

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Ostlänken, delen Sillekrog–Sjösa

Nyköpings kommun, Södermanlands län

Järnvägsplan, 2021-04-21

Diarienummer: TRV 2014/72086



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 172 90 Sundbyberg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771–921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse Ostlänken, delen Sillekrog–Sjösa

Författare: COWI AB

Dokumentdatum: 2021-04-21

Ärendenummer: TRV 2014/72086

Kontaktperson: Jonas Nimfelt, Trafikverket

Sammanfattning

Trafikverket vill tacka 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 olika myndigheter, enskilda personer med flera. I samrådsredogörelsen kommenterar Trafikverket de inkomna synpunkterna. Denna version av samrådsredogörelsen inkluderar synpunkter avseende järnvägsplanen för Sillekrog–Sjösa som inkommit till Trafikverket fram till och med den 9 april 2021.

Under framtagandet av järnvägsplanen har samrådsmöten löpande hållits med Länsstyrelsen i Södermanlands län, Nyköpings kommun, Sörmlands kollektivtrafikmyndighet, trafikoperatörer samt fastighetsägare som kan bli berörda av järnvägen. Ett samråd med allmänheten hölls i form av ett öppet hus den 31 maj 2017 i Tystberga skola i Tystberga. Samrådet besöktes av cirka 90 personer. Efter det öppna huset har ett trettiotal skriftliga synpunkter inkommit till Trafikverket och synpunkter fortsätter att komma in.

De synpunkter och frågor som inkommit 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 diverse arbets- och jordbruksmaskiner. Därtill har önskemål framförts om persontrafik på Nyköpingsbanan.

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 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.

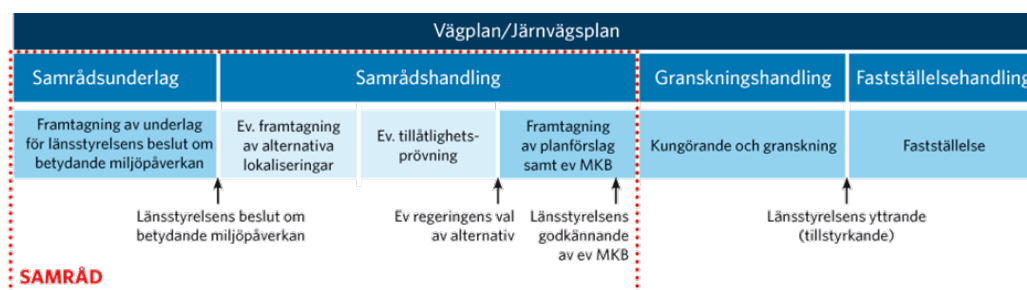
För tillåtligheten gäller elva villkor som reglerar Ostlänkens miljöhänsyn. Sju av dessa är generella villkor och fyra är platsspecifika villkor. Inget av de platsspecifika villkoren berör denna järnvägsplan.

Innehåll

1	PLANLÄGGNINGSPROCESSEN	5
2	PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING	7
3	SAMRÅDSKRETS	8
3.1	Förstudie och järnvägsutredning	8
3.2	Järnvägsplan, samrådshandling	8
4	SAMRÅD	9
4.1	Sammanfattning av samråd genomförda under förstudie och järnvägsutredning	9
4.1.1	Förstudie	9
4.1.2	Järnvägsutredning	9
4.2	Samråd med Länsstyrelsen i Södermanlands län	10
4.3	Samråd med Nyköpings kommun	11
4.4	Samråd med enskilda som kan bli särskilt berörda	15
4.5	Samråd med övriga berörda myndigheter, organisationer och andra intressenter	18
4.6	Samråd med allmänheten	25
5	UNDERLAG	30

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.

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 granskningskedet och hålls tillgänglig för granskning. Samråden ska belysa järnvägens lokalisering, utformning och miljöpåverkan. Synpunkterna som kommer in under samråden sammanställs i en samrådsredogörelse.

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

Ostlänken befinner sig nu i skedet *Samrådshandling – Framtagning av planförslag samt MKB*, med syfte att lägga fast en spårlinje inom den fastställda järnvägskorridoren.

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 samrådskretsen 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 och 2021-02-10.

Den aktuella planläggningsbeskrivningen för detta projekt finns på projektets hemsida: <https://www.trafikverket.se/nara-dig/projekt-i-flera-lan/Ostlanken/aktuella-handlingar-for-ostlanken/>

3 Samrådskrets

3.1 Förstudie och järnvägsutredning

Under förstudie- respektive järnvägsutredningsskedet ansågs samrådskretsen vara så stor att kallelse till samrådsmöten skedde med annons i ett antal tidningar samt via projektets hemsida.

3.2 Järnvägsplan, samrådshandling

Eftersom projektet antas medföra betydande miljöpåverkan gäller utökad samrådskrets. Samrådskretsen har definierats med utgångspunkt i Trafikverkets checklista och består av Länsstyrelsen i Södermanlands län, Region Sörmland och Nyköpings kommun. Region Sörmland övertog huvudmannskapet för kollektivtrafiken den 1 januari 2019. Dessförinnan ingick kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet i samrådskretsen.

Därutöver tillkommer allmänheten, relevanta myndigheter och organisationer, samt gruppen enskilda som kan bli särskilt berörda. Vid urval av relevanta myndigheter och organisationer har hänsyn tagits till de som yttrat sig i tidigare skeden. De som räknas till gruppen enskilda som kan bli särskilt berörda är fastighetsägare inom utredningsområdet och de som bor tillräckligt nära utanför utredningsområdet för att kunna utsättas för bullernivåer högre än dagens riktvärden om inte åtgärder vidtas (givet prognostiserad bullersituation 2040). Även delägare i samfälligheter, gemensamhetsanläggningar och innehavare av rättigheter ingår.

Till varje samrådstillfälle tas en uppdaterad sändlista fram. Av sändlistan framgår vilka som har fått en särskild inbjudan till det allmänna samrådsmötet. Eftersom inga bullerberäkningar hade utförts inför det första samrådstillfället antogs då ett avstånd på 700 meter från föreslagen spårlinje för den nya stambanan för att definiera kretsen av bullerberörda.

För att annonsera om samrådstillfällena går en inbjudan ut till relevanta myndigheter och organisationer samt särskilt berörda. Med inbjudan inkluderas en folder med övergripande information om projektet. Inbjudan sker också via annonser i media samt på Trafikverkets och kommunens hemsida.

4 Samråd

4.1 Sammanfattning av samråd genomförda under förstudie och järnvägsutredning

Under förstudien och järnvägsutredningarna 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 nummer BRÖ 03-1047/SA20. Inkomna synpunkter från järnvägsutredningsskedet är diarieförda på nummer 2010/25632. Handlingarna går att begära ut via Trafikverkets diarium.

4.1.1 Förstudie

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 länsstyrelser, 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. Kommunen framförde att den ser utbyggnaden av Ostlänken som ett angeläget projekt för Nyköping–Oxelösunds samhällsutveckling.

4.1.2 Järnvägsutredning

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 respektive 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. Vid dessa framkom inte några synpunkter som ledde till att korridorjusteringarna inte kunde genomföras.

4.2 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 Trafikverket informerat om projektet och samarbetsformerna har diskuterats. Länsstyrelsen har bland annat lyft vikten av tidig och nära dialog i samrådsprocessen. Andra frågor som behandlats är kultur- och naturmiljö, bland annat järnvägens påverkan på Sörmlandsleden, och vikten av en effektiv masshantering.

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 är efter fragmentering inte berättigat till stöd om det blir mindre än 0,1 hektar 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 miljö kvalitetsnormer för yt- och

grundvatten tas fram i samråd med länsstyrelsen, samt eventuella skyddsåtgärder så att inte bansträckningen medför en negativ påverkan på berörda vattenförekomster.

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 den syn länsstyrelsen ger uttryck för i sitt yttrande och kommer att bevaka frågorna i det fortsatta utformningsarbetet.

4.3 Samråd med Nyköpings kommun

Samråd med kommunen har hållits löpande under arbetet med järnvägsplanen i form av bland annat möten. Vid mötena har Trafikverket informerat om projektet och vilka arbeten som är inplanerade. Samarbetsformer, upplägg för samråd, gränssnitt mellan olika delar inom Ostlänken samt resandeprognoser är frågor som har diskuterats. Minnesanteckningar från referensgruppmöten finns diarieförda.

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 spårinjeeringsarbetet 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 spårinjeeringen passerar områden med höga naturvärden och att man gärna deltar i arbetet med den fortsatta optimeringen av spårinjeeringen 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 synpunkt att spårinjeeringen 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 har förutsättningarna förändrats och nu dimensioneras Ostlänken för hastigheter på upp till 250 km/tim.

Trafikverket lägger 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 referensgruppsmöten för att delta i det fortsatta arbetet.

Vad gäller bullerpåverkan ska påverkan från all statlig infrastruktur beaktas. Arbetet med bullerberäkningar och bullerskyddsutformning pågår. Bullerskyddsåtgärder blir aktuella för de delar som regleras i järnvägsplanen, det vill säga den nya anläggningen och de allmänna vägar som berörs. Val av åtgärder styrs av vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Anläggningen ska utföras så att störningar från buller inte överskrider Trafikverkets angivna riktvärden för nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av infrastruktur.

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 gestaltungsprogrammet. 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 också regelbundet att kontrollera att byggbullernivåerna inte överskrider gällande riktvärden. Om nivåerna överskrider riktvärdena sätts bullerskyddsåtgärder in.

Beräkningar av förväntade stomljuds nivåer och vibrationer kommer också 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 passagera har och hur de på bästa sätt kan upprätthållas eller ersättas. Samtliga transportslag och fordonstyper innefattas av det fördjupade arbetet kring passager. I detta arbete 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.

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 arbetsmöten och referensgruppsmöten för att delta i det fortsatta optimeringsarbetet.

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. Spår-optimering kan här ge olika påverkan på sjön.

km 46+500–47+000:

Passagen av E4 är utseendemässigt av intresse för kommunen.

Trafikverkets svar:

Spår-linjens optimering förfinas kontinuerligt i projekteringen, bland annat ska den nya stambanan nu passera Uttersjön på bank. 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. Kommunen inbjuds till arbetsmöten och referensgruppsmöten för att delta i det fortsatta optimeringsarbetet.

4.4 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. De enskilda som kan bli särskilt berörda har även bjudits in till öppet hus, det allmänna samrådsmöte som hölls i Tystberga skola den 31 maj 2017.

Här sammanfattas inkomna synpunkter 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 arbetet 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 projektering av omläggning av vägar och passager för att framkomligheten tvärs den nya stambanan ska kunna upprätthållas. De förslag som för närvarande arbetas fram kommer att presenteras på nästa samråd. Trafikverkets markförhandlare kommer fortsättningsvis att vara i kontakt med berörda fastighetsägare för diskussion kring bruksvägar med mera.

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 Skogsbro–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 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 norra delen av korridoren, i närheten av E4, för att bland annat minimera miljöpåverkan.

Järnvägskorridoren vari den nya anläggningen ska lokaliseras utreddes inom ramen för förstudien och järnvägsutredningen och är genom regeringens tillåtlighetsbeslut 2018 fastställd. Eftersom Nyköpingsbanan är lokaliserad utanför korridoren är det inte möjligt att förlägga spårlinjen för Ostlänken alldeles intill den järnvägen.

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 Skogsbro–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. 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 aktivt 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 passagera 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 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, närrecreation 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 bullernivåerna från den statliga infrastrukturen och bedömer behovet av skyddsåtgärder utifrån de beräknade nivåerna. I det fortsatta arbetet kommer bullerberäkningar att utföras och förslag på åtgärder för att begränsa bullerstörningar att tas fram. En bedömning kommer också att göras om vilka fastigheter som kan bli föremål för erbjudande om förvärv.

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

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. Bäckens 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:

I det fortsatta arbetet kommer bullerberäkningar och förslag till bullerskyddsåtgärder att genomföras. Det finns en stor medvetenhet om att föreslagen sträckning kommer att påverka människors vardag och liv och Trafikverket jobbar aktivt för att minimera denna påverkan. Ersättningsregler med mera finns att läsa i [Väg eller järnväg på min mark – hur får jag ersättning?](#)

4.5 Samråd med övriga berörda myndigheter, organisationer och andra intressenter

Enskilt samråd har under projektet hållits med bland annat Sörmlands kollektivtrafikmyndighet, SSAB och Green Cargo. Minnesanteckningar från mötena finns diarieförda.

Samrådsmöten med kollektivtrafikmyndigheten har genomförts vid två tillfällen, den 23 maj 2016 respektive den 9 november 2016. Vid ett av tillfällena medverkade även Mälåb (nuvarande Mälardalstrafik). Vid mötena har bland annat trafik under byggtiden, samrådsformer samt utformning av uppställningsspår, signaler och spårväxlar diskuterats.

Ett samrådsmöte hölls med SSAB och Green Cargo den 15 december 2016. Diskussioner fördes bland annat om SSAB:s transporter på TGOJ-banan samt avstängningar av banan under byggtiden. SSAB framförde att stopp upp till en vecka kan godtas om de får reda på planerade stopp minst två månader i förväg.

I övrigt har flera myndigheter och organisationer under våren 2017 fått en inbjudan till samråd av planförslaget. I inbjudan skickades det även med en folder med övergripande information om projektet. Vilka myndigheter och organisationer som fått inbjudan framgår av sändlistan. Här sammanfattas inkomna synpunkter från myndigheter och organisationer.

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. Enskilt samråd med Naturvårdsverket bör hållas.

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 passagera över vattendragen bör utformas omsorgsfullt så att de naturliga hydrologiska förhållandena inte påverkas. Hänsyn bör också tas till översvämningrisker 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 bullernivåerna från den statliga infrastrukturen och bedömer behovet av skyddsåtgärder utifrån de beräknade nivåerna. I det fortsatta arbetet kommer bullerberäkningar att utföras och förslag på åtgärder för att begränsa bullerstörningar att tas fram.

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 aktivt för att minimera den barriäreffekt som anläggningen kan förväntas medföra. 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 presenteras på nästa samråd.

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. Kommunbyggerådet 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.

Kommunbyggerådet 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 detaljstuderas. 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 projekt Ostlänken. 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

Kommunbyggerådet 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 järnvägs- hållplatsen. 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 vändslungan 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 projekt Ostlänken. Önskemålen vidarebefordras till berörda delar inom Trafikverkets organisation samt till Nyköpings kommun.

Tystberga vattentäkt

Ostlänken kommer att passera Tystbergas vattentäkt på bro. Kommunbyggerådet 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 eventuella föroreningar begränsad.

Buller- och säkerhetsfrågor

Kommunbyggerådet 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:

Vad gäller bullerpåverkan ska påverkan från all statlig infrastruktur beaktas. Arbetet med bullerberäkningar och bullerskyddsutformning pågår. Bullerskyddsåtgärder blir aktuella för de delar som regleras i järnvägsplanen, det vill säga den nya anläggningen och de allmänna vägar som berörs.

Järnvägskorridoren vari den nya anläggningen ska lokaliseras utreddes inom ramen för förstudien och järnvägsutredningen och är genom regeringens tillåtlighetsbeslut 2018 fastställd. Eftersom Nyköpingsbanan är lokaliserad utanför korridoren är bullerskyddsåtgärder utmed den banan inte aktuella inom ramen för den här järnvägsplanen.

Val av åtgärder styrs av vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Anläggningen ska utföras så att störningar från buller inte överskrider Trafikverkets angivna riktvärden för nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av infrastruktur.

Olika faktorer påverkar bullerspridningen, exempelvis 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 exempelvis bestå av 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.

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

Kommunbygderådet 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.

Kommunbygderådet 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 Kommunbygderåd 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 Tystbergabygdens 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 persontågs- trafik 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. Istället 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.

4.6 Samråd med allmänheten

Samråd med allmänheten genomfördes i form av ett öppet hus den 31 maj 2017. Det allmänna samrådsmötet hölls på Tystberga skola klockan 17–20. 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. Efter öppet hus har totalt ett trettiootal skriftliga synpunkter inkommit till Trafikverket från privatpersoner.

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

Under samrådsmötet ställdes det bland annat flera frågor om markanspråk och järnvägens bullerpåverkan. Flera personer undrade om vad som ligger till grund för föreslagen spårlinje samt om specifika fastigheter eller hus kommer att beröras av intrång och vad som i så fall kommer att ske. Flera personer hade synpunkter på spårlinjens placering för att även fortsättningsvis kunna bruka åker- och skogsmark samt ha åtkomst till jaktmark. Betydelsen av att skydda vattendragen framhölls också.

Ett flertal störs i dagsläget av buller från E4 och är oroade över att bullernivåerna i området kommer att öka i och med Ostlänken. En frågeställning som uppkom var vilka koldioxidutsläpp tågen kommer att medföra och om det är möjligt att köpa utsläppsrätter för tågtrafiken.

Under samrådsmötet framfördes även önskemål om pendeltågstrafik på Nyköpingsbanan med en station i Tystberga samt att Ostlänkens profil i förhållande till Tystberga kyrka beaktas.

De synpunkter som framfördes muntligen under samrådsmötet är i stora drag desamma som har inkommit skriftligen. Här sammanfattas de synpunkter på projektet som har inkommit från privatpersoner och hur Trafikverket ställer sig till dem.

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. 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. Vägen breddas för att säkerställa utrymmet för Näckrosleden, en cykelled av rekreativ karaktär. Gång- och cykelvägen anläggs på den södra sidan av vägen. Förslag till spårlinjens nya dragning kommer att presenteras på nästa samråd.

Trafik under byggtiden

I en skrivelse framförs önskemål om att inte stänga Bålingevägen (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 projekt Ostlänken. 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 istället 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 istället 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 möjliggör 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:

Vad gäller bullerpåverkan ska påverkan från all statlig infrastruktur beaktas. Arbetet med bullerberäkningar och bullerskyddsutformning pågår. Bullerskyddsåtgärder blir aktuella för de delar som regleras i järnvägsplanen, det vill säga den nya anläggningen och de allmänna vägar som berörs. Val av åtgärder styrs av vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Baserat på resultaten från bullerberäkningarna avgörs om bullerskyddsåtgärder ska utföras längs spåret eller lokalt vid bullerutsatta fastigheter. Anläggningen ska utföras så att störningar från buller inte överskrider Trafikverkets angivna riktvärden för nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av infrastruktur. Bullerskyddsåtgärderna fastställs i järnvägsplanen och förväntade bullernivåer kommer att redovisas i projektets miljökonsekvensbeskrivning.

Även beräkningar av förväntade stomljusnivåer och vibrationer kommer 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.

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 aktivt med att minimera den barriäreffekt som anläggningen kan förväntas medföra. För tillfället pågår ett fördjupat arbete kring passager. I kommande projektering kommer passagemöjligheterna att detaljstuderas och beskrivas i miljökonsekvensbeskrivningen. Detta arbete inkluderar samtliga typer av passager och identifierar bland annat vilka funktioner passagera har och hur de på bästa sätt kan upprätthållas eller ersättas. Samtliga transportslag och fordonstyper innefattas av det fördjupade arbetet kring passager. De förslag som för närvarande arbetas fram kommer att presenteras på nästa samråd.

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 ger 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 täkstens 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.

5 Underlag

- Sändlista
- Inkomna skrivelser
- Samrådsredogörelse Förstudie, november 2002
- Samrådsredogörelse Järnvägsutredning Ostlänken avsnittsutredning Järna-Norrköping, september 2009
- Samrådsredogörelse Samrådsunderlag, oktober 2016
- Samrådsredogörelse Samrådshandling, november 2017



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 172 90 Sundbyberg. Besöksadress: Solna Strandväg 98.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se