärder såsom krav på byggprocessen, hantering av gods, massor och farliga ämnen med mera.

Uppdaterat svar 2022-06-16:

Resultaten av de kompletterande markmiljöundersökningarna visar inte på några föroreningar i mark eller grundvatten i provtagningspunkterna. Återinfiltration av dag- och dränvatten till täkten planeras i driftskedet. Den torrdamm som planeras ska fungera som ett kontrollerat översvämningsområde för infiltration av vattnet. Den bedöms vara tillräckligt dimensionerad för att fylla detta syfte.

Som underlag för att ta fram bygghandling och förfrågningsunderlag för entreprenadskedet görs alltid ytterligare geo- hydro- och miljötekniska markundersökningar. Även i byggskedet kan det bli aktuellt att göra kompletterande undersökningar av anlitad entreprenör, exempelvis om föroreningar som inte tidigare upptäckts påträffas. Om föroreningar påträffas i täkten kommer dessa att hanteras enligt gällande krav och riktlinjer.

Trafikering

Kommunen ställer sig frågande till de uppgifter om trafikering som framgår av handlingarna. Trafikstart anges till 2035. Kommunen anser att Trafikverket, som tidigare angivits, ska arbeta för etappvis driftstart norrifrån av Ostlänken vilket bör innebära tidigare driftstart än 2035 för denna del.

Trafikverkets svar:

Korrekt antal tåg som enligt prognosen för 2040 ska trafikera Ostlänken på delsträckan Sillekrog–Sjösa är 50 snabba persontåg respektive 84 regionaltåg. Handlingarna revideras följdenligt. Det stämmer att Ostlänken byggs etappvis norrifrån, men därutöver tillkommer så kallade BEST-arbeten (bana, el, signal och tele) och den detaljplaneringen är inte utförd i det här skedet. Preliminär tid för BEST-arbeten på denna delsträcka är 2031–2033. Först 2035 beräknas Ostlänken i sin helhet vara tagen i drift.

Platsspecifika synpunkter

Kommunen har i sitt yttrande identifierat ett antal platser där kommunen har mer specifika synpunkter. De är platsangivna enligt Trafikverkets längdmätningssystem i samrådsmaterialet.

Vid km 28+800 skärs väg av som ger boende i Sillekrog möjlighet att nå områden söder om järnvägen. Kommunen skulle gärna vilja se en enklare friluftspassage i detta läge, till exempel en trumlösning. Frågan är gränsöverskridande och behöver samordnas med angränsande Ostlänken, delprojekt Södertälje/Trosa.

Trafikverkets svar:

Trafikverkets bedömning är att en friluftspassage vid det föreslagna läget inte kan anses miljömässigt motiverat eftersom området är tillgängligt på andra sätt och inte heller utpekad som ett rekreations- och friluftsområde för Nyköpings kommuns invånare i översiktsplanen.

Några hundra meter österut, på andra sidan gränsen mot Trosa kommun, återfinns en passage under bro som kan användas för att nå området söder om järnvägen. Trafikverket planerar också för en ny genomfartsväg upp vid Skogsbo. Spårlinjens läge i profil i området innebär även att det skulle vara tekniskt svårt och inte ekonomiskt rimligt att tillgodose önskemålet om en passage.

Vid km 29+800 planeras yta inom strandskyddsområde. Om inte denna kan flyttas krävs att skyddsåtgärder vidtas.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har vid placeringen av tillfälliga ytor beaktat markanspråkets påverkan på omgivande miljö men också produktionsmässiga behov. Markanspråket för den här ytan kan inte undvikas eftersom den nya järnvägsanläggningen passerar tvärs över strandskyddsområdet. Vattendraget i fråga saknar naturvärden varför produktionsytan inte bedöms påverka naturmiljön i området med strandskydd. Ytan påverkar inte heller några andra värden i området. Trafikverket kommer att tydliggöra vilka skyddsåtgärder som ska vidtas i projektets miljökonsekvensbeskrivning.

Vid km 30+300 planeras en upplagsyta där åtgärder för att motverka buller och damning till den intilliggande bebyggelsen krävs.

Trafikverkets svar:

För att bland annat minimera bullerpåverkan, utsläppen till luft från arbetsmaskiner och andra fordon och damning från fordon och arbetsmoment, ställer Trafikverket miljökrav vid upphandling av entreprenörer. För att minska bullret under byggperioden arbetar Trafikverket med olika åtgärder enligt en så kallad åtgärdstrappa som beskrivs i projektets miljökonsekvensbeskrivning. Åtgärder för dammbindning i form av exempelvis bevattning kan bli aktuella för att undvika störning utanför arbetsområdet.

Vid km 37+200 passeras väg 774. Tillräcklig passage måste säkras. Den nu planerade bredden på 8,5 meter kan vara tillräcklig men beroende på sikt kan den behöva justeras. Här saknas god lösning för vilt i närheten eftersom det är olämpligt att vilt och väg har gemensam passage.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har i sin projektering av passager utgått från riktlinjer landskap, viltutredningar, råd och krav för vägars och gators utformning (Trafikverkets publikation 2015:086 respektive 2015:087), lokala och tekniska förutsättningar, spårlinjens läge i plan och profil samt vad som är ekonomiskt försvarbart. I det vidare arbetet har passagen breddats med 1 meter för att säkerställa goda siktförhållanden.

Läget för storviltpassager väster och öster om denna anpassade vägport planeras till km 35+293 respektive 38+881, det vill säga inom de 4–6 kilometer som riktlinjer landskap anvisar.

Vid km 39+600 är planeringen av ny gång- och cykelväg längs väg 771 över bron för angoring till nytt läge för bytespunkt/kollektivtrafikhållplats av största vikt. Trafiksituationen kommer att bli komplicerad och svår att få trafiksäker med passager över trafikerade vägar kombinerat med stora höjdskillnader. Dessutom innebär en brolösning påbyggnad på redan mycket stora höjdskillnader från Tystberga till brons krön.

Trafikverkets svar:

För att säkerställa en så bra och trafiksäker lösning som möjligt sker samordning mellan de personer inom Trafikverkets organisation som är planeringsansvarig för Ostlänken respektive ansvarig för åtgärder i Sörmlands länstrafikplan.

Projektet förhåller sig till de råd och krav för vägars och gators utformning (Trafikverkets publikation 2015:086 respektive 2015:087) som Trafikverket har tagit fram. För den separata gång- och cykelväg som anläggs längs väg 771 har avsteg gjorts med väghållarens godkännande. Enligt riktlinjerna är den önskvärda lutningen för en gång- och cykelväg 2 % men markens topografi med en höjdskillnad på 25 meter innebär att den aktuella gång- och cykelvägen får en lutning på maximalt 5,5 %.

Vid km 39+800 inom vattenskyddsområdet är en etablerings- och anläggningsyta förlagd som kommunen helst skulle vilja undvika. Det bör studeras om placeringen av produktionsytor vid trafikplatsen kan lokaliseras så att framtida mernyttjande för flyttad bytespunkt till busstrafiken kan skapas. Här kommer också ett beslut att fattas under 2021 om utvidgning av vattenskyddsområdet med nya bestämmelser.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar med sig informationen om utvidgning av vattenskyddsområdet i arbetet med att färdigställa den slutliga lösningen. Då ska hela det här området detaljstuderas och ett helhetsgrepp ska tas för att optimera utformningen och säkerställa att miljöpåverkan minimeras i såväl bygg- som driftskedet. Samtliga produktionsytor inom järnvägsplanen har också setts över under hösten 2021.

Vid km 40+000 här önskar kommunen att dagvattendammen kunde ha en mindre permanent vattenfylld yta.

Trafikverkets svar:

Torrdammen/fördröjningsytan ska fungera som ett kontrollerat översvåmningsområde för infiltration av vattnet. Det är alltså inte fråga om någon damm i egentlig mening och den kommer inte att ha någon permanent vattenspegel. Motivet för detta är att en öppen grundvattenyta inom grundvattenförekomsten inte bedöms kunna skyddas tillräckligt.

Vid km 41+400 planeras en upplagsyta i direkt anslutning till vattendrag. Här krävs skyddsåtgärder.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har vid placeringen av tillfälliga ytor beaktat markanspråkets påverkan på omgivande miljö men också produktionsmässiga behov. Trafikverket kommer att tydliggöra vilka skyddsåtgärder som ska vidtas i projektets miljökonsekvensbeskrivning.

Vid km 44+600 anges en serviceväg mitt på ett vattendrag. Detta känns olämpligt.

Trafikverkets svar:

Trafikverket delar kommunens syn och servicevägen i fråga placeras i stället något västerut.

Vid km 45+700 önskar kommunen att östra upplagsytan flyttas eller minimeras för att minska påverkan på Uppersjön.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har vid placeringen av tillfälliga ytor beaktat markanspråkets påverkan på omgivande miljö men också produktionsmässiga behov. Trafikverket har analyserat möjligheten att flytta den östra upplagsytan men kommit fram till att en flytt inte är möjlig. Av projektets miljökonsekvensbeskrivning kommer det att framgå vilka skyddsåtgärder som Trafikverket ska vidta.

Vid km 46+700 passeras E4 och här är det av stor vikt för kommunen att passagen ges en estetiskt tilltalande utformning. Kommunen önskar fortsatt gemensamt arbete i frågan.

Trafikverkets svar:

Trafikverket delar kommunens syn i frågan och har gett bron över E4 den högsta gestaltningsklassningen, vilket innebär att den kommer att utformas med en högre detaljeringsgrad som omfamnar och förstärker hela Ostlänkens identitet. Trafikverket ser fram emot ett fortsatt gott samarbete.

5.4 Samråd med enskilda som kan bli särskilt berörda

Möten har hållits löpande under projektet med de fastighetsägare och sakägare som kan bli särskilt berörda av järnvägen. Dessa har även bjudits in till de båda öppna samrådstillfällena som anordnats, dels öppet hus som hölls i Tystberga skola den 31 maj 2017, dels det digitala samråd som anordnades den 27 april–1 juni 2021 och de personliga möten som ägde rum under våren 2021 i ett hus ägt av Trafikverket i Tystberga.

Här sammanfattas inkomna synpunkter från enskilda som kan bli särskilt berörda, först från samrådet av spårlinjens sträckning 2017 (avsnitt 5.4.1), därefter från samrådet av järnvägens utformning och planförslagets konsekvenser under våren 2021 (avsnitt 5.4.2).

5.4.1 Synpunkter på spårlinjen (2017)

Här sammanfattas inkomna synpunkter på spårlinjens sträckning från enskilda som kan bli särskilt berörda. Svenska kyrkans yttrande redovisas och besvaras separat.

Svenska kyrkan

Svenska kyrkan äger fastigheten Tystberga-Långbro 1:9. Det är en större skogsfastighet där ett aktivt skogsbruk bedrivs. Den södra delen av fastigheten kommer att skäras av med anledning av den föreslagna sträckningen. Detta kommer att skära av befintliga skogsbilvägar och försvåra framkomligheten vid genomförande av de åtgärder som krävs för brukande av skogen. En följd av detta är att kostnader kommer att öka för markägaren.

Vägen från Lilla Långbro som går in i skogsskiftet i riktning från väster till öster är en viktig förbindelse för transporter av virket. Svenska kyrkans möjlighet att angöra vägen kommer att försvåras. Svenska kyrkan anser att Trafikverket ska ersätta de skogsvägar som Ostlänken skär av. Detta för att även fortsättningsvis kunna driva ett skogsbruk samt att fastigheten inte ska förlora i värde. Om det inte är möjligt att komplettera med skogsbilvägar på den egna fastigheten så önskas att Trafikverket anlägger skogsbilvägar via angränsande fastigheter. Trafikverket bör då ta ansvar för att erforderliga servitut tas fram.

Samtliga fastigheter som berörs av Ostlänken kommer att få en försämrad arrondering. För att motverka detta finns önskemål från flera fastighetsägare om att göra markbyte eller köp av de markområden eller vägar som blir avskurna av Ostlänken. Trafikverket bör ta en samordnande roll för de köp och markbyten som kan bli aktuella och även samordna detta med Lantmäteriet.

Trafikverkets svar:

I det pågående spårlinjearbetet studerar Trafikverket möjligheterna att justera spårlinjen för att i möjligast mån minska intrånget på intilliggande fastigheter och minimera den barriäreffekt anläggningen kan förväntas medföra. Restytor ska i möjligaste mån undvikas. I det fortsatta studerar Trafikverket även på vilket sätt markägare nyttjar och har åtkomst till sina fastigheter. Funktionen ska kvarstå efter anläggandet av järnvägen. Trafikverkets intention är att skogsmaskiner ska kunna ta sig under de allra flesta broar.

För närvarande pågår ett arbete med omläggning av vägar och passager för att säkerställa att framkomligheten tvärs den nya järnvägsanläggningen ska kunna upprätthållas. De förslag som tas fram kommer att presenteras på nästa samråd. Trafikverkets markförhandlare kommer fortsättningsvis att vara i kontakt med berörda fastighetsägare för diskussion kring brukningsvägar med mera.

Uppdaterat svar 2021-12-22:

Arbetet med omläggning av vägar och passager har efter samrådet 2017 fortskridit och de förslag som arbetats fram presenterades på samrådet våren 2021.

Spårlinje i plan

Ett flertal skrivelser berör spårlinjens placering i plan. I en skrivelse framförs vikten av att förlägga järnvägen så långt söderut som möjligt vid Skogsbo–Gärdesta–Laggartorp. Detta med hänsyn till att inte störa de välbevarade historiska gårdsmiljöerna vid Gärdesta och Ingemundsta gård. En sådan lokalisering skulle även bibehålla åkrarnas storlek så intakt som möjligt och möjliggöra ett fortsatt brukande av jordbruksmarken, vilket är en förutsättning för att bevara gårdarnas kulturmiljöer. I samma skrivelse framförs även vikten av att spårlinjen sydväst om Holmsjön förläggs så nära E4 som möjligt. Detta för att minska den areal av mark som hamnar mellan spårlinjen och E4.

I en skrivelse framförs önskemål om att placera spårlinjen närmare den befintliga järnvägen (Nyköpingsbanan). Detta med anledning av att boende i Granlund Sillekrog annars kommer att störas. Det påtalas även att svamp- och bärskogarna, såväl som det djurliv som finns i området, riskerar att försvinna.

Trafikverkets svar:

Vid framtagande av spårlinjen har särskild hänsyn tagits till kulturhistoriska samband och passage av Gärdesta genom att spårlinjen placerats i den södra delen av korridoren. Vid Holmsjön har spårlinjen placerats i den norra delen av korridoren, i närheten av E4, för att bland annat minimera miljöpåverkan.

Järnvägskorridoren var den nya anläggningen ska lokaliseras utreddes inom ramen för förstudien och järnvägsutredningen. Eftersom Nyköpingsbanan är lokaliserad utanför korridoren är det inte möjligt att förlägga spårlinjen för Ostlänken alldeles intill den järnvägen.

Uppdaterat svar 2021-12-22:

Järnvägskorridoren är genom regeringens tillåtlighetsbeslut 2018 fastställd.

Spårlinjens profil

Ett flertal skrivelser berör spårlinjens profil. I samtliga skrivelser önskas en så låg profil som möjligt för att minimera spårlinjens påverkan på landskapsbilden samt dess bidragande till höga bullernivåer.

I en skrivelse framförs önskemål om att förlägga banvallen vid Skogsbo-Gärdesta-Laggartorp så lågt som möjligt. Det finns även en negativ inställning till en bro sydost om Gärdesta gård. I flera skrivelser framförs önskemål om att spåren placeras så lågt som möjligt i anslutning till Tystberga kyrka, oavsett om spåret anläggs på bro eller banvall.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har optimerat spårlinjens profil efter att samråd skedde på öppet hus 2017. Vid Gärdesta gård samt Tystberga kyrka har profilen sänkts och broarna har tagits bort. Förslag till spårlinjens nya profil kommer att presenteras på nästa samråd.

Passager

I flera skrivelser framförs vikten av fler tunnlar med möjlighet för gående att passera under järnvägen.

Trafikverkets svar:

Trafikverket jobbar för att minimera den barriäreffekt som anläggningen kan förväntas innebära. För tillfället pågår ett fördjupat arbete kring passager. I kommande projektering kommer passagemöjligheterna att detaljstuderas och redovisas i järnvägsplanen samt konsekvensbeskrivas i miljökonsekvensbeskrivningen. Detta arbete inkluderar samtliga typer av passager och identifierar bland annat de funktioner som passagerna har och hur de på bästa sätt kan upprätthållas eller ersättas. Samtliga transportslag och fordonstyper innefattas av det fördjupade arbetet kring passager. Föreslagna lokaliseringar och utformningar av passager kommer att presenteras på nästa samråd.

Inlösen och ersättning

Ett flertal fastighetsägare framför i en gemensam skrivelse önskemål om att få sin fastighet inlöst alternativt få en likvärdig fastighet som inte bedöms påverkas negativt av Ostlänken. Detta eftersom Ostlänken bedöms ha en negativ inverkan på fastighetens läge, närrekreation samt natur- och kulturvärden genom höga bullernivåer, vibrationer, transporter, kemikalier med mera. Fastighetsägarna anser att fastighetens funktion som rekreativ plats kommer att försvinna i och med att den kommer att vara lokaliserad mellan E4 och Ostlänken.

Trafikverkets svar:

Trafikverket utreder behovet av bullerskyddsåtgärder för bullerberörda byggnader, det vill säga de byggnader som på grund av den här järnvägsplanen utsätts för buller från Ostlänken som överskrider riktvärden för trafikbuller om inga bullerdämpande åtgärder vidtas.

För bullerberörda byggnader som är aktuella för fastighetsnära bullerskyddsåtgärder på grund av Ostlänken tas hänsyn även till övrig statlig trafikinfrastruktur vid dimensionering av åtgärder. Erbjudande om förvärv, det vill säga att Trafikverket erbjuder sig att köpa byggnaden, blir enbart aktuellt för de bullerberörda byggnader där kostnaden för bullerskyddsåtgärder överstiger marknadsvärdet, enligt en schablonvärdering, på det som ska skyddas.

Mer information kring ersättningsregler med mera finns att läsa i [Väg eller järnväg på min mark – hur får ersättning?](#)

Uppdaterat svar 2021-12-22:

Bullerskyddsåtgärder har utretts för att klara de riktvärden som anges i det elfte villkoret i regeringens tillåtlighetsbeslut. Hänsyn tas även till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt i enlighet med villkor.

Förhandlingar och köp av mark sker först när järnvägsplanen har vunnit laga kraft. Endast den mark som enligt järnvägsplanen ska användas permanent för järnvägsanläggningen kan lösas tvångsvis. Även annan mark kan köpas av Trafikverket om marken blir onyttig för fastighetsägaren och fastighetsägaren önskar sälja marken. I vissa fall kan anläggandet av järnvägen innebära så stora konsekvenser att hela fastigheten eller en del av den blir mer eller mindre värdelös – så kallat synnerligt men – och då kan Trafikverket bli skyldigt att lösa in fastigheten eller en del av den.

Vattenflöde

I en skrivelse framför en fastighetsägare en oro över hur vattenflödet i bäcken som rinner genom fastigheten och ut i Svarvaren kommer att påverkas av Ostlänken. Bäcken fanns inte redovisad i kartmaterialet som presenterades på samrådet. Fastighetsägaren vill inte att vattenflödet minskar men har ingenting emot att vattenflödet ökar.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar med sig synpunkten i projektet. I det fortsatta arbetet kommer påverkan på vattenflöden att detaljstuderas.

Fastighetsvärde

Fastighetsägare i fritidshusområdet Sillekrog är oroliga för att bullernivåerna från Ostlänken kommer att leda till minskade fastighetsvärden.

Trafikverkets svar:

Trafikverket utreder behovet av bullerskyddsåtgärder för bullerberörda byggnader, det vill säga de byggnader som på grund av den här järnvägsplanen utsätts för buller från Ostlänken som överskrider riktvärden för trafikbuller om inga bullerdämpande åtgärder vidtas.

För bullerberörda byggnader som är aktuella för fastighetsnära bullerskyddsåtgärder på grund av Ostlänken tas hänsyn även till övrig statlig trafikinfrastruktur vid dimensionering av åtgärder. Erbjudande om förvärv, det vill säga att Trafikverket erbjuder sig att köpa byggnaden, blir enbart aktuellt för de bullerberörda byggnader där kostnaden för bullerskyddsåtgärder överstiger marknadsvärdet, enligt en schablonvärdering, på det som ska skyddas.

Mer information kring ersättningsregler med mera finns att läsa i [Väg eller järnväg på min mark – hur får jag ersättning?](#).

Uppdaterat svar 2021-12-22:

Bullerskyddsåtgärder har utretts för att klara de riktvärden som anges i det elfte villkoret i regeringens tillåtlighetsbeslut. Hänsyn tas även till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt i enlighet med villkor.

Förhandlingar och köp av mark sker först när järnvägsplanen har vunnit laga kraft. Endast den mark som enligt järnvägsplanen ska användas permanent för järnvägsanläggningen kan lösas tvångsvis. Även annan mark kan köpas av Trafikverket om marken blir onyttig för fastighetsägaren och fastighetsägaren önskar sälja marken. I vissa fall kan anläggandet av järnvägen innebära så stora konsekvenser att hela fastigheten eller en del av den blir mer eller mindre värdelös – så kallat synnerligt men – och då kan Trafikverket bli skyldigt att lösa in fastigheten eller en del av den.

5.4.2 Synpunkter på samrådshandlingarna (2021)

Samtliga ägare till fastigheter där mark eller utrymme kan komma att tas i anspråk har erbjudits samrådsmöte på orten. Trafikverkets projektledare och markförhandlare har under våren 2021 haft enskilda möten i ett hus ägt av Trafikverket i Tystberga med de fastighetsägare som så önskat. Dialog har förts kring placering av till exempel servicevägar och dammar. En del synpunkter har rört önskemål om förlängning av befintlig väg utanför järnvägsplanområdet och att få rätt att använda sådan väg. Andra synpunkter har rört markbyte och mark som förstörs eller splittras. Dessutom har det påtalats att det tar lång tid att ställa om bruket när det rör sig om ekologisk odling. Andra önskemål som har framförts rör passager av järnvägsanläggningen, att få hjälp av Trafikverket med att lägga ihop fält och att få köpa en fastighet i Trafikverkets ägo.

På mötena har Trafikverket även fått ta del av mycket värdefull information om till exempel vattenflöden, vägar där det planeras för byggtrafik, nyplanterade träd och markens beskaffenhet.

Trafikverket tackar för informationen och har beaktat alla synpunkter som lämnats. Inom några områden har fördjupade utredningar utförts för att skapa en så bra helhetslösning som möjligt för samtliga parter. I många fall har markägares önskemål om exempelvis omdragning av servicevägar och omplacering av dammar kunnat tillgodoses. I andra fall har Trafikverket inte haft möjlighet att tillgodose önskemålen som framförts. Skälen till detta har då varit att de fördjupade utredningarna visat på antingen tekniska svårigheter eller att det skulle vara orimligt dyrt i förhållande till de nyttor förslaget skulle innebära.

Frågor som rör markbyten, förlängning av befintlig väg utanför järnvägsplanområdet och hopslagning av fält regleras utanför järnvägsplanprocessen och får hanteras i en separat process i ett senare skede. Trafikverkets eventuella markförsäljningar sker när järnvägen är utbyggd.

Här sammanfattas inkomna synpunkter på järnvägens utformning och dess påverkan från enskilda som kan bli särskilt berörda.

Järnvägssystemet

En fastighetsägare påtalar att den nya järnvägen är ett samhällsekonomiskt vainsinne som orsakar enorma klimatutsläpp under byggtiden, byggs med ålderdomlig teknik och saknar det passagerarunderlag som krävs för att vara lönsam. Fastighetsägaren vill att projekteringen stoppas omedelbart för att inte mer resurser ska slösas på ett projekt som slår fastighetsägare på sträckningens livsverk i spillror.

Trafikverkets svar:

Ostlänken är en del av de nya stambanorna ska knyta ihop de tre storstadsregionerna Stockholm, Göteborg och Malmö samt fungera som ett alternativ till flyg. Redan idag är Södra stambanan mellan Norrköping och Linköping och Västra stambanan på sträckan Katrineholm–Flen–Järna hårt belastade med trafik. Den höga belastningen innebär förlängda restider till följd av exempelvis hastighetsnedsättningar och underhållsarbeten. Det råder också större risk för störningar som kan medföra ytterligare förlängda restider. Den täta trafiken medför även svårigheter att utföra större underhållsätgärder som kräver att järnvägen är fri från tågtrafik.

I takt med att regionerna Östergötland och Mälardalen utvecklas och växer ökar behovet av persontransporter för både arbetsresor och fritidsresor. Efterfrågan på tågresor är redan idag större än utbudet. 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. I dagsläget hämmas utveckling av tågtrafiken och därmed även en övergång till ett mer miljöanpassat och hållbart resande.

Genom att bygga Ostlänken och resterande sträckor av de nya stambanorna kan persontrafiken flytta över till dessa och då frigörs kapacitet på de gamla banorna så att vägarnas godstrafik i sin tur kan flyttas över dit. Ett sammanhållet höghastighetsnät mellan Sveriges tre storstadsregioner kommer också att vara nödvändigt för att tåget på allvar ska kunna konkurrera med flyget.

Komplexiteten i att planera för morgondagens infrastruktur framgår tydligt i [Trafikverkets slutredovisning av uppdrag angående nya stambanor för höghastighetståg](#). I rapporten noteras att metoden som används för den samhällsekonomiska bedömningen har svårt att fånga upp flera positiva effekter, däribland effekter på arbets- och bostadsmarknader, överflyttningseffekter från flyg till tåg och tillkommande utlandsresor med tåg.

Passager

En fastighetsägare noterar att vilt kommer att stängas inne på sträckan och hoppas på 20–30 meter breda passager eftersom 7–10 meter är för smalt för att djuren ska vilja gå där.

En annan synpunkt rör landskapsbron söder om Tystberga trafikplats som leder till en instängd yta mellan järnvägen, E4 och väg 771 och inte kan klassas som en viltpassage. Jakten blir på så vis förstörd.

Ett antal fastighetsägare lämnade nyttig information om viltrörelser med mera och förslag på viltpassager.

Trafikverkets svar:

Passager anläggs i enlighet med de riktlinjer och krav som Trafikverket har att förhålla sig till. Enligt dessa ska en fullgod passage för storvilt som minst ha en bredd på 10 meter och en höjd på 5 meter.

Trafikverket kommer att se över behovet av kompletterande stängsling och viltuthopp kopplat till de impedimentytor som uppstår mellan E4 och den nya järnvägsanläggningen. Dessa ytor kan utgöra habitat för vilt även om viltet inte kan passera vidare förbi E4.

Trafikverket tackar för informationen om viltrörelser med mera och har tagit med sig den i arbetet med att färdigställa den slutliga lösningen.

Inlösen och ersättning

En fastighetsägare framför att hela deras verksamhet påverkas av byggandet av Ostlänken, och de ser inte hur de skulle kunna fortsätta med sin verksamhet eller bo kvar. Fastighetsägaren undrar om det är möjligt att Trafikverket kan köpa hela skiftet.

Trafikverkets svar:

Förhandlingar och köp av mark sker först när järnvägsplanen har vunnit laga kraft. Endast den mark som enligt järnvägsplanen ska användas permanent för järnvägsanläggningen kan lösas tvångsvis. Även annan mark kan köpas av Trafikverket om marken blir onyttig för fastighetsägaren och fastighetsägaren önskar sälja marken. I vissa fall kan anläggandet av järnvägen innebära så stora konsekvenser att hela fastigheten eller en del av den blir mer eller mindre värdelös – så kallat synnerligt men – och då kan Trafikverket bli skyldigt att lösa in fastigheten eller en del av den.

Mer information kring ersättningsregler med mera finns att läsa i [Väg eller järnväg på min mark – hur får jag ersättning?](#)

Vattenflöde

En fastighetsägare uttrycker oro över att vattenflödet till den borrhade brunnen på fastigheten kan komma att påverkas genom störningar i berggrunden när sprängningar genomförs under byggnationen.

En annan fastighetsägare påtalar att markavvattningsföretaget inte är aktivt och att den planerade dammen kommer att svämmas över om diket inte grävs ut.

Ett antal fastighetsägare lämnade nyttig information om var brunnar är belägna och om hur dräneringen är upplagd och påtalade att det är viktigt att avrinningen inte påverkas.

En fastighetsägare påtalade att en planerad damm vid den gamla grustäkten i Rogsta förmodligen inte skulle vara tillräcklig och vill hellre se ledningar och kulvert på platsen i fråga.

Ett antal frågor ställdes även om specifika diken, hur det till exempel kommer sig att ett dike ska läggas om eller varför ett dike inte är kulverterat.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har under projektets gång detaljstuderat påverkan på vattenflöden. Fastigheten i fråga ligger utanför påverkansområdet för grundvattenavsänkning.

Trafikverket tackar för informationen och ser över möjligheten att gräva ut diket.

Trafikverket har besvarat fastighetsägarnas frågor om diken och bland annat redogjort för krav på säkerhetsavstånd till tryckbankar med mera.

Den planerade torrdammen vid den gamla grustäkten i Rogsta ska fungera som ett kontrollerat översvåmningsområde för infiltration av vattnet. Den bedöms vara tillräckligt dimensionerad för att fylla detta syfte.

Trafikverket tackar för informationen om brunnar, dränering med mera som framkommit på mötena med de enskilda som kan bli särskilt berörda.

Mark

Ett antal fastighetsägare lämnade nyttig information om markens beskaffenhet, bland annat om mark som är mycket sank och mark som består av gamla schaktmassor och av den anledningen inte är tillräckligt stabil.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för informationen och tar med sig den i arbetet med att färdigställa den slutliga lösningen.

Buller

Ett antal fastighetsägare uttrycker oro för att de kommer att störas av buller och föreslår att en bullerskyddsskärm eller bullerskyddsvall uppförs. Eventuella överskottsmassor kan med fördel användas till anläggandet av vall.

En fastighetsägare uttrycker oro för att upphöjningen av landsvägen kommer att tillföra mer buller från alla timmerbilar och annan trafik.

Andra fastighetsägare frågar hur det kommer sig att en specifik fastighet inte anses vara bullerberörd och vill veta hur bullerberäkningarna har gått till.

Trafikverkets svar:

Trafikverket utreder behovet av bullerskyddsåtgärder för bullerberörda byggnader, det vill säga de byggnader som på grund av den här järnvägsplanen utsätts för buller från Ostlänken som överskrider riktvärden för trafikbuller om inga bullerdämpande åtgärder vidtas. Bullerskyddsåtgärder utreds för att klara de riktvärden som anges i det elfte villkoret i regeringens tillåtlighetsbeslut. Hänsyn tas även till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt i enlighet med villkor. Erbjudande om förvärv, det vill säga att Trafikverket erbjuder sig att köpa byggnaden, blir enbart aktuellt för de bullerberörda byggnader där kostnaden för bullerskyddsåtgärderna överstiger marknadsvärdet, enligt en schablonvärdering, på det som ska skyddas.

Mer information kring hur bullerberäkningarna har utförts och vilka järnvägsnära och fastighetsnära bullerskyddsåtgärder som kommer att vidtas finns i [Läsanvisningar bullerutbredningskartor](https://bransch.trafikverket.se/ostlanken-dokument) som ingick i samrådsmaterialet och som nu går att ta del av på Ostlänkens dokumentsida på Trafikverkets webbplats: <https://bransch.trafikverket.se/ostlanken-dokument>.

Hur de massor som skapas i projektet kan användas på bästa sätt studeras i det kommande arbetet.

Den planerade höjningen av väg 771 innebär något högre bullernivåer men riktvärdena kommer att klaras.

Vegetation

En fastighetsägare föreslår att nyponbuskar planteras på järnvägsbanken genom det öppna jordbrukslandskapet runt Gärdesta för att skymma järnvägsanläggningen. Detta eftersom nyponbuskar inte växer sig för höga som till exempel träd kan göra.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för förslaget och ser över om det kan vara ett alternativ till den lågörtsvegetation med ängsblommor som nu planeras för järnvägsbanken.

Massupplag

En fastighetsägare påtalar att det ibland kan det vara bättre att lägga massor på matjord i stället för att lägga dem direkt på alv. Matjorden kan nämligen skydda alven som aldrig går att återställa till skillnad från matjorden som kan luckras upp.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för informationen och tar med sig den i arbetet med att färdigställa den slutliga lösningen.

Kulturmiljö

En fastighetsägare uppmärksammar Trafikverket på att mark tas i anspråk för en serviceväg till järnvägen på sin fastighet, belägen utanför järnvägskorridoren. Fastigheten i fråga har anor tillbaka till minst 1600-talet. Att anlägga en serviceväg här skulle vara att förstöra ett kulturlandskap, vilket skulle vara högst olyckligt och innebära en stor förlust för fastigheten. Fastighetsägaren antar att det höga kulturvärdet inte uppmärksammas eftersom marken ligger utanför järnvägskorridoren.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för informationen och har tagit med sig den i arbetet med att färdigställa den slutliga lösningen, vari servicevägen har fått en ny sträckning för att undvika intrånget i den kulturhistoriskt värdefulla miljön.

5.5 Samråd med övriga berörda myndigheter, organisationer och andra intressenter

Berörda myndigheter, organisationer och andra intressenter har fått en inbjudan till samråd av spårlinjen 2017 och till samråd av planförslaget och dess konsekvenser 2021. I inbjudningarna skickades det även med en folder med övergripande information om projektet. Vilka myndigheter och organisationer som fått inbjudningarna framgår av bilagorna till den här samrådsredogörelsen. Här sammanfattas inkomna synpunkter från myndigheter och organisationer, först från samrådet av spårlinjens sträckning (avsnitt 5.5.1), därefter från samrådet av järnvägens utformning och planförslagets konsekvenser (avsnitt 5.5.2).

5.5.1 Yttrande om spårlinje (2017)

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket meddelar att det inte har någonting att erinra mot projektet.

Tillväxtverket

Tillväxtverket meddelar att det inte har någonting att erinra mot projektet.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)

MSB meddelar att den avstår från att yttra sig i ärendet.

Havs- och vattenmyndigheten

Havs- och vattenmyndigheten meddelar att den avstår från att yttra sig i ärendet.

Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall har elnätansläggningar inom och i närheten av aktuellt område för järnvägsanläggningen. Vattenfalls bedömning är att ett nytt järnvägsområde kommer att påverka elnätansläggningarna både för transmission (regionnät) och distribution (lokálnät). I vissa fall krävs en mindre justering av ledningen. Ett par nätstationer kommer att behöva byggas om för att inte hamna i konflikt med det nya järnvägsområdet. Vattenfall delgav även de riktlinjer som gäller avseende arbete invid sina elnätansläggningar.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar till sig informationen. Påverkan på ledningarna inom korridoren utreds i det pågående arbetet med järnvägsplanen och Vattenfall kommer att bjudas in till möten för ledningssamordning.

Naturvårdsverket

Naturvårdsverket anser att Trafikverket bör presentera preliminära konsekvensbeskrivningar av föreslagen linjeplacering och utformning i samband med samråd om linjeval och utformning. Naturvårdsverket poängterar vikten av att det i den kommande miljökonsekvensbeskrivningen tydligt framgår vilka avvägningar som ligger bakom förslag till lokalisering och utformning.

Utifrån det under våren 2017 presenterade materialet avstår Naturvårdsverket från att lämna synpunkter rörande Ostlänkens placering och utformning på den aktuella delsträckan.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar med sig synpunkten i det kommande arbetet med miljökonsekvensbeskrivning av projektet.

Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI)

SMHI ställer sig positivt till att den nya stambanan byggs. Projektet kommer troligen att leda till att fler bilister väljer den miljövänligare järnvägen, vilket innebär att utsläppen av koldioxid och bilavgaser minskar.

SMHI anser vidare att passagerarna över vattendragen bör utformas omsorgsfullt så att de naturliga hydrologiska förhållandena inte påverkas. Hänsyn bör också tas till översvämningsrisker i såväl dagens som ett framtida klimat. Ur bullersynpunkt menar SMHI att det är en fördel om den nya sträckningen går utmed en redan befintlig väg eller järnväg, så att inte nya områden störs. Det måste också säkerställas att gällande bullernormer klaras för boende i området.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar med sig synpunkterna i det kommande arbetet.

Trafikverket utreder behovet av bullerskyddsåtgärder för bullerberörda byggnader, det vill säga de byggnader som på grund av den här järnvägsplanen utsätts för buller från Ostlänken som överskrider riktvärden för trafikbuller om inga bullerdämpande åtgärder vidtas. För bullerberörda byggnader som är aktuella för fastighetsnära bullerskyddsåtgärder på grund av Ostlänken tas hänsyn även till övrig statlig trafikinfrastruktur vid dimensionering av åtgärder.

Uppdaterat svar 2021-12-22:

Bullerskyddsåtgärder har utretts för att klara de riktvärden som anges i det elfte villkoret i regeringens tillåtlighetsbeslut. Hänsyn tas även till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt i enlighet med villkor.

Trafikverket har även utfört en översvämningsanalys och identifierat lågområden och potentiella översvämningsområden. I program Ostlänken jobbas det aktivt med klimatanpassning. Konstruktionerna anläggs så att de anpassas till ett framtida klimat för att undvika skador.

Strålsäkerhetsmyndigheten

Strålsäkerhetsmyndigheten lyfter sina allmänna råd om begränsning av allmänhetens exponering för elektromagnetiska fält, vari referensvärden för elektromagnetiska fält anges. Det finns en svag men vetenskapligt grundad misstanke om förhöjd risk för barnleukemi för barn som varaktigt exponeras för lågfrekventa magnetfält under de referensnivåer som anges i SSMFS 2008:18. Den elektromagnetiska strålmiljön påverkas kring järnvägar. För nya elektriska anläggningar bör man redan i planeringsstadiet beakta teknikval och placering för att barn inte ska exponeras för magnetfält i onödan.

Om tunnlar byggs är det viktigt att känna till radonproblematiken och att Arbetsmiljöverkets hygieniska gränsvärden (AFS 2015:7) som trädde i kraft den 1 juni 2016 gäller på arbetsplatser. Strålsäkerhetsmyndigheten har utvecklat webbaserade kurser som ger information om elektromagnetiska fält och radon.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar med sig synpunkterna i det kommande arbetet. I projektet tillämpas försiktighetsprincipen och hänsyn tas till gällande riktlinjer.

Försvarsmakten

Försvarsmakten anger att rubricerat ärende riskerar att medföra påtaglig skada på riksintresse för totalförsvarets militära del enligt 3 kap. 9 § andra stycket miljöbalken (1998:808) som omfattas av sekretess enligt 15 kap. 2 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). Under förutsättning att Trafikverket och Försvarsmakten genomför ett fördjupat samråd utesluts dock inte att delar av de föreslagna åtgärderna kan fullföljas.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar med sig yttrandet i projektet. Trafikverket kontaktar Försvarsmakten för enskilt samråd specifikt kring detta.

Kommunbygderåd Nyköping

Kommunbygderådet framför att det är positivt att Ostlänken, där så är rimligt, föreslås att i huvudsak följa E4. På så sätt undviks en dubbel fysisk barriär i de berörda områdena och att markområden omvandlas till impediment.

Kommunbygderådet framhäver dock att det finns några generella synpunkter på sådant som bör beaktas vid fastställandet av spårlinjen på den aktuella sträckan. Dessa synpunkter sammanfattas här separat.

Barriäreffekter

Det är viktigt att ett tillräckligt stort antal geografiskt samordnade passager för såväl lokala vägtrafikanter som vilt, tamboskap och vandrare skapas. I samband med skärningar är det även viktigt att ett tillräckligt antal faunapassager skapas. Faunapassagerna måste utformas och lokaliseras så att de blir attraktiva att använda för tamboskap. Ekodukterna bör också kunna användas av de som rör sig på stigarna inom det berörda området utmed E4 och järnvägen. Sörmlandsleden kommer att korsas av Ostlänken strax väster om Tystberga. Denna passage behöver uppmärksammas särskilt. Viltpopulationerna och tamboskap bör inte styckas upp utan måste få röra sig fritt i terrängen. Kommunbygderådet samråder gärna med Trafikverket i dessa frågor.

Trafikverkets svar:

Spårlinjen har placerats intill E4 i syfte att minska barriärpåverkan och miljöpåverkan. Trafikverket jobbar för att minimera den barriäreffekt som anläggningen kan förväntas innebära. För tillfället pågår ett fördjupat arbete kring passager. I kommande projektering kommer passagemöjligheterna att detaljstuderas och redovisas i järnvägsplanen samt konsekvensbeskrivas i miljökonsekvensbeskrivningen. Detta arbete inkluderar samtliga typer av passager och identifierar bland annat de funktioner som passagerna har och hur de på bästa sätt kan upprätthållas eller ersättas. Samtliga transportslag och fordonstyper innefattas av det fördjupade arbetet kring passager. Föreslagna lokaliseringar och utformningar av passager kommer att presenteras på nästa samråd.

Uppdaterat svar 2021-12-22:

I det fördjupade arbetet kring passager har passagemöjligheterna detaljstuderats och finns redovisade i järnvägsplanen med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning.

Passager för vilt har så långt som möjligt placerats i miljöer där djur förväntas röra sig, såsom skog, skogsbryn, dalgångar (med eller utan vatten) samt där mänsklig påverkan är så låg som möjligt. Saknas naturliga vandringsstråk i landskapet har passagerna förlagts utifrån närmaste lämpliga passage för respektive målgrupp, lämplighet givet järnvägens profilläge, samlokalisering med befintliga passager och närhet till annan infrastruktur samt platsspecifika kravställningar.

Trafik under byggtiden

Kommunbygderådet framför att de är oroliga för genomfartstrafik på väg 771 genom Tystberga under byggtiden. Oro gällande genomfartstrafik uttrycks även för Stationsvägen, Stockholmsvägen och väg 774. Genomfartstrafiken bedöms leda till ökade bullernivåer samt trafiksäkerhetsproblem. En hastighetssänkning från 50 km/tim till 30 eller 40 km/tim önskas på Stockholmsvägen. Kommunbygderådet föreslår att tung trafik till och från järnvägsanläggningen leds från Tystberga trafikplats norrut via väg 771, sedan vidare på gamla riksettan (väg 800) till Sättersta och därifrån söderut under E4 fram till Ostlänkens passage över väg 774. Lämpligast vore dock om en väg för allmän trafik byggs nära järnvägen norr om Tystberga tätort mellan väg 771 och väg 774. På så sätt minimeras rimligen både byggtrafiken och framtida tyngre trafik på det befintliga vägnätet i det aktuella området.

Kommunbygderådet framför att det är viktigt att väg 771 och väg 774 inte samtidigt stängs för trafik under byggtiden. Detta med hänsyn till räddningstjänsten, förlängd restid samt påverkan på lokala busslinjer och barns skolväg till Blommenbergsskolan. Helst bör endast en av de tre länsvägarna (771, 774 och 778) i taget vara stängd för trafik.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar med sig synpunkterna gällande genomfartstrafik i projektet. I det fortsatta arbetet kommer byggskedet att detaljstuderars. Oavsett hur byggskedet genomförs kommer Trafikverket att säkerställa att tillgängligheten mellan områdena är god. Att uppföra servicevägar med syfte att avlasta vägar i Tystberga från tung trafik ingår däremot inte i projektet. Önskemålet vidarebefordras till andra delar inom Trafikverkets organisation samt Nyköpings kommun. Det är Nyköpings kommun som är beslutsfattare för hastighetsregleringar på Stockholmsvägen. Önskemål om hastighetssänkning vidarebefordras till kommunen.

Gång- och cykelbanor

Kommunbygderådet framför att gång- och cykelbanor bör anläggas i anslutning till allmänna vägars passager under järnvägen eller E4. Många reser med de regionala bussarna och tar sig då till fots eller med cykel längs väg 771 mellan busshållplatsen för den regionala trafiken vid Tystberga trafikplats och Tystberga tätort. Gång- och cykelbana samt gatubelysning saknas utmed väg 771 på sträckan mellan Eriksdal och busshållplatsen Tystberga övre.

Ett alternativ till anläggande av en gång- och cykelbana längs väg 771 är att flytta busshållplatsen till Eriksdal. Om Tystberga station återinförs så skulle den aktuella busshållplatsen hamna inom gångavstånd från järnväghållplatsen. En flytt av busshållplatsen skulle leda till ökad trafiksäkerhet. Ett annat alternativ till att flytta busshållplatsen är att sätta in en förarlös mindre buss som kör i skytteltrafik mellan Tystberga trafikplats och den befintliga vändslangan vid hållplatsen Tystberga övre.

Trafikverkets svar:

Trafikverket och Nyköpings kommun har för närvarande gemensamma diskussioner kring behovet av gång- och cykelbanor i området. Trafikverket tar med sig synpunkterna i projektet. Att uppföra gatubelysning, flytta busshållplatser samt besluta om förarlösa bussar ingår inte i projektet. Önskemålen vidarebefordras till berörda delar inom Trafikverkets organisation samt till Nyköpings kommun.

Tystberga vattentäkt

Ostlänken kommer att passera Tystbergas vattentäkt på bro. Kommunbygderådet förutsätter att bron utformas så att riskerna för föroreningar av tälten minimeras.

Trafikverkets svar:

Risken för eventuella föroreningar beaktas i projektet. Eftersom Ostlänken inte kommer att trafikeras av godståg är dock risken för spridning av eventuella föroreningar begränsad.

Buller- och säkerhetsfrågor

Kommunbygderådet förutsätter att det kommer att byggas bullerskydd utmed stora delar av Ostlänken. Bullerskydd krävs dock rimligen även utmed Nyköpingsbanan med tanke på en sannolikt utökad godstrafik. Länsstyrelsen har tidigare föreslagit en 2 meter hög och 400 meter lång bullerskyddsskärm söder om Nyköpingsbanan. En sådan bullerskyddsskärm skulle dock visuellt klyva samhället. Den befintliga passagen av Nyköpingsbanan för gående och cyklister i centrala Tystberga behöver utformas trafiksäkrare om godstågstrafiken utökas. Det är viktigt att passagen bibehålls eftersom många äldre bor norr om Nyköpingsbanan medan servicen i Tystberga till stor del finns söder om Nyköpingsbanan.

Trafikverkets svar:

Trafikverket utreder behovet av bullerskyddsåtgärder för bullerberörda byggnader, det vill säga de byggnader som på grund av den här järnvägsplanen utsätts för buller från Ostlänken som överskrider riktvärden för trafikbuller om inga bullerdämpande åtgärder vidtas. För bullerberörda byggnader som är aktuella för fastighetsnära bullerskyddsåtgärder på grund av Ostlänken tas hänsyn även till övrig statlig trafikinfrastruktur vid dimensionering av åtgärder.

Järnvägskorridoren vari den nya anläggningen ska lokaliseras utreddes inom ramen för förstudien och järnvägsutredningen. Eftersom Nyköpingsbanan är lokaliserad utanför korridoren berörs inte den banans trafikering av den aktuella delsträckan. Därför omfattas inte Nyköpingsbanan heller av bullerskydds- och säkerhetshöjande åtgärder inom ramen för den här järnvägsplanen.

Uppdaterat svar 2021-12-22:

Järnvägskorridoren är genom regeringens tillåtighetsbeslut 2018 fastställd.

Bullerskyddsåtgärder har utretts för att klara de riktvärden som anges i det elfte villkoret i tillåtlighetsbeslutet. Hänsyn tas även till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt i enlighet med villkor.

Mer information kring hur bullerberäkningarna har utförts och vilka järnvägsnära och fastighetsnära bullerskyddsåtgärder som kommer att vidtas finns i [Läsanvisningar bullerutbredningskartor](https://bransch.trafikverket.se/ostlanken-dokument) som ingick i samrådsmaterialet och som nu går att ta del av på Ostlänkens dokument sida på Trafikverkets webbplats: <https://bransch.trafikverket.se/ostlanken-dokument>.

Platser för lager, depåer och fordonsuppställning

Kommunbyggerådet informerar om existensen av en fastighet nära Stavsjö trafikplats som är detaljplanerad för lättare industri. I dagsläget förekommer dock ingen aktivitet. Denna fastighet bör vara en bra lokalisering för lagerlokal med byggmaterial och uppställning av fordon med mera. Om intresse finns för en motsvarande depå i ett centralt läge så finns det en icke exploaterad fastighet vid väg 771 mellan Tystberga trafikplats och Tystberga tätort, omedelbart norr om järnvägen vid infarten till tätorten och cirka två kilometer från trafikplatsen. Fastigheten ägs av Nyköpings kommun.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar med sig informationen om platser för lager, depåer och fordonsuppställning i projektet.

Lokal persontågstrafik på Nyköpingsbanan

Kommunbyggerådet anser inte att Ostlänken medför några fördelar för bygden. Ett sätt att utnyttja tillkomsten av Ostlänken för att främja landsbygden och de mindre orternas utveckling är att införa lokal persontågstrafik, helst i form av pendeltågstrafik på bland annat Nyköpingsbanan. Tåguppehåll bör ske vid bland annat Tystberga. Kommunbyggerådet framför att de gärna träffar Trafikverket för att utveckla sina reflektioner om samhällsnyttan med att öppna Nyköpingsbanan för lokaltågstrafik.

Trafikverkets svar:

Trafikeringen på järnvägsnätet bestäms i en särskild process, vari tågoperatörerna medverkar och kommer med önskemål. Trafikeringen på Nyköpingsbanan är således en fråga för marknaden och regleras inte i järnvägsplanen. Projektet syftar till att anlägga nya spår för persontrafik mellan Järna och Linköping. Järnvägsplanen omöjliggör dock inte en framtida utökning av trafikeringen på Nyköpingsbanan. Frågan är omhändertagen och vidarebefordrad till berörd instans.

Tystbergabygdens Nätverk

Tystbergabygdens Nätverk framför synpunkter på ett antal aspekter som är angelägna sett ur bygdens perspektiv. Här redogörs separat för dessa. De ställer sig även bakom de påpekanden och önskemål som framförts i Kommunbyggeråd Nyköpings remissvar beträffande samhällsnyttan av att Nyköpingsbanan även används för lokal persontrafik efter att Ostlänken har öppnats för trafik.

Barriäreffekter

Det är positivt att Ostlänken, där så är rimligt, föreslås att i huvudsak följa E4. Vid Lästringeskogen och Sille skog blir området mellan Ostlänken och E4 förhållandevis stort, vilket gör att passager över och under både Ostlänken och E4 är särskilt motiverade på dessa platser. Även ett antal faunapassager måste anläggas i form av ekodukter över eller under Ostlänken. Passager krävs för vilda och tama djur samt för människor. Viltpopulationerna och tamboskap bör inte styckas upp utan de måste få röra sig fritt i terrängen.

Trafik under byggtiden

Anläggningstrafiken genom Tystberga trafikplats bör så långt som möjligt ledas från trafikplatsen norrut via väg 771 till gamla riksettan (väg 800) och vidare på väg 774 söderut under E4 fram till Ostlänken. Detta för att undvika genomfartstrafik inne i Tystberga tätort. Önskemål om en hastighetsreglering från 50 till 40 km/tim på de statliga vägarna inne i Tystberga tätort framförs också. På Stockholmsvägen önskas en hastighetssänkning till 30 km/tim. För att undvika störningar från anläggningstrafiken önskas en kort vägförbindelse mellan väg 771 och väg 774 som även ska vara öppen för allmän trafik då anläggningstrafiken upphört.

Det framförs även att det är angeläget att inte väg 771 och väg 774 stängs av för trafik samtidigt, och likaså väg 771 och väg 778. Om väg 774 under en tid blir den enda av dessa tre vägar som hålls öppen så måste i praktiken all trafik mellan E4 och Lästringe och Tystberga tätorter trafikera denna väg, vilket skulle leda till förlängda kör- och restider för såväl bil- som busstrafik. Det optimala vore om endast en av dessa tre vägar i taget stängs för trafik under delar av anläggningstiden.

Gång- och cykelbanor

Ostlänken kommer att korsa tre länsvägar: väg 771, väg 774 och väg 778. Tystberga-bygdens Nätverk anser att gång- och cykelbanor bör byggas i korsningarna. Eftersom väg 771 kommer att placeras på bro ovanför Ostlänken – vilket är en olämplig lösning för motorfordonstrafik – riskerar anläggandet av en gång- och cykelbana att försvåras. Det är dock angeläget att en gång- och cykelbana anläggs längs väg 771 på sträckan mellan Tystberga tätort och Tystberga trafikplats. Behovet tydliggörs även genom att gång- och cykelbanan finns med i Nyköpings kommuns översiktsplan. Gång- och cykelbanan är viktig eftersom den regionala busslinjen 759 sedan december 2012 inte gör uppehåll i Tystbergabygden annat än vid Tystberga trafikplats och Lästringe trafikplats. Motsvarande gäller för flera av de regionala bussarna. Flertalet barn och unga rör sig längs väg 771 mellan skola och busshållplats, vilket inte är trafiksäkert. En lösning på detta problem är att den regionala busshållplatsen flyttas från trafikplatsen till Eriksdal.

Tystberga vattentäkt

Korsningen mellan Ostlänken och väg 771 anses vara problematisk och Tystberga-bygdens Nätverk framför att den bör studeras närmare. Eftersom det saknas en reservvattentäkt är det av vikt att Tystberga vattentäkt inte förorenas.

Buller- och säkerhetsfrågor

Tystbergabygdens Nätverk ställer sig positivt till ett återinförande av lokal persontågstrafik på Nyköpingsbanan efter det att de regionala tågen har flyttat över till Ostlänken. En utökad godstrafik på Nyköpingsbanan kommer dock att kräva bullerskydd, åtminstone på sträckan genom tätorterna Tystberga och Lästringe. Ett förslag om att bygga en 2 meter hög och 400 meter lång vall söder om spåren och öster om före detta Tystberga station har tidigare framförts av länsstyrelsen. Förslaget ogillades av Tystbergabor. I stället önskas ett mindre dramatiskt bullerskydd som inte så tydligt delar upp Tystberga.

I Tystberga finns en passage över spåren vid vilken trafiksäkerheten behöver ses över. Det är viktigt att passagen bibehålls eftersom den är en viktig koppling mellan den norra och södra sidan. Om det blir aktuellt med en lokaltågshållplats i Tystberga igen vore det lämpligt att göra passagen säkrare samtidigt som plattform med mera anläggs här.

Platser för lager, depåer och fordonsuppställning

Tystbergabygdens Nätverk informerar om att det finns en av kommunen ägd men ännu inte exploaterad industrifastighet knappt två kilometer från Tystberga trafikplats. Fastigheten är lämplig för fordonsuppställning och förvaring av material.

Landskaps- och bebyggelsemiljöer

Kulturhistoriskt intressanta landskaps- och bebyggelsemiljöer kommer oundvikligen att försvinna eller i alla fall påverkas avsevärt genom tillkomsten av Ostlänken. Tystbergabygdens Nätverk önskar att yngre bebyggelsemiljöer, inklusive sådana vid gårdar som varit i full verksamhet fram till nutid, kommer att dokumenteras åtminstone fotografiskt.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar med sig föreslaget om att dokumentera landskaps- och bebyggelsemiljöer som kommer att försvinna till följd av Ostlänkens sträckning för att se hur detta bör hanteras i det fortsatta arbetet inom projektet.

Det är Nyköpings kommun som är beslutsfattare för hastighetsregleringar på Stockholmsvägen. Önskemål om hastighetssänkning vidarebefordras till kommunen.

Väg 771 behöver förläggas över den nya stambanan eftersom denna behöver ha en låg profil för att bevara visuella samband och minimera påverkan på vattentäkten i området. Vägen breddas för att säkerställa utrymmet för Näckrosleden, en cykelled av rekreativ karaktär. Gång- och cykelvägen anläggs på den södra sidan av vägen.

I övrigt hänvisas till Trafikverkets svar på Kommunbygderåd Nyköpings yttrande ovan.

5.5.2 Yttrande om samrådshandlingar (2021)

Tillväxtverket

Tillväxtverket meddelar att det inte har några synpunkter i ärendet.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)

MSB meddelar att den avstår från att yttra sig i ärendet.

Havs- och vattenmyndigheten

Havs- och vattenmyndigheten meddelar att den avstår från att lämna synpunkter på samrådsunderlaget. Detta innebär inte att myndigheten tagit ställning i sakfrågan eller till handlingarna i ärendet.

Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall Eldistribution noterar i sitt yttrande att dess tidigare yttrande omhändertagits i projektet. Yttrandet består även av en komplettering av den redovisade tabellen över befintliga ledningar på delsträckan Sillekrog–Sjösa. Kompletteringen avser information om huruvida det rör sig om luft- eller markledning samt tre nya ledningar där Vattenfall Eldistribution bedömer att järnvägsområdet tangerar deras ledningar.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för informationen och tar med sig den i arbetet med att färdigställa den slutliga lösningen. Lämplig åtgärd för omläggning av ledningar kommer att behöva diskuteras på kommande ledningsägarmöten. I det första skedet av arbetet med de tekniska system som järnvägen ska byggas med för att uppfylla de tekniska och trafikmässiga kraven har Trafikverket tittat på ledningar som ligger inom 20 meter från spåret, generellt. På flera ställen kan det vara så att dessa 20 meter inte räcker med tanke på om banan ligger på bank eller teknikgårdar placeras mer än 20 meter ifrån spåret.

Naturvårdsverket

Naturvårdsverket påtalar att det redan i sitt yttrande inför spårlinjevallet, daterat den 2 juni 2017, såg det som en brist att de olika alternativen inte hade konsekvensbedömts preliminärt och påtalade att avvägningarna som ligger bakom förslaget till lokalisering och utformning behöver gå att utläsa ur miljökonsekvensbeskrivningen.

Naturvårdsverket konstaterar att det i det nya samrådsmaterialet endast är det valda spårlinjealternativet som bedöms i relation till ett nollalternativ. Motiven till varför övriga spårlinjealternativ valts bort redovisas på en alldeles för övergripande nivå och inte med utgångspunkt i de miljöeffekter som anges i 6 kap. 2 § miljöbalken (1998:808). Detta ser Naturvårdsverket som en tydlig brist och bedömer att miljökonsekvensbeskrivningen inte uppfyller lagkraven i 1 kap. 4 § första stycket lagen om byggande av järnväg (1995:1649), 2 kap. 2 § miljöbalken, 6 kap. 1 § andra stycket miljöbalken och 17 § 1 och 2 miljöbedömningsförordningen (2017:966).

Det tillgängliga underlaget anger att alla spårlinjer innebär en måttlig påverkan på naturvärden och att det inte finns några betydande skillnader mellan alternativen. En sådan övergripande bedömning anser inte Naturvårdsverket vara fullgod för att uppfylla kraven i lagstiftningen. För att en jämförelse sinsemellan och med nollalternativet ska vara möjlig måste miljöeffekter och konsekvenser bedömas på ett likvärdigt sätt för alla studerade alternativ.

Naturvårdsverket lyfter specifikt artskyddsfrågor samt behov av och möjligheter till kompensationsåtgärder som frågor som bör behandlas så tidigt som möjligt i utredningen och som saknas i materialets redovisning av spårlinjevalsprocessen.

Enligt praxis ska artskyddsförordningens (2007:845) bestämmelser ses som en precisering av vad som kan följa av de allmänna hänsynsreglerna (MÖD 2013:13), till exempel lokaliseringsprincipen i 2 kap. 6 § miljöbalken. Försiktighetsmått och skyddsåtgärder för att undvika eller minimera påverkan på skyddade arter är ofta en förutsättning för att en verksamhet ska kunna tillåtas. Förekomst av skyddade arter utgör ett viktigt underlag, bland många andra, som bör ligga till grund för en jämförelse av de studerade alternativens påverkan på naturmiljön.

Naturvårdsverket påtalar att om det finns andra lämpliga sätt att nå syftet med ett projekt saknas det utrymme för dispens om projektets påverkan på en skyddad art försvårar upprätthållandet av en gynnsam bevarandestatus hos artens bestånd i dess naturliga utbredningsområde. Artskyddsfrågorna måste därför beaktas så tidigt som möjligt, innan alternativ valts bort och möjligheterna till anpassning är små.

Med avseende på artskydd lämnar Naturvårdsverket i sitt yttrande även information om förändrad praxis efter en dom i EU-domstolen den 4 mars 2021. Domen kommer att påverka hur artskyddsfrågor hanteras vid olika typer av intrång och exploatering av naturmark och kan således komma att påverka hanteringen inom ramen för föreliggande projekt.

Trafikverkets svar:

I samrådsmaterialet ingick även [PM Förslag till spårlinje – samlad bedömning](#), en omfattande redovisning av samtliga spårlinjealternativ som utretts. En del av de uppgifter som Naturvårdsverket efterlyser går att hitta i denna PM, inte minst en utförlig redovisning av processen för spårlinjevalet där länsstyrelsen var delaktig. I PM beskrivs en fördjupad utredning av olika spårlinjer där de jämförts med varandra inom fem tematiska områden: anläggningens funktionalitet, påverkan på miljö och landskap, påverkan på människa och samhälle, livscykelkostnad samt klimatpåverkan. Spårlinjernas miljöeffekter har därmed utretts på ett likvärdigt sätt men omfattning och detaljeringsgrad på bedömningarna har anpassats till den nivå som behövts för beslut om lokalisering inom korridoren. Alternativ som initialt identifierats som möjliga kan till exempel ha avgränsats bort efter ytterligare bedömningar om påverkan på skyddade områden och boendemiljöer. Där alternativ valts bort har det inte varit motiverat att utreda och bedöma dessa vidare med samma noggrannhet.

Av Naturvårdsverkets synpunkter att döma är det tydligt att de kapitel som sammanfattar spårlinjevalsprocessen (kapitel 3 i miljökonsekvensbeskrivningen respektive kapitel 4.2 i planbeskrivningen) brister i sin redovisning av motiven till varför de andra spårlinjealternativen valdes bort. I nära dialog med länsstyrelsen kommer Trafikverket därför att se över skrivningarna i miljökonsekvensbeskrivningen och planbeskrivningen och utöka dessa med tydligare motiv för spårlinjevalet. Trafikverket kommer även att förtydliga metodiken för spårlinjevalsprocessen.

Däremot menar Trafikverket att samtliga spårlinjealternativs påverkan med avseende på samtliga miljöaspekter inte behöver redovisas med den detaljnivå som efterfrågas. En järnvägsplans miljökonsekvensbeskrivning beskriver i första hand det valda alternativets miljökonsekvenser. Spårlinjevalsprocessen med utredning av olika spårlinjer beskrivs sammanfattat med fokus på de olika spårlinjernas alternativskiljande påverkan samt motiven till att alternativ valts bort.

Trafikverket tackar för informationen om den förändrade praxisen med avseende på artskydd och konstaterar att den är omhändertagen i projektet.

Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI)

SMHI meddelar att det har tagit del av samrådshandlingarna och att det inte har några ytterligare synpunkter än de som framfördes i yttrande daterat den 16 juni 2017.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har beaktat de synpunkter SMHI tidigare framfört. Bland annat har bullerberäkningar utförts vilket resulterat i att ett antal bullerskyddsåtgärder kommer att vidtas.

Trafikverket har även utfört en översvämningsanalys och identifierat lågområden och potentiella översvämningsområden. I program Ostlänken jobbas det därför aktivt med klimatanpassning. Konstruktionerna anläggs så att de anpassas till ett framtida klimat för att undvika skador.

Strålsäkerhetsmyndigheten

Strålsäkerhetsmyndigheten lyfter sina allmänna råd om begränsning av allmänhetens exponering för elektromagnetiska fält, vari referensvärden för elektromagnetiska fält anges. Myndigheten påtalar att den elektromagnetiska strålmiljön kan påverkas kring kraftledningar och transformatorstationer och redogör för det vetenskapliga läget på området.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för informationen och konstaterar att den är omhändertagen i projektet. I projektet tillämpas försiktighetsprincipen och hänsyn tas till gällande riktlinjer.

Försvarsmakten

Försvarsmakten meddelar att den inte har någonting att erinra i ärendet. Myndigheten vill dock upplysa Trafikverket om att framkomligheten för Försvarsmaktens fordon på E4 under byggtiden måste säkerställas i projekteringen.

Trafikverkets svar:

Att upprätthålla framkomligheten på E4 är mycket högt prioriterat. Vid byggnation av bro över E4 kommer trafiken att påverkas men Trafikverket eftersträvar en så liten påverkan på vägtrafiken som möjligt och att kommunicera planerade åtgärder i god tid.

Folkhälsomyndigheten

Folkhälsomyndigheten meddelar att den är en nationell myndighet och inte utgör en instans för samråd gällande regionala och lokala planfrågor. Myndigheten avstår därför från att yttra sig i ärendet.

Jordbruksverket

Jordbruksverket meddelar att det avstår från att lämna synpunkter i ärendet.

Livsmedelsverket

Livsmedelsverket meddelar att det inte har några synpunkter i ärendet.

Svenska kraftnät

Svenska kraftnät meddelar att myndigheten har tagit del av handlingarna i ärendet men att den inte har några anläggningar som berörs i det aktuella området och därför inte har några synpunkter. Myndigheten upplyser om att det finns regionnätsledningar i det aktuella området varför regionnätägaren bör kontaktas.

Trafikverkets svar:

Trafikverket arbetar systematiskt med ledningssamordning och möten hålls regelbundet med ledningsägare, däribland Vattenfall Regionnät.

Statens geotekniska institut (SGI)

SGI påtalar att det i samrådsmaterialet inte framgår var skredkänsliga områden samt områden med kvicklera är belägna. Inte heller vilka skyddsåtgärder som kommer att behövas med avseende på geotekniska risker är tillräckligt tydligt redovisat. Vid förekomst av kvicklera vill SGI framhålla vikten av att även studera slänter utanför anläggningen som kan påverkas i händelse av skred. Beroende på jordlagrens egenskaper och utbredning, samt topografin, kan bakåtgripande skred bli stora.

Trafikverkets svar:

Skredkänsliga områden är identifierade och förstärkningsåtgärder utförs för att motverka sättningar och säkerställa järnvägsanläggningens stabilitet. Avvattningen kring anläggningen utförs på ett sådant sätt att vattenförhållandena inom skredkänsliga områden inte förändras. Trafikverket kommer att se över skrivningarna i miljökonsekvensbeskrivningen och planbeskrivningen och utöka dessa med tydligare redovisningar i enlighet med vad som efterfrågas.

Sveriges geologiska undersökning (SGU)

SGU påtalar att myndigheten i samverkan med Trafikverket just nu genomför en komplettering av SGU:s information om berggrundsgeologi och bergkvalitet med anledning av stambanans sträckning i området. Sammanfattningsvis skapar de komplexa förhållandena ett extra stort behov av noggranna undersökningar rörande områdets jord- och grundvattenförhållanden.

SGU anser att det, trots föreslagna skyddsåtgärder, föreligger en risk för såväl kvantitativ som kvalitativ påverkan på grundvattenförekomsten vid Tystberga. Det är av största vikt att området vid Tystberga skyddas från negativ påverkan på grundvattnet.

Resterna från områdets tidigare grustäkts- och bangårdsverksamhet ska enligt remissunderlaget undersökas närmare under våren 2021 genom jord- och grundvattenprovtagning. SGU anser att det är viktigt att också undersöka grundvattnets strömningsbild så denna finns noggrant klarlagd, såväl innan påbörjad entreprenad som under arbetets gång.

Mot bakgrund av risken för påverkan på grundvattenförekomstens status och på vattentäkten, ställer sig SGU ytterst tveksam till den föreslagna åtgärden att låta infiltrera drän- och dagvatten i den gamla grustäkten vid Rogsta. Dels kan det infiltrerade vattnet innehålla föroreningar, dels kan det medföra en mobilisering av äldre föroreningar.

Innan en eventuell infiltrationslösning permanentas bör bland annat noggranna infiltrationsförsök utföras i kombination med en rigorös uppföljning av grundvattnet. Risken är annars påtaglig att infiltrationen äventyrar möjligheten att inte överskrida miljökvalitetsnormerna, vilket skulle göra åtgärden otillåtlig enligt miljöbalken 5 kap. 4§.

Därutöver tillhandahåller SGU länkar till internetsidor där SGU:s riktlinjer för påverkan på grundvattenförekomst, grundvattenuttag samt provtagningsresultat från bland annat Tystberga återfinns.

Trafikverkets svar:

Trafikverket är medvetet om områdets känslighet och arbetar systematiskt för att minimera påverkan i området. Resultaten av kompletterande markmiljöundersökningar visar inte på några föroreningar i mark eller grundvatten i provtagningspunkterna.

Som underlag för att ta fram bygghandling och förfrågningsunderlag för entreprenadskedet görs alltid ytterligare geo- hydro- och miljötekniska markundersökningar. Även i byggskedet kan det bli aktuellt att göra kompletterande undersökningar av anlitaad entreprenör, exempelvis om föroreningar som inte tidigare upptäckts påträffas. Om föroreningar påträffas i täkten kommer dessa att hanteras enligt gällande krav och riktlinjer. De skyddsåtgärder som behöver vidtas ska redovisas i projektets miljökonsekvensbeskrivning.

För att undvika att grundvattnets kvalitet och kvantitet påverkas har till exempel produktionsytorna förlagts på bästa möjliga sätt för att ta höjd för risken att föroreningar sprids. Återinfiltration av dag- och dränvatten till täkten planeras i driftskedet. Allt vatten från skärningen som normalt skulle infiltrera naturligt mot täkten ska ledas tillbaka för att inte påverka uttagsmängden. Redan idag sker en naturlig infiltration sedan grustäktverksamheten avslutades för 40 år sedan. Eftersom inga godståg kommer att trafikera den nya stambanan minskar risken för olycka med farligt gods.

Trafikverket tackar för informationen och konstaterar att den är omhändertagen i projektet. I projektet tillämpas försiktighetsprincipen och hänsyn tas till gällande riktlinjer. Ett separat samrådsmöte har hållits den 22 november 2021 där SGU fick möjlighet att ytterligare specificera vad myndigheten efterfrågar. Trafikverket tar med sig synpunkterna i arbetet med att färdigställa den slutliga lösningen.

Skogsstyrelsen

Skogsstyrelsen meddelar att den är väl införstådd med att genomförandet av järnvägsplanen kommer att medföra stor påverkan på miljövärden och hydrologin i de områden som påverkas av verksamheten, särskilt i byggskedet. Den information om bland annat markanspråk och tillfälliga transportvägar som tillkommit sedan det förra samrådet påverkar inte bedömningen som gjordes då och Skogsstyrelsen har därför inga ytterligare synpunkter i ärendet.

Trafikverkets svar:

Genom att arbeta teknikslagsövergripande har Trafikverket lagt stor vikt vid att minimera markintrånget och de negativa konsekvenserna som järnvägsanläggningen innebär.

Svenska Jägareförbundet

En företrädare för Svenska Jägareförbundets Region Mitt delar med sig av sin syn på projektet med fokus på viltrörelser och passagemöjligheter. Redan idag innebär E4 en stor barriär eftersom de befintliga viltpassagerna är få och otillräckliga. En samlokalisering av viltpassager för Ostlänken och de som redan finns för E4 vore av största intresse. I yttrandet lyfts särskilt en sträcka mellan Sillekrog och Tystberga där ett mindre område stängs in mellan järnvägen och E4. Här finns ett behov av att prioritera fullgoda passager över järnvägen eftersom det annars blir helt instängt. Utan fullgoda passager från det instängda området blir viltet isolerat från övriga populationer och därmed omöjliggörs ett genetiskt utbyte mellan populationerna.

Trafikverkets svar:

Vägledande dokument i arbetet med viltpassager har bland annat varit riktlinjer landskap, råd och krav för vägars och gators utformning, temablad natur och rapporterna PM Ekologiska samband (2015) och Vilda djur och infrastruktur (2005). Vid planläggning av järnväg så ska miljöpåverkan minimeras men även hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt enligt lagen om byggande av järnväg. En sådan bedömning har även gjorts för passagerna.

Passager har så långt som möjligt placerats i miljöer där djur förväntas röra sig, såsom skog, skogsbryn, dalgångar (med eller utan vatten) samt där mänsklig påverkan är så låg som möjligt. Saknas naturliga vandringsstråk i landskapet har passagerna förlagts utifrån närmaste lämpliga passage för respektive målgrupp, lämplighet givet järnvägens profilläge, samlokalisering med befintliga passager och närhet till annan infrastruktur samt platsspecifika kravställningar.

Passager samlokaliseras där så är möjligt med passager som uppkommer på grund av att järnvägen måste gå på bro för att passera väg eller vattendrag, eller för att den kringliggande omgivningen medför behov av brolösning. Det längsta avståndet mellan två storviltpassager kommer att bli 4,5 kilometer vilket följer de anvisningar som ges i riktlinjer landskap om att storviltpassager ska förläggas med ett avstånd på 4–6 kilometer. Utöver dessa storviltpassager planeras ett antal anpassade vägportar, strandpassager, landskapsbroar och gångpassager som komplement för stort, medelstort eller mindre vilt.

En åtgärdsvalsstudie av faunaåtgärder på E4 mellan Linköping och Järna har utförts av Trafikverkets verksamhetsområde Planering och beslut om den fortsatta hanteringen har fattats den 18 maj 2021. Beslutet finns diariefört på TRV 2018/28329 och innebär bland annat att två av de föreslagna viltpassagerna ska anläggas inom ramen för Ostlänken, varav en på delsträckan Sillekrog–Sjösa. Placeringen av denna är samordnad med en av de passager som redovisas i järnvägsplanen. Eftersom det i nuläget saknas finansiering för viltpassagen har den ännu inte arbetats in i järnvägsplanen.

Trafikverket kommer att se över behovet av kompletterande stängsling och viltuthopp kopplat till de impedimentytor som uppstår mellan E4 och den nya järnvägsanläggningen. Dessa ytor kan utgöra habitat för vilt även om viltet inte kan passera vidare förbi E4.

Uppdaterat svar 2022-10-28:

Viltpassagen på delsträckan Sillekrog–Sjösa som omnämns ovan i samband med åtgärdsvalsstudien av faunaåtgärder på E4 utgörs av en ekodukt över E4 i området mellan Tystberga och Sjösa. Ekodukten kommer inte att ingå i denna järnvägsplan utan planläggs i en separat vägplan.

Samfällighetsföreningen Rogsta bygata

En samfällighetsförening inkom med ett yttrande angående vägen till Rogsta by i Tystberga som är tilltänkt som serviceväg. Föreningen tillhandahåller mycket information om vägens beskaffenhet, påtalar dess brister och faror och hur man kan komma till rätta med dessa. Särskilt lyfts behovet av mötesplatser, bland annat eftersom vägen används som ridled.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har tagit ett helhetsgrepp på området i arbetet med att färdigställa den slutliga lösningen. Arbetet har resulterat i att den damm som servicevägen behövdes för har utgått och ersatts av en lösning med dike. Därmed har även servicevägen utgått.

Villaägarna Nyköping Oxelösund

Villaägarna förordar i sitt yttrande ökad punktlighet före högre hastighet, vilket bidrar till en vidgad arbetsmarknad med ökad möjlighet att bo där man vill och arbeta där det finns efterfrågan på den enskildes kompetens. Föreningen saknar både en lösning för godstrafiken och en förbättring av dagspendlingen och anser att Ostlänken vare sig bidrar till lokala eller regionala transporter inom regionen.

Trafikverkets svar:

Trafikverket noterar Villaägarnas hållning men kan inte beakta synpunkterna inom ramen för detta projekt som syftar till att bygga en ny stambana för snabba persontåg mellan Sillekrog och Sjösa. Trafikverket menar att byggandet av Ostlänken frigör kapacitet på befintliga stambanor som därmed kan användas för regionalstågs- och godstågstrafik.

LRF kommungrupp Nyköping

LRF är positiva till samhällsutbyggnad när den bedöms som nödvändig. Det är dock alltid av största vikt att utbyggnad kan ske med så små intrång på marken och så liten påverkan på berörda jord- och skogsföretag som möjligt. LRF:s uppfattning är därför att all utbyggnad behöver omgärdas av en mycket stor hänsyn till de markägare och företagare som påverkas av byggandet av Ostlänken och samråd är en viktig del under hela planläggningsprocessen. Med hänvisning till den av riksdagen antagna livsmedelsstrategin – med bland annat mål om ökad självförsörjningsgrad – anser LRF det vara av största vikt att så lite åkermark som möjligt tas i anspråk.

LRF anser även att Trafikverket ska erbjuda sig att bekosta markägares ombudskostnader. På så sätt kan risken för överklagade ersättningsbeslut minimeras och tidsmässiga och ekonomiska vinningar göras.

Trafikverkets svar:

Trafikverket delar LRF:s syn i frågan och verkar för att ändamålet med järnvägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Hänsyn har tagits till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden med stort fokus på det sjunde villkoret i regeringens tillåtlighetsbeslut som säger att fragmentering av odlingslandskapet så långt möjligt ska begränsas.

Trafikverket avser att följa de särskilda regler som finns för eventuell ersättning av ombudskostnader. Information kring ersättningsregler med mera finns att läsa i [Väg eller järnväg på min mark – hur får jag ersättning?](#)

Mälardalstrafik AB

Mälardalstrafik ser Ostlänkens utformning och kopplingar till andra banor som vital för regionens utveckling och det framtida resandet och ser positivt på att det nu tas tydliga steg mot ett förverkligande av Ostlänken. I sitt yttrande framför dock Mälardalstrafik ett antal synpunkter som Trafikverket behöver beakta. Dessa synpunkter sammanfattas här separat.

Underhåll

Mälardalstrafik påtalar behovet av att Ostlänken hålls öppen för trafik även nattetid och menar att underhåll kan ske genom enkelspårdrifter under nätter. Detta innebär att det är viktigt att det finns spårväxlar på strategiska mellanrum mellan stationerna så att sträckan vid enkelspår inte blir för lång, oavsett om det är för att möta nämnda underhållsarbeten eller trafikstörningar.

Mälardalstrafik anser att avsaknaden av spårväxlar på linjen mellan Vagnhärad och Nyköping – en sträcka som uppskattas till cirka 35–40 km lång – kan innebära problem om behov av spårunderhåll eller annan trafikstörning på sträckan uppstår. Mälardalstrafik vill se ett växelkryss på linjen mitt emellan nämnda orter. På så sätt skulle enkelspårig drift kunna undvikas ifall olyckan är framme.

Trafikverkets svar:

När Ostlänken tas i drift kommer banan att vara tillgänglig för 18 timmars sammanhängande trafik varje dygn året om. För att kunna utföra ett effektivt underhåll och säkerställa anläggningens funktioner menar Trafikverket att det bästa sättet är att skapa ett underhållsfönster då anläggningen stängs för kommersiell trafik. För systemet med ny stambana mellan Stockholm och Göteborg respektive Malmö har ett underhållsfönster på sex timmar antagits för löpande underhåll. Omfattningen på den sammanhängande perioden för underhåll baseras bland annat på internationella erfarenheter av vad som är möjligt att underhålla på dessa sex timmar. Större underhållsåtgärder kommer att utföras på tider som bestäms enligt normalt förfarande inom Trafikverket.

Trafikverket har gjort bedömningen att det är under denna period som ett underhållsfönster påverkar Ostlänkens resenärer minst, men håller samtidigt med om att det kan finnas behov av att justera underhållsfönstret. Det kan innebära att det blir en förskjutning i tid eller att underhållsfönstret kortas ned. Detta är inte något som påverkar utformningen eller markanspråket. Trafikverket arbetar med frågan om hur det ska gå att samordna sammanhängande underhållsfönster med en attraktiv trafikering, bland annat för att bidra till större arbetsmarknadsregioner. En avvägning mellan dessa behov sker löpande i det arbete som görs med tänkta trafikeringssupplägg. Observera att underhållsfönstret inte fastställs inom ramen för järnvägsplanen.

Med avseende på avsaknaden av spårväxlar mellan Vagnhärad och Nyköping vill Trafikverket understryka att underhåll ska ske i förebyggande syfte och inte i avhjälpande syfte. Den underhållsstrategi för de nya stambanorna som håller på att tas fram ska följa principer för funktionssäkerhetsinriktat underhåll. Underhållet ska i hög utsträckning utföras som förebyggande underhåll. Ett behov av fler växlar har inte identifierats i utredningsarbetet och därför skulle denna merkostnad vara orimligt hög.

Trafikering

Mälardalstrafik vill även att det inte ska uttryckas som ett absolut krav att tågen måste kunna köras i 250 km/tim så att tåg med maxhastigheten 200 km/tim inte medges att trafikera banan.

Därutöver förordar Mälardalstrafik att bibanan redan från början ska utformas med dubbelspår i hela dess sträckning eftersom enkelspår påverkar både kapacitetsplaneringen och den operativa driften negativt.

Trafikverkets svar:

Ingenstans i samrådsmaterialet framstår det som att 250 km/tim skulle vara ett absolut krav. Banan byggs för hastigheter på upp till 250 km/tim och ur ett kapacitetsperspektiv är det önskvärt att tågen går i 250 km/tim eller i en så jämn hastighet som möjligt för att det ska gå att ordna ett bra trafikupplägg.

Bibanan tillhör den angränsande järnvägsplanen för Ostlänken, delen Bibana Nyköping. All planering i projektet utgår från trafikering enligt Trafikverkets basprognos för 2040. Inför arbetet med järnvägsplanen har ett omfattande arbete lagts ned i kapacitetsutredningar som visar att förslaget har tillräcklig kapacitet utifrån basprognosen. Delar av den befintliga Nyköpingsbanans enkelspår bibehålls efter att en avvägning mellan kostnader och nyttor gjorts.

Risk och säkerhet

För att minska risken för viltolyckor och suicid är det viktigt att utformningen särskilt beaktar dessa områden. Exempelvis bör viltpassager placeras in under järnvägen med lämpliga intervaller och banan i övrigt vara inhägnad av staket.

Trafikverkets svar:

Trafikverket delar denna syn och planerar att stängsla in hela anläggningen och anlägga viltpassager på lämpliga ställen.

Byggtid

Byggandet av järnvägen planeras pågå under cirka 10–15 år vilket gör det viktigt att påverkan på befintliga banan och dess trafik kan hållas så liten som möjligt under byggtiden. För punkter utmed Ostlänken där påverkan på trafiken kan bli som störst är det viktigt att det provas med provisoriska spårlösningar för att minimera trafikpåverkan.

Trafikverkets svar:

Trafikverket delar denna syn och arbetar systematiskt för att påverkan på den befintliga trafiken ska minimeras.

Tystbergabygdens Nätverk

Tystbergabygdens Nätverk ser positivt på Ostlänkens möjligheter att innebära ett lyft för bygden. Detta under förutsättning att Nyköpings kommun i sin kommande översiktsplan satsar på en bebyggelse- och befolkningsexpansion och att Ostlänken även kommer att trafikeras av regionaltåg med uppehåll i Vagnhärad, Nyköping och gärna också i Skavsta. I sitt yttrande – i stort strukturerat efter samma rubriker som yttrandet 2017 – framför dock nätverket ett antal synpunkter som Trafikverket behöver beakta. Dessa synpunkter sammanfattas här separat.

Barriäreffekter

Nätverket konstaterar att i det i samrådsmaterialet tydligt framgår att Trafikverket lägger stor vikt vid att minska barriäreffekter och ser positivt på de åtgärder som ska vidtas.

Gång- och cykelbanor

Tystbergabygdens Nätverk trycker fortsatt på att det ur trafiksäkerhetssynpunkt är avgörande att separata gång- och cykelvägar anläggs längs alla tre länsvägar – väg 771, 774 och 778 – som korsas av Ostlänken.

Nätverket noterar att utformningen av vägbron för väg 771 inte alls innebär så branta krön som befarat. Däremot kommer byggandet av Ostlänken i värsta fall innebära ytterligare 10–15 års bristande trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter eftersom gång- och cykelvägen längs väg 771 inte kan byggas ut hela vägen fram till hållplatsen vid trafikplatsen förrän i samband med byggandet av Ostlänken. En temporär omdragning av den regionala busstrafiken föreslås genom att i alla fall en del av de regionala bussarna körs fram från trafikplatsen mot Eriksdal, så att kontakt nås med gång- och cykelvägen från och till Tystberga tätort.

Tystbergabygdens Nätverk meddelar även att några boende i Rogsta har bett nätverket att nämna deras oro för att höjningen av väg 771 på sträckan fram mot korsningen med Ostlänken kan medföra ökat buller från tyngre fordon som körs på vägen. De föreslår därför att det ska undersökas om det bör sättas upp bullerskyddsskärmar på en sträcka här, utmed den östra sidan av vägen.

Trafikverkets svar:

Projektet förhåller sig till de råd och krav för vägars och gators utformning (Trafikverkets publikation 2015:086 respektive 2015:087) som Trafikverket har tagit fram. En separat gång- och cykelväg anläggs längs väg 771, dock inte längs väg 778 och väg 774.

För att säkerställa en så bra och trafiksäker lösning som möjligt sker samordning mellan de personer inom Trafikverkets organisation som är planeringsansvarig för Ostlänken respektive ansvarig för åtgärder i Sörmlands länstrafikplan. Att lägga om den regionala busstrafiken till och från Tystberga ingår däremot inte i projektet. Önskemålet vidarebefordras till Mälardalstrafik.

Trafikverket utreder behovet av bullerskyddsåtgärder för bullerberörda byggnader, det vill säga de byggnader som på grund av den här järnvägsplanen utsätts för buller från Ostlänken som överskrider riktvärden för trafikbuller om inga bullerdämpande åtgärder vidtas. Bullerskyddsåtgärder utreds för att klara de riktvärden som anges i det elfte villkoret i regeringens tillåtlighetsbeslut. Hänsyn tas även till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt i enlighet med villkor. Erbjudande om förvärv, det vill säga att Trafikverket erbjuder sig att köpa byggnaden, blir enbart aktuellt för de bullerberörda byggnader där kostnaden för bullerskyddsåtgärdena överstiger marknadsvärdet, enligt en schablonvärdering, på det som ska skyddas.

Mer information kring hur bullerberäkningarna har utförts och vilka järnvägsnära och fastighetsnära bullerskyddsåtgärder som kommer att vidtas finns i [Läsanvisningar bullerutbredningskartor](https://bransch.trafikverket.se/ostlanken-dokument) som ingick i samrådsmaterialet och som nu går att ta del av på Ostlänkens dokumentsida på Trafikverkets webbplats: <https://bransch.trafikverket.se/ostlanken-dokument>.

Den planerade höjningen av väg 771 innebär något högre bullernivåer men riktvärdena kommer att klaras.

Tystberga vattentäkt

Tystbergabygdens Nätverk noterar att banans utformning vid passage av vattenskyddsområdet innebär att riskerna för föroreningar av vattentäkten ser ut att kunna reduceras i betydande utsträckning. Nätverket ser dock att passagen av väg 771 även fortsatt innebär risker med avseende på dagvattenavledning och områdets potentiella föroreningar. Nätverket påtalar att det har tagit fram ett förslag på hur dagvattenavledningen kan utformas för att helt undvika det här området och meddelat Nyköpings kommun därom.

Trafikverkets svar:

Trafikverket är medvetet om områdets känslighet och arbetar systematiskt för att minimera påverkan. Resultaten av kompletterande markmiljöundersökningar visar inte på några föroreningar i mark eller grundvatten i provtagningspunkterna.

Som underlag för att ta fram bygghandling och förfrågningsunderlag för entreprenadskedet görs alltid ytterligare geo- hydro- och miljötekniska markundersökningar. Även i byggskedet kan det bli aktuellt att göra kompletterande undersökningar av anlita entreprenör, exempelvis om föroreningar som inte tidigare upptäckts påträffas.

Trafik under byggtiden

Tystbergabygdens Nätverk konstaterar att korsningen mellan Ostlänken och väg 771 dessbättre ligger strax söder om Tystberga trafikplats, varför Tystberga tätort inte lär beröras i alltför hög grad av anläggningstrafiken. Nätverket lämnar även ett förslag på var eventuell trafik mellan byggarbetsplatser vid korsningarna mellan Ostlänken och väg 771 respektive 774 bör färdas.

Nätverket ställer sig även frågande till om det kommer att vara möjligt att köra med bussar och annan tung trafik under den tid väg 771 ska höjas upp på en vägbank och en vägbro över Ostlänken. Även avfarten från motorvägen söderifrån vid Tystberga trafikplats samt påfarten för trafik i norrgående riktning kommer att behöva byggas om där. Det påtalas att en brandbil är stationerad vid brandstationen nära korsningen mellan Stationsvägen och Stockholmsvägen i centrala Tystberga. Brandbilen gör mestadels snabba utryckningar vid trafikolyckor på motorvägen, men den ska även kunna göra insatser vid eventuella olyckor inom det för Nyköpings landsbygd mycket stora arbetsområdet vid Studsvik.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar med sig synpunkterna gällande genomfartstrafik i projektet. I det fortsatta arbetet kommer byggskedet att detaljstuderas. Oavsett hur byggskedet genomförs kommer Trafikverket att säkerställa att tillgängligheten mellan områdena är god, även beaktat ur räddningstjänstens perspektiv.

Platser för lager, depåer och fordonsuppställning

Tystbergabygdens Nätverk informerar om att det finns en av kommunen ägd men ännu inte exploaterad industrifastighet knappt två kilometer från Tystberga trafikplats. Fastigheten är lämplig för fordonsuppställning och förvaring av material.

Trafikverkets svar:

Trafikverket noterar att informationen om platser för lager, depåer och fordonsuppställning tillhandahölls av Tystbergabygdens Nätverk redan 2017 och tackar för informationen. Platsen övervägs för produktionsändamål.

Landskaps- och bebyggelsemiljöer

Kulturhistoriskt intressanta landskaps- och bebyggelsemiljöer kommer oundvikligen att försvinna eller i alla fall påverkas avsevärt genom tillkomsten av Ostlänken. Tystbergabygdens Nätverk önskar att yngre bebyggelsemiljöer, inklusive sådana vid gårdar som varit i full verksamhet fram till nutid, kommer att dokumenteras åtminstone fotografiskt. Denna dokumentation skulle med fördel kunna ingå i det nya Länsmuseet i Nyköpings samlingar.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar med sig förslaget om att dokumentera landskaps- och bebyggelsemiljöer som kommer att försvinna till följd av Ostlänkens sträckning för att se hur detta bör hanteras i det fortsatta kulturmiljöstärkande arbetet som Trafikverket utför inom projektet.

Uppdaterat svar 2022-06-16:

Parallellt med arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen pågår, på frivillig basis, ett arbete med att identifiera kulturmiljöstärkande åtgärder för driftskedet. Sådana åtgärder syftar till att stärka och tydliggöra kulturmiljövärden och visa nuvarande och kommande generationer på tidigare generationers liv och leverne. Arbetet leds av Trafikverket och samordnas för samtliga delar av Ostlänken i dialog med länsstyrelser, kommuner och fastighetsägare.

Buller- och säkerhetsfrågor

Tystbergabygdens Nätverk framför att det fortfarande finns förhoppningar om dels ett utökat bullerskydd längs Nyköpingsbanan med anledning av prognosen om en utökad godstrafik, dels att den enda övergången som finns görs säkrare.

Trafikverkets svar:

Trafikverket utreder behovet av bullerskyddsåtgärder för bullerberörda byggnader, det vill säga de byggnader som på grund av den här järnvägsplanen utsätts för buller från Ostlänken som överskrider riktvärden för trafikbuller om inga bullerdämpande åtgärder vidtas. Bullerskyddsåtgärder utreds för att klara de riktvärden som anges i det elfte villkoret i regeringens tillåtlighetsbeslut. Hänsyn tas även till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt i enlighet med villkor. Erbjudande om förvärv, det vill säga att Trafikverket erbjuder sig att köpa byggnaden, blir enbart aktuellt för de bullerberörda byggnader där kostnaden för bullerskyddsåtgärderna överstiger marknadsvärdet, enligt en schablonvärdering, på det som ska skyddas.

Järnvägskorridoren vari den nya anläggningen ska lokaliseras utreddes inom ramen för förstudien och järnvägsutredningen och är genom regeringens tillåtlighetsbeslut 2018 fastställd. Nyköpingsbanans trafik berör inte den aktuella delsträckan och omfattas därför inte av bullerskydds- och säkerhetshöjande åtgärder inom ramen för den här järnvägsplanen.

Lokal persontågstrafik på Nyköpingsbanan

Tystbergabygdens Nätverk påpekar fortsatt att den befintliga Nyköpingsbanan på sikt bör användas för lokal och regional persontrafik på hela sträckan mellan Norrköping och Södertälje. Pendeltågstrafik med stopp i de mindre orterna, däribland Tystberga, är en förutsättning för landsbygdens utveckling.

Trafikverkets svar:

Trafikeringen på järnvägsnätet bestäms i en särskild process, vari tågoperatörerna medverkar och kommer med önskemål. Trafikeringen på Nyköpingsbanan regleras inte i järnvägsplanen. Projektet syftar till att anlägga nya spår för persontrafik mellan Järna och Linköping. Järnvägsplanen omöjliggör dock inte en framtida utökning av trafikeringen på Nyköpingsbanan. Frågan är omhändertagen och vidarebefordrad till berörd instans.

5.6 Samråd med allmänheten

Ett första samråd med allmänheten genomfördes i form av ett öppet hus den 31 maj 2017. Samrådsmötet hölls på Tystberga skola kl. 17.00–20.00. Under denna tid ställdes kartmaterial ut och personer från Trafikverkets och Nyköpings kommuns projektorganisation närvarade för att besvara frågor och ta emot synpunkter. En gång varje timme hölls det även muntliga presentationer av Trafikverket. Samrådet besöktes av cirka 90 personer. På mötet fanns även möjlighet att inkomma med frågor och synpunkter skriftligen.

Ett andra samråd med allmänheten hölls digitalt under perioden 27 april till 1 juni 2021. Folkhälsomyndighetens råd och rekommendationer för att förhindra smittspridning av covid-19 medgav inte att ett fysiskt möte kunde anordnas denna gång. Handlingarna ställdes ut på Nyköpings stadshus och på Nyköpings stadsbibliotek och fanns även tillgängliga på Trafikverkets webbplats där allmänheten kunde lämna sina synpunkter, i synpunktsformuläret men även på den interaktiva kartan som tagits fram för webben.

För att skapa kännedom om samrådet och driva trafik till Trafikverkets webbplats (www.trafikverket.se/ostlankennykoping) annonserades under den andra samrådsperioden ett inlägg på Facebook den 27 april till den 4 maj. I såväl inläggets text som i Trafikverkets svarskommentarer framgick att formella synpunkter lämnas via Trafikverkets webbplats. Inlägget riktades till personer i åldern 18 år eller äldre som bor eller nyligen varit inom en radie på 5 kilometer från den planerade spårlinjen inom järnvägsplanen för Ostlänken, delen Sillekrog–Sjösa. Inlägget kommenterades totalt 47 gånger, varav 10 var Trafikverkets svar. Majoriteten av kommentarerna berörde politiska beslut om till exempel stationslägen och investeringskostnad för Ostlänken som helhet, snarare än järnvägsanläggningen på sträckan Sillekrog–Sjösa.

Utöver de öppna samrådstillfällena har allmänheten löpande under projektet haft möjlighet att komma med frågor och synpunkter via synpunktsformuläret som finns på Trafikverkets hemsida (www.trafikverket.se/ostlankennykoping).

Här sammanfattas de synpunkter på projektet som har inkommit från privatpersoner samt Trafikverkets svar, först från samrådet av spårlinjen 2017 (avsnitt 5.6.1) och därefter från samrådet av järnvägens utformning och planförslagets konsekvenser 2021 (avsnitt 5.6.2).

5.6.1 Synpunkter på spårlinjen (2017)

Vägar

I flera inkomna skrivelser framförs synpunkter på allmänna vägar. I en skrivelse framförs önskemål om ändrad sträckning av väg 771 för att undvika en hög bro över järnvägen. I en skrivelse önskas att E4 bibehåller sin placering vid Uttersjön. Om detta inte är möjligt önskas bullerdämpande åtgärder i anslutning till tomten.

I en skrivelse önskas att järnvägen och den enskilda vägen som ansluter till väg 774 strax norr om korsningen mellan väg 774 och väg 776 placeras närmare varandra. Detta för att inte åkermark ska hamna mellan väg och järnväg.

Oro för barn och ungas trafiksäkerhet när de går till skolan längs väg 771 framförs också. Oron har uppkommit i och med att väg 771 i samrådsmaterialet skulle byggas om till en bro som anläggs över järnvägen.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar med sig synpunkterna i projektet. I det fortsatta arbetet kommer de allmänna vägarna att detaljstuderas.

Den varierade topografin medför att järnvägen kommer att växla mellan att gå på bro, i skärning och på bank. Den spårlinje som presenterats grundar sig i ett utredningsarbete där bland annat landskapets förutsättningar, känslighet och potential för förändring har bedömts. Alternativa lägen för spårlinjen har studerats utifrån bland annat miljö för de boende, ekonomi, tekniska förutsättningar samt påverkan på värdefulla natur- och kulturmiljöer. En samlad bedömning av de olika förutsättningarna har lett fram till föreslagen spårlinje.

Trafikverket har optimerat spårlinjen efter att samråd skedde på öppet hus 2017. Den nya spårlinjen innebär inte att E4 behöver få en ny sträckning. Väg 771 förläggs dock fortfarande över den nya stambanan eftersom denna behöver ha en låg profil för att bevara visuella samband och minimera påverkan på vattentäkten i området.

Uppdaterat svar 2021-12-22:

Förslag till spårlinjens nya dragning presenterades på samrådet våren 2021. I det fortsatta arbetet har väg 771 breddats för att säkerställa utrymmet för Näckrosleden, en cykelled av rekreativ karaktär. Gång- och cykelvägen anläggs på den södra sidan av vägen. Vägbron kommer att förses med räcken.

Trafik under byggtiden

I en skrivelse framförs önskemål om att inte stänga Bältingevägen (väg 778), som förbinder Lästringe med skola och E4, under byggtiden. Om denna väg stängs skulle orimligt långa resor behöva göras, vilket påverkar miljön och räddningstjänstens uttryckningar negativt. Det finns heller inga allmänna kommunikationer som kan ersätta vägsträckan. I en skrivelse framförs behov av en serviceväg mellan väg 771 och väg 774 för att avlasta vägarna i Tystberga från tung trafik.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar med sig synpunkterna i projektet. I det fortsatta arbetet kommer byggskedet att detaljstuderas. Oavsett hur byggskedet genomförs så kommer Trafikverket att säkerställa att tillgängligheten mellan områdena är god. Generellt sett ska allmänna vägar hållas öppna eller ledas om. Påverkan på räddningstjänstens framkomlighet, kollektivtrafik samt barn och ungas rörelsevägar ska minimeras så långt det är möjligt. Att uppföra servicevägar med syfte att avlasta vägar i Tystberga från tung trafik ingår däremot inte i projektet. Önskemålet vidarebefordras till andra delar inom Trafikverkets organisation samt Nyköpings kommun.

Spårlinje och stationer

I en skrivelse framförs att Ostlänken bör gå via Nyköping med en station inne i tätorten i stället för vid Skavsta. En tågstation vid Skavsta förutsätter att flygbolagen även fortsättningsvis trafikerar Skavsta flygplats och inte ändrar sina flyglinjer. I två skrivelser ifrågasätts byggnationen av en ny stambana. Om järnvägen i stället byggs för snabbtåg kan fler stationer skapas. Byggande av snabbtåg bedöms även leda till ett mindre markanspråk och en lägre kostnad. Två skrivelser avser önskemål om pendeltågstrafik på den befintliga järnvägen med stationer bland annat i Tystberga.

Trafikverkets svar:

Nyköping och Skavsta kommer att behöva var sin station som byggs ut och trafikeras oberoende av varandra för att attrahera dels flygresenärerna, dels pendlingsresenärerna i Nyköping. Dessa resenärer är inte desamma och restider, turtäthet och tillgänglighet till stationen är faktorer som spelar en avgörande roll för att människor ska välja tåget. Stationen i Skavsta ska främja utvecklingen av Skavsta flygplats och det planerade verksamhetsområdet söder om flygplatsen i enlighet med Nyköpings kommuns översiktsplan.

Trafikeringen på järnvägsnätet bestäms i en särskild process, vari tågoperatörerna medverkar och kommer med önskemål. Trafikeringen på Nyköpingsbanan är således en fråga för marknaden och regleras inte i järnvägsplanen. Projektet syftar till att anlägga nya spår för persontrafik mellan Järna och Linköping. Järnvägsplanen omöjliggör dock inte en framtida utökning av trafikeringen på Nyköpingsbanan. Frågan är omhändertagen och vidarebefordrad till berörd instans.

Buller och vibrationer

I en skrivelse framförs att det är järnvägen och inte husen som ska förses med åtgärder som dämpar bullernivåerna. Bullerskydd behöver även omfatta broar (mer specifikt viadukten vid Stockholmsvägen). Därtill behöver noggranna mätningar av buller och vibrationer göras.

Trafikverkets svar:

Trafikverket utreder behovet av bullerskyddsåtgärder för bullerberörda byggnader, det vill säga de byggnader som på grund av den här järnvägsplanen utsätts för buller från Ostlänken som överskrider riktvärden för trafikbuller om inga bullerdämpande åtgärder vidtas. För bullerberörda byggnader som är aktuella för fastighetsnära bullerskyddsåtgärder på grund av Ostlänken tas hänsyn även till övrig statlig trafikinfrastruktur vid dimensionering av åtgärder.

Bullerskyddsåtgärderna fastställs i järnvägsplanen. Förväntade bullernivåer redovisas i projektets miljökonsekvensbeskrivning och bullerskyddens estetiska aspekt behandlas i gestaltningsprogrammet.

Beräkningar av förväntade stomljuds nivåer och vibrationer kommer även att utföras utmed sträckan och redovisas i projektets miljökonsekvensbeskrivning.

I byggskedet uppkommer vibrationspåverkan dels från sprängning, dels från spontning och pålning. Trafikverket definierar ett inventeringsområde i närheten av planerade arbeten. Inom detta område kommer påverkan av vibrationer på byggnader att utredas. Inför att de vibrationsalstrande arbetena kommer att utföras erbjuds en besiktning av byggnaden. När de vibrationsalstrande arbetena har avslutats kommer en efterbesiktning av byggnaden att genomföras. Vid denna jämförs påverkan med protokoll från förbesiktningen och behov av åtgärder identifieras.

Uppdaterat svar 2021-12-22:

Bullerskyddsåtgärder har utretts för att klara de riktvärden som anges i det elfte villkoret i tillåtighetsbeslutet. Hänsyn tas även till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt i enlighet med villkor.

Mer information kring hur bullerberäkningarna har utförts och vilka järnvägsnära och fastighetsnära bullerskyddsåtgärder som kommer att vidtas finns i [Läsanvisningar bullerutbredningskartor](https://bransch.trafikverket.se/ostlanken-dokument) som ingick i samrådsmaterialet och som nu går att ta del av på Ostlänkens dokument sida på Trafikverkets webbplats: <https://bransch.trafikverket.se/ostlanken-dokument>.

Även beräkningar av komfortvibrationer har utförts utmed sträckan och visar att riktvärdena kommer att klaras. Eftersom inga järnvägstunnlar återfinns på delsträckan behöver inte påverkan med avseende på stomljud utredas.

Passager

I flera skrivelser påtalas vikten av passager tvärs Ostlänken och E4. Många uttrar har till exempel förolyckats på E4 när de rört sig över vägen. Uttern använder sig inte av de trummor och passager som finns under E4 och artens behov av att röra sig över E4 behöver därmed tillgodoses. Större viltpassager efterfrågas även vid vägar och vattendrag.

I en skrivelse framförs önskemål om att utforma broar över vattendrag samt bro över järnvägen för väg 771 så att betesdjur och vilt kan passera.

I en skrivelse framförs att en bro över vattentäkten Rogstafältet skulle vara fördelaktig och möjliggöra för både betesdjur och vilt att passera under järnvägen samt fortsatt bete mellan E4 och järnvägen.

En skrivelse innehåller en skiss som illustrerar hur en vattenpassage under järnväg bör utformas.

Trafikverkets svar:

Trafikverket jobbar för att minimera den barriäreffekt som anläggningen kan förväntas innebära. För tillfället pågår ett fördjupat arbete kring passager. I kommande projektering kommer passagemöjligheterna att detaljstuderas och redovisas i järnvägsplanen samt konsekvensbeskrivas i miljökonsekvensbeskrivningen. Detta arbete inkluderar samtliga typer av passager och identifierar bland annat de funktioner som passagerna har och hur de på bästa sätt kan upprätthållas eller ersättas. Samtliga transportslag och fordonstyper innefattas av det fördjupade arbetet kring passager. Föreslagna lokaliseringar och utformningar av passager kommer att presenteras på nästa samråd.

Uppdaterat svar 2021-12-22:

I det fördjupade arbetet kring passager har passagemöjligheterna detaljstuderats och finns redovisade i järnvägsplanen med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning.

Passager för vilt har så långt som möjligt placerats i miljöer där djur förväntas röra sig, såsom skog, skogsbyn, dalgångar (med eller utan vatten) samt där mänsklig påverkan är så låg som möjligt. Saknas naturliga vandringsstråk i landskapet har passagerna förlagts utifrån närmaste lämpliga passage för respektive målgrupp, lämplighet givet järnvägens profilläge, samlokalisering med befintliga passager och närhet till annan infrastruktur samt platsspecifika kravställningar.

Vatten och avlopp

En skrivelse avser Nyköpings kommuns vatten- och avloppsledning till Ånga gård. Vatten- och avloppsledningen föreslås gå fram till Helgö (väg 219) och därifrån norrut i förkastningssprickan till Bränntorp och vidare till Tystberga reningsverk. Studsvik, som i dagsläget har ett bristfälligt vatten- och reningsverk, kan i framtiden ansluta till vatten- och avloppsledningen vid Helgö. Fördelarna med detta är att Tystberga inte behöver ha ett vatten- och reningsverk och Studsvik släpper inte ut vatten i Östersjön. Trafikverket behöver heller inte riskera Tystberga vattentäkt.

Trafikverkets svar:

Vattentäkten, avvattning och befintliga ledningar är viktiga förutsättningar som hanteras i projektet. I det fortsatta arbetet kommer detta att detaljstuderas.

Restider

I en skrivelse framförs att de utlovade restiderna mellan Östergötland, Stockholm och södra Södermanland inte kommer att komma Nyköpings kommun till gagn.

Nyköpingsbor som inte är bosatta i närheten av den planerade stationen i Skavsta får resa med buss eller bil till Nyköpings resecentrum för att sedan resa vidare med tåg.

Trafikverkets svar:

Projektet förväntas ge betydande förbättringar även för boende i Nyköpings kommun. Kapaciteten i spårsystemet utökas vilket skapar förutsättningar för bättre punktlighet och tillförlitlighet. Med snabba persontåg och regionaltåg får Nyköping snabbare restider jämfört med idag även om resan till stationen fortsättningsvis måste ske med buss, bil eller cykel.

Rogstafältet

I en skrivelse ges information om grus- och vattentäkten. Föreslagen sträckning över vattentäkten är den bästa möjliga. I östra delen av täkten kördes grus ut med tåg och området kan eventuellt ha spår av kemiska bekämpningsmedel. Obekräftade uppgifter gör gällande att tåg kan ha fyllts med bekämpningsmedel på denna plats. Spår av bekämpningsmedel har hittats i det kommunala vattnet. I östra delen av täktområdet händer det vid enstaka tillfällen att grundvatten tränger upp genom täktens botten vid högt grundvattenstånd. I diken för avvattning av åker, Tystberga samhälle samt väg 771 tränger grundvatten upp i stort sett alltid, även vid lågt grundvattenstånd.

Vid Rogsta finns ett välbesökt fornlämningsområde. I samband med att E4 byggdes påträffades även skeppsvrak i området.

Trafikverkets svar

Trafikverket tar med sig informationen gällande förorenad mark i projektet. I det fortsatta arbetet kommer detta att detaljstuderas.

Uppdaterat svar 2021-12-22:

Stor vikt har lagts vid utformningen av passagen av Rogstafältet och Trafikverket arbetar för att påverkan på vattentäkten ska bli så liten som möjligt under både bygg- och driftskede. För att undvika att grundvattnets kvalitet och kvantitet påverkas har till exempel produktionsytorna förlagts på bästa möjliga sätt för att ta höjd för risken att föroreningar sprids. Resultaten av kompletterande markmiljöundersökningar visar dock inte på några föroreningar i mark eller grundvatten i provtagningspunkterna.

Återinfiltration av dag- och dränvatten till täkten planeras i driftskedet. Den torrdamm som planeras ska fungera som ett kontrollerat översvämningssområde för infiltration av vattnet. Den bedöms vara tillräckligt dimensionerad för att fylla detta syfte.

Som underlag för att ta fram bygghandling och förfrågningsunderlag för entreprenadskedet görs alltid ytterligare geo- hydro- och miljötekniska markundersökningar. Även i byggskedet kan det bli aktuellt att göra kompletterande undersökningar av anlitad entreprenör, exempelvis om föroreningar som inte tidigare upptäckts påträffas. Om föroreningar påträffas i täkten kommer dessa att hanteras enligt gällande krav och riktlinjer.

5.6.2 Synpunkter på samrådshandlingarna (2021)

Spårlinje

En skrivelse innehåller en skiss som illustrerar hur järnvägen kan dras söder om Uttersjön med anslutningspunkten till den östra delen av bibanan placerad inom ramen för den aktuella järnvägsplanen i stället för inom angränsande järnvägsplan för Ostlänken, delen Sjösa–Skavsta.

I en annan skrivelse ifrågasätts val av spårlinje i höjd med Granlund och det påtalas att det inte kommer att finnas något värde kvar av fastigheterna i området och att ett utköp vore på sin plats.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för synpunkterna och förslaget på ny anslutningspunkt till den östra delen av bibanan. Spårlinjens lokalisering har dock utretts grundligt och förankrats med länsstyrelsen och den mängd olika aktörer som ingår i projektets samrådsrets. En grundläggande utgångspunkt är att när en järnväg byggs ska den ges ett sådant läge och utformas så, att ändamålet med järnvägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskäligen kostnad. Hänsyn har tagits till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden. Den spårlinje som nu utreds och som ligger till grund för markanspråket har funnits vara den bäst lämpade i detta avseende. En sammanvägning av ett stort antal aspekter har gjorts och den föreslagna spårlinjen är den som funnits mest lämplig.

Information kring ersättningsregler med mera finns att läsa i [Väg eller järnväg på min mark – hur får jag ersättning?](#).

Trafikering

I en inkommen skrivelse frågas vilken dimensionering som finns planerad för Ostlänken, det vill säga hur många tåg som kommer att gå per timme och vilka tågtyper det kommer att vara fråga om.

Trafikverkets svar:

Enligt trafikprognosen för 2040 ska Ostlänken trafikeras av 50 fjärrtåg mot Göteborg och Malmö per dygn. Därtill tillkommer 84 regionaltåg per dygn som gör uppehåll vid stationerna längs Ostlänken. Regionaltågen kommer antingen att gå till Norrköping och Linköping eller vända i Skavsta. Siffrorna gäller totalt för båda riktningarna. Både fjärrtåg och regionaltåg förväntas köra i 250 km/tim. När trafiken är som tätast (morgon och eftermiddag) kan man räkna med att det går ett tåg i vardera riktning ungefär var 10:e minut. Ingen trafik planeras nattetid.

Buller

En inkommen skrivelse påtalar att boende i kulturminnesmärkta miljöer på Ostlänkens sträckning har svårt att skydda sig från buller eftersom kulturminnesskyddet är så starkt att det omöjliggör bullerskyddsåtgärder som ofta anses förfulande i relation till kulturminnesskyddet. I skrivelsen uttrycks önskemål om att i stället för Ostlänken bygga en ny stambana för godstrafik, samlokaliserad med E4.

En annan skrivelse rör specifika fastigheter där järnvägsnära bullerskyddsåtgärder efterlyses för att möjliggöra att de boende ska kunna vistas på sina uteplatser. En bullerskyddsskärm redan vid banvallen är enda sättet enligt synpunktslämnaren.

Trafikverkets svar:

Trafikverket kan inte beakta synpunkten om att bygga en ny stambana för godstrafik inom ramen för detta projekt. Projektet syftar till att bygga en ny stambana för snabba persontåg mellan Siljekrog och Sjösa. Trafikverket vidarebefordrar synpunkten till den instans inom myndigheten som ansvarar för den långsiktiga planeringen av transportinfrastrukturen.

För fastigheterna som den andra skrivelsen avser är det inte aktuellt med järnvägsnära bullerskyddsåtgärder. Fastigheterna är bullerberörda men har avskärmade uteplatser på den motsatta sidan av byggnaderna. De erbjuds även fasadåtgärder.

Trafikverket utreder behovet av bullerskyddsåtgärder för bullerberörda byggnader, det vill säga de byggnader som på grund av den här järnvägsplanen utsätts för buller från Ostlänken som överskrider riktvärden för trafikbuller om inga bullerdämpande åtgärder vidtas. Bullerskyddsåtgärder utreds för att klara de riktvärden som anges i det elfte villkoret i regeringens tillåtlighetsbeslut. Hänsyn tas även till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt i enlighet med villkor. Erbjudande om förvärv, det vill säga att Trafikverket erbjuder sig att köpa byggnaden, blir enbart aktuellt för de bullerberörda byggnader där kostnaden för bullerskyddsåtgärderna överstiger marknadsvärdet, enligt en schablonvärdering, på det som ska skyddas.

Bullerskyddsåtgärderna fastställs i järnvägsplanen. Förväntade bullernivåer redovisas i projektets miljökonsekvensbeskrivning och bullerskyddens estetiska aspekt behandlas i gestaltungsprogrammet.

Mer information kring hur bullerberäkningarna har utförts och vilka järnvägsnära och fastighetsnära bullerskyddsåtgärder som kommer att vidtas finns i [Läsanvisningar bullerutbredningskartor](#) som ingick i samrådsmaterialet och som nu går att ta del av på Ostlänkens dokumentsida på Trafikverkets webbplats: <https://bransch.trafikverket.se/ostlanken-dokument>.

Vid detaljprojektering av bullerskyddsåtgärder ska hänsyn tas till gällande lagstiftning som reglerar byggnaders kulturvärden; 3–4 kap. kulturmiljölagen (1988:950) (enskilda byggnadsminnen respektive kyrkliga kulturminnen) och plan- och bygglagen (2010:900), exempelvis 13 § (förbud mot förvanskning), 14 § (anpassat underhåll) och 17 § (varsamhetskrav vid ändring). Även i Boverkets byggregler – föreskrifter och allmänna råd (BFS 2011:26) finns specifika skrivningar om hur kulturvärden kan vara kopplade till bebyggelse. Förordning (2013:558) om statliga byggnadsminnen är inte aktuell eftersom det inte finns några statliga byggnadsminnen på delsträckan.

I program Ostlänken påbörjas arbetet med detaljdimensionering av bullerskyddsåtgärder för byggnader med kulturhistoriskt värde i och med att en järnvägsplan fastställs och vinner laga kraft. Ett underlag som klargör om det finns byggnader eller bebyggelsemiljöer med någon form av kulturvärde som kan påverkas negativt av fastighetsnära bullerskyddsåtgärder ska tas fram.

I ett första steg i detta arbete görs ett utpekande och en klassificering som översiktligt karaktäriserar och värderar byggnader som är aktuella för fastighetsnära bullerskyddsåtgärder enligt fastställd plan. I ett andra steg görs en bedömning och gradering av lämpligheten att genomföra fastighetsnära bullerskyddsåtgärder i form av standardåtgärder på byggnader med hänsyn till redovisade kulturvärden.

Arbetet ska utföras av byggnadsantikvarie och hålla en sådan nivå att rätt bedömningar kan göras.

Passager

I flera skrivelser lyfts vikten av passager tvärs Ostlänken och E4. Många undrar över deras placering och om de planerade passagerna är tillräckliga.

I en skrivelse uttrycks att det långsiktiga miljötanket saknas i projekteringen av passager med hänvisning till modern tunnelteknik för ekodukter.

Trafikverkets svar:

Samtliga passager som planeras framgick av samrådsmaterialet (se till exempel [Temakartor landskapets värden, rekreation och jordbruksmark](#)) som nu går att ta del av på Ostlänkens dokumentsida på Trafikverkets webbplats: <https://bransch.trafikverket.se/ostlanken-dokument>.

Vägledande dokument i arbetet med viltpassager har bland annat varit riktlinjer landskap, råd och krav för vägars och gators utformning, temablad natur och rapporterna PM Ekologiska samband (2015) och Vilda djur och infrastruktur (2005). Vid planläggning av järnväg så ska miljöpåverkan minimeras men även hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt enligt lagen om byggande av järnväg. En sådan bedömning har även gjorts för passagerna.

Passager har så långt som möjligt placerats i miljöer där djur förväntas röra sig, såsom skog, skogsbryn, dalgångar (med eller utan vatten) samt där mänsklig påverkan är så låg som möjligt. Saknas naturliga vandringsstråk i landskapet har passagerna förlagts utifrån närmaste lämpliga passage för respektive målgrupp, lämplighet givet järnvägens profilläge, samlokalisering med befintliga passager och närhet till annan infrastruktur samt platsspecifika kravställningar.

Passager samlokaliseras där så är möjligt med passager som uppkommer på grund av att järnvägen måste gå på bro för att passera väg eller vattendrag, eller för att den kringliggande omgivningen medför behov av brolösning. Det längsta avståndet mellan två storviltpassager kommer att bli 4,5 kilometer vilket följer de anvisningar som ges i riktlinjer landskap om att storviltpassager ska förläggas med ett avstånd på 4–6 kilometer. Utöver dessa storviltpassager planeras ett antal anpassade vägportar, strandpassager, landskapsbroar och gångpassager som komplement för stort, medelstort eller mindre vilt.

En åtgärdsvalsstudie av faunaåtgärder på E4 mellan Linköping och Järna har utförts av Trafikverkets verksamhetsområde Planering och beslut om den fortsatta hanteringen har fattats den 18 maj 2021. Beslutet finns diariefört på TRV 2018/28329 och innebär bland annat att två av de föreslagna viltpassagerna ska anläggas inom ramen för Ostlänken, varav en på delsträckan Sillekrog–Sjösa. Placeringen av denna är samordnad med en av de passager som redovisas i järnvägsplanen. Eftersom det i nuläget saknas finansiering för viltpassagen har den ännu inte arbetats in i järnvägsplanen.

Uppdaterat svar 2022-10-28:

Ekodukten över E4 i området mellan Tystberga och Sjösa kommer inte att ingå i denna järnvägsplan utan planläggs i en separat vägplan.

6 Underlag

- Inkomna skrivelser
- Samrådsredogörelse Förstudie, november 2002
- Samrådsredogörelse Järnvägsutredning Ostlänken avsnittsutredning Järna-Norrköping, september 2009
- Samrådsredogörelse Samrådsunderlag, oktober 2016

Bilaga 1 – samrådsrets 2017

Boverket	Nyköpings Frisksportklubb
Elsäkerhetsverket	Nyköpings kommun
Energimyndigheten	Nyköpingsåarnas vattenvårdsförbund
Europakorridoren	Nyköping-Östgötalänken AB
Folkhälsomyndigheten	Oxelösunds hamn AB
Fortifikationsverket	Regionförbundet Sörmland
Friluftsförbundet Nyköping	Riksantikvarieämbetet
Föreningen Södermanlands Ornitologer	Sjöfartsverket
Försvarsmakten	Skanova
Green Cargo	SSAB
Gästbudsstaden AB	Stambanan.com
Havs- och vattenmyndigheten	Statens fastighetsverk
Jernhusen	Statens geotekniska institut (SGI)
Kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet	Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)
Landstinget i Sörmland	Strålsäkerhetsmyndigheten
Livsmedelsverket	Svenska Jägareförbundet
LRF Södermanland	Svenska kyrkan
Länsstyrelsen i Södermanlands län	Sveriges geologiska undersökning (SGU)
Länstrafiken Sörmland AB	Sveriges meteorologiska institut (SMHI)
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)	Sveriges Sportfiske- och Fiskevårdsförbund
Mälardalstrafik Mälare AB	Sörmlandsleden
Naturskyddsföreningen Södermanland	Tillväxtverket
Naturvårdsverket	Trafikanalys

Transportstyrelsen

Vattenfall Regionnät AB

Trosa kommun

Villaägarna Nyköping Oxelösund

Tystberga hembygdsförening

Östra Sörmlands lantliga rytтарförening

Tågoperatörerna

Östsvenska handelskammaren

Vattenfall Eldistribution AB

Bilaga 2 – samrådsrets 2021

Ambulanssjukvården Sörmland	LRF Södermanland
Botaniska sällskapet Stockholm	Länsstyrelsen i Södermanlands län
Boverket	Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)
Cykelfrämjandet Sörmland	Mälardalstrafik Mälardalen AB
E.ON Elnät Sverige AB	Naturhistoriska riksmuseet
Elsäkerhetsverket	Naturskyddsföreningen Södermanland
Energimyndigheten	Naturvårdsverket
Europakorridoren	Nyköping i samverkan (NYSAM)
Folkhälsomyndigheten	Nyköping-Oxelösunds
Fortifikationsverket	Vattenverksförbund
Friluftsrådet Nyköping	Nyköpings Frisksportklubb
Fågelföreningen Tärnan	Nyköpings kommun
Fältbiologerna	Nyköpingsåarnas vattenvårdsförbund
Föreningen Sörmlands Ornitologer	Nyköping-Östgötalänken AB
Föreningen Sörmlandsentomologerna	ONYX näringslivsutveckling AB
Försvarsmakten	Pensionärernas riksorganisation (PRO)
Green Cargo	Polismyndigheten Region Öst
Gästabudstaden AB	Postnord
Havs- och vattenmyndigheten	Region Sörmland
Jernhusen	Region Östergötland
Jordbruksverket	Riksantikvarieämbetet
Kommunbyggråd Nyköping	Sjöfartsverket
Lantmäteriet	Skanova
Livsmedelsverket	Skogsstyrelsen

SSAB	Södermanlands Hembygdsförbund (ingår delvis i Region Sörmland)
Stall Folkesson i Tystberga KB (hästhållning, Stora Ekeby)	Sörmlandskustens räddningstjänst
Stambanan.com	Sörmlandsleden
Statens fastighetsverk	Tillväxtverket
Statens geotekniska institut (SGI)	Trafikanalys
Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)	Transportstyrelsen
Stockholms Skavsta Utveckling	Trosa kommun
Strålsäkerhetsmyndigheten	Tystberga hembygdsförening
Svenska Jägareförbundet	Tystberga jaktskytteklubb
Svenska kraftnät	Tystbergabygdens nätverk
Svenska kyrkan	Tågföretagen (tidigare Tågoperatörerna)
Sveriges biodlares riksförbund	Uttersjön flugfiskeklubb
Sveriges geologiska undersökning (SGU)	Vattenfall Eldistribution AB
Sveriges meteorologiska institut (SMHI)	Western Riders Nyköping
Sveriges Sportfiske- och Fiskevårdsförbund	Villaägarna Nyköping Oxelösund
Svärta-Trosa jaktvårdskrets (under Svenska Jägareförbundet)	Östra Sörmlands lantliga rytтарförening
	Östsvenska handelskammaren



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1.
Telefon: 0771–921 921, Texttelefon: 010–123 50 00

www.trafikverket.se