

Ostlänken, järnvägsplan delen Sjösa–Skavsta

Nyköpings kommun, Södermanlands län

Samrådsredogörelse, 2023-05-30

Ärendenummer: TRV 2014/72085



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, Box 1140, 631 80 Eskilstuna

E-post: investeringsprojekt@trafikverket.se

Telefon: 0771–921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse Ostlänken, delen Sjösa–Skavsta

Författare: COWI AB

Dokumentdatum: 2023-05-30

Ärendenummer: TRV 2014/72085

Kontaktperson: Carolin Ljungcrantz, 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 Sjösa–Skavsta 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 11 maj 2017 på mötesplatsen Träffen i Nyköping. Samrådet besöktes av cirka 130 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. Det har även inkommit förslag till större omtag av projektet som skulle kräva åtgärder utanför den förordade järnvägs-korridoren.

Det andra samrådstillfället avsåg järnvägens utformning och planförslagets konsekvenser och hölls under perioden 21 januari till 2 mars 2022. 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 spårlinjen, möjligheter till rekreation och gestaltningsfrågor. Enskilda som kan bli särskilt berörda erbjöds ett personligt möte med Trafikverkets projektledare och markförhandlare. Dessa möten ägde rum på hotell Sunlight i Nyköping under februari och mars 2022.

Efter samrådet 2022 såg Trafikverket över planförslaget utifrån inkomna synpunkter vilket i några fall resulterade i förändringar som berör vägnätet. Därför genomfördes ett kompletterande samråd med Region Sörmland under perioden 28 juni till den 26 augusti 2022. Under perioden 25 april till den 12 maj 2023 genomfördes även ett kompletterande samråd med enskilda som kan bli särskilt berörda av förändringar av anläggningens utformning med avseende på den nya sträckningen för väg 629 och den nya cirkulationsplats som förbinder denna med väg 52.

Även samråd om berörda allmänna vägar har hållits. Under 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 2014/72085. Påverkan på allmänna vägar ingick även som en del av samrådet av järnvägens utformning och planförslagets konsekvenser 2022.

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.

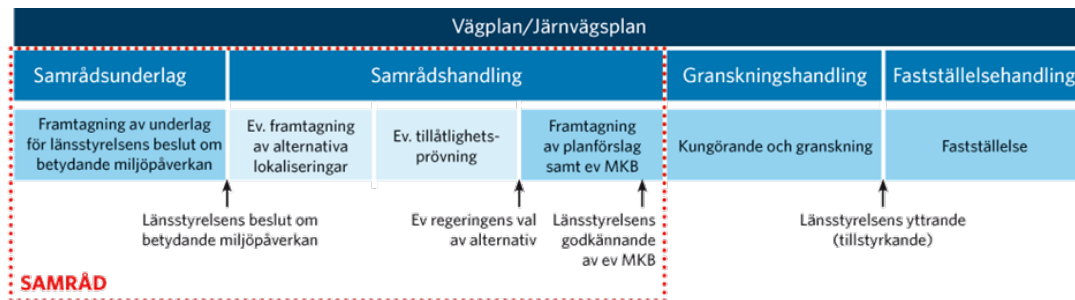
Innehåll

1	PLANLÄGGNINGSPROCESSEN	7
2	SAMRÅDSKRETS	10
2.1	Förstudie och järnvägsutredning	10
2.2	Kompletterande lokaliseringsutredning för bibana Nyköping	10
2.3	Järnvägsplan	10
3	SAMRÅD – TIDIGARE SKEDEN	11
3.1	Sammanfattning av samråd genomförda under förstudie	11
3.2	Sammanfattning av samråd genomförda under järnvägsutredning	11
3.3	Sammanfattning av samråd genomförda under kompletterande lokaliseringsutredning för bibana Nyköping	12
4	SAMRÅD – JÄRNVÄGSPLAN	14
4.1	Samråd med Länsstyrelsen i Södermanlands län	14
4.1.1	Yttrande om spårlinje (2020)	16
4.1.2	Yttrande om samrådshandlingar (2022)	17
4.2	Samråd med Region Sörmland	27
4.2.1	Yttrande om samrådshandlingar (2022)	28
4.2.2	Synpunkter på kompletterande samråd om förändringar i vägnätet (2022)	31
4.3	Samråd med Nyköpings kommun	32
4.3.1	Yttrande om spårlinje (2017)	33
4.3.2	Yttrande om samrådshandlingar (2022)	40
4.4	Samråd med Skavsta flygplats	52
4.5	Samråd med enskilda som kan bli särskilt berörda	52
4.5.1	Synpunkter på spårlinjen (2017)	53
4.5.2	Synpunkter på samrådshandlingarna (2022)	61
4.5.3	Synpunkter på kompletterande samråd om förändringar i vägnätet (2023)	72
4.6	Samråd med övriga berörda myndigheter, organisationer och andra intressenter	72
4.6.1	Yttrande om spårlinje (2017)	72
4.6.2	Yttrande om samrådshandlingar (2022)	75
4.7	Samråd med allmänheten	85
4.7.1	Synpunkter på spårlinjen (2017)	85
4.7.2	Synpunkter på samrådshandlingarna (2022)	89

5 UNDERLAG	95
BILAGA 1 – SAMRÅDSKRETS 2017	96
BILAGA 2 – SAMRÅDSKRETS 2022	98

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 Sjösa–Skavsta 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 Sjösa–Skavsta 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 prövas 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 Samrådsrets

2.1 Förstudie och järnvägsutredning

Under förstudie- respektive järnvägsutredningsskedet ansågs samrådsretsen vara så stor att kallelse till samrådsmöten skedde med annons 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.

2.2 Kompletterande lokaliseringstudning för bibana Nyköping

Samrådsretsen utgjordes av samtliga berörda samrådsparter som bjudits in till samråd under järnvägsutredningen 2004–2010 inklusive berörd allmänhet. Därutöver tillkom Livsmedelsverket, de regionala kollektivtrafikmyndigheterna samt ägare till fastigheter inom den nya utredningskorridoren.

2.3 Järnvägsplan

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

Samrådsretsen 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 kollektivtrafikmyndighet i samrådsretsen.

I samrådsretsen 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 samrådsretsen för samrådet av spårlinjen 2017 och i Bilaga 2 redovisas motsvarande för samrådet av järnvägens utformning och planförslagets konsekvenser 2022. 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.

3 Samråd – tidigare skeden

3.1 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 Sjösa–Skavsta. 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.

3.2 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 Sjösa–Skavsta. 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.

För risk- och säkerhetsfrågor genomfördes samråd med länsstyrelserna, brandförsvaren samt dåvarande Räddningsverket. Även Polismyndigheten och brandförsvaret på Skavsta flygplats deltog vid några tillfällen. Representanter för flygplatsen deltog även i samrådsmöten kring bytespunkt Skavsta.

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.

3.3 Sammanfattning av samråd genomförda under kompletterande lokaliseringsutredning för bibana Nyköping

Här sammanfattas övergripande de inkomna synpunkterna på den nya utredningskorridoren för den västra delen av bibanan, det vill säga den nya järnvägen som ska förbinda Nyköpings tätort med den nya stambanan vid Skavsta resecentrum. Dessa synpunkter är diarieförda på diarienummer TRV 2017/60493.

Det nya resecentrumet vid Skavsta flygplats var ursprungligen tänkt att förläggas till den nya stambanan eftersom bibanan i den av järnvägsutredningen förordade korridoren i huvudsak var förlagd till den befintliga TGOJ-banan. Beslutet om att bygga ut järnvägsnätet för snabba persontåg föranledde dock nya kapacitetsutredningar under 2015 som visade att när de nya stambanorna är fullt utbyggda uppstår en kapacitetsbrist som skulle begränsa möjligheten till uppehåll vid Skavsta station. Detta medförde att beslutet om en lång bibana omvärderades och det kompletterande utredningsarbetet resulterade i att en ny utredningskorridor för den västra delen av bibanan togs fram under 2017.

Samråd om det nya korridoralternativet för bibana Nyköping med Skavsta station på bibanan hölls med de enskilda som kan bli särskilt berörda, Nyköpings kommun samt kollektivtrafikmyndigheterna i Stockholm, Södermanland och Östergötland mellan den 22 juni och den 1 september 2017. Samråd med allmänhet och övriga myndigheter hölls mellan den 14 augusti och 1 september 2017. Den kompletterande lokaliseringsutredningen tillsammans med den tillhörande miljökonsekvensbeskrivningen ställdes under denna period ut på Trafikverkets kontor i Eskilstuna respektive Norrköping samt på stadshuset på Stora Torget i Nyköping. Materialet fanns även att tillgå på Trafikverkets webbplats.

Korridoren för kort bibana med Skavsta station på bibanan har utformats för att undvika risk för påtaglig skada på riksintresset Nyköpingsåns dalgång. Korridorens gränser är nu fastställda och ingår i regeringens tillåtlighetsbeslut. Detta ställningstagande emottogs dock inte uteslutande av bifall. Bland de aktörer som under samrådsperioden motsatte sig detta korridoralternativ återfinns de berörda kommunerna.

Sammantaget var de kommuner som yttrade sig kritiska till det nya utredningsalternativet med Skavsta station på bibanan. Skälen till detta var framför allt att utredningens utgångspunkter och förutsättningar gällande framtida trafikering och det planerade järnvägssystemets kapacitet ifrågasattes. Dessutom ansågs det nya utredningsalternativet innebära att den storregionala trafiken prioriterades ned till förmån för den interregionala trafiken mellan storstadsområdena Stockholm, Göteborg och Malmö. Inte heller ansågs Skavsta flygplats roll och potential – i ett lokalt såväl som regionalt och nationellt perspektiv – ha beaktats tillräckligt.

I ett yttrande daterat den 8 september 2017 påtalade Länsstyrelsen i Södermanlands län att den tidigare förordnat det långa alternativet för den västra delen av bibanan. Länsstyrelsen framhöll att de nya förutsättningarna som Trafikverket pekade på gav upphov till nya frågeställningar och behov av ytterligare utredningar som tydligt visar på för- och nackdelar med de olika förslagen och vilken den samlade samhällsnyttan för olika alternativ blir.

I ett yttrande daterat den 28 augusti 2017 ställde sig Nyköpings kommun kritiskt till förslaget med en kort bibana med hänvisning till att förslaget innebär inskränkningar i flygplatsens möjligheter att utvecklas och inte ser till ett trafikslagsövergripande perspektiv. Vidare ansågs förslaget innebära ett antal negativa konsekvenser för kommunens utveckling och aspekter av stor vikt för kommunen, såsom tillkommande barriäreffekt och uppdelning av kommunens planerade verksamhetsområde vid Skavsta, ytterligare en barriär för Nyköpings utveckling västerut och förlängda restider till och från Nyköping, vilket minskar Nyköpings attraktion.

Efter att den korta bibanan ingått i den järnvägskorridor som regeringen den 7 juni 2018 gett Trafikverket tillåtighet att bygga inom yttrade sig kommunen den 4 december 2019 om spårlinjevalsprocessen för denna del. Kommunen ansåg att Trafikverket i sin process enbart tog hänsyn till planeringen av ny järnväg och inte fäste tillräckligt stor vikt vid kommunens och flygplatsens intressen. Generellt ansåg kommunen att det var svårt att se hur analysen av skillnaderna mellan de olika spårlinjealternativen påverkade området i ett helhetsperspektiv. Vidare påtalades att Trafikverkets ställningstaganden kring att de olika alternativen endast har måttlig påverkan på natur- och kulturmiljövärden var tunt underbyggt och att påverkan på landskapsbilden var större för det rosa och det blåa alternativet än för det gula alternativet. Detta eftersom det gula alternativet var förlagt längre ifrån Nyköpingsåns dalgång och riksintressen för kulturmiljövård och friluftsliv.

4 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 har löpande hanterat inkomna synpunkter. Ett kontinuerligt arbete har pågått för att ta fram ett planförslag som tar hänsyn till många olika intresseområden samt tekniska, ekonomiska och miljömässiga förutsättningar.

Samråd har även genomförts 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 2014/72085.

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 Sjösa–Skavsta är diarieförda på diarienummer TRV 2021/16815 och redovisas i en separat samrådsredogörelse.

Efter det andra samrådet såg Trafikverket över planförslaget utifrån inkomna synpunkter vilket i några fall resulterade i förändringar som berör vägnätet. Därför genomfördes ett kompletterande samråd med Region Sörmland (se avsnitt 4.2.2) samt ett kompletterande samråd med enskilda som kan bli särskilt berörda av förändringar med avseende på den nya sträckningen för väg 629 och den nya cirkulationsplats som förbinder denna med väg 52 (se avsnitt 4.5.3).

4.1 Samråd med Länsstyrelsen i Södermanlands län

Samrådsmöten har löpande hållits med länsstyrelsen under arbetet med järnvägsplanen. 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:

- Passager för vilt, friluftsliv och areella näringar
- Intrång och skyddsåtgärder kopplat till naturmiljö, biotopskydd, strandskydd och artskydd
- Påverkan på fornlämningsmiljöer och kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsemiljöer
- Gestaltningen av järnvägsanläggningen
- Dammar och hantering av dag- och länshållningsvatten
- Miljökvalitetsnormer för ytvatten
- Risk och säkerhet
- Behov av kompletterande arkeologiska utredningar
- Skavstaområdet, där bland annat förorenad mark inklusive PFAS-ämnen, tillgängligheten till flygplatsområdet och inverkan på kommunens planerade verksamhetsområde diskuterats

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.

Vid denna tid gjordes, till följd av den reviderade utredningskorridoren för den västra delen av bibanan (se avsnitt 3.3), även en kompletterande spårlinjevalsutredning för delen Bibana Skavsta. En reviderad spårlinje för hela Ostlänkens sträckning genom Nyköpings kommun redovisades 2020 och länsstyrelsens yttrande över denna följer här i avsnitt 4.1.1.

4.1.1 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 Sjösa–Skavsta.

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.

Bibanan

Vägutredningar pågår för anslutningar mot Skavstaområdet och i sammanhanget vill länsstyrelsen poängtera betydelsen av väg 52 avseende tillgängligheten till andra delar av länet än Skavsta för viktiga samhällsfunktioner som räddningstjänst och ambulans.

Länsstyrelsen upplyser även om att Skavsta flygplats har en fördefinierad brytpunkt, för uttryckningsstyrkor vid flygrelaterade händelser, i närheten av terminalområdet vilket kan behöva beaktas. En noggrann analys av om och i så fall hur brytpunkten påverkas behöver göras. Ändring av insatsplaner för denna typ av händelser berör ett flertal organisationer där förändringar kan behöva mer eller mindre lång tid för att kunna implementeras.

Ur ett säkerhetsperspektiv anser länsstyrelsen att järnvägsanläggningen bör anläggas med planskilda korsningar, vilket även är en åtgärd som kan bidra till suicidprevention då möjligheten till åtkomst till spåren minskar.

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.

Kulturmiljö

Trots att bibanan endast berör riksintressets utkant och undviker den kulturhistoriska värdefulla bebyggelsen och fornlämningarna vid Tåå bedömer länsstyrelsen att bibanan kommer att påverka riksintresset negativt. Länsstyrelsen menar att intrånget i riksintresset som bibanan innebär måste sammanvägas med det intrång i riksintresset som den nya stambanan innebär.

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.

Förorenad mark

När det gäller PFAS-föreningen vill länsstyrelsen påpeka att föreningar måste avgränsas och åtgärdas innan byggandet. Länsstyrelsens uppfattning är att järnvägen annars kommer att omöjliggöra en effektiv sanering av PFAS-föreningen.

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.

4.1.2 Yttrande om samrådshandlingar (2022)

Kulturmiljö

Länsstyrelsen konstaterar att behov finns av en fortsatt och fördjupad samrådsdialog kring intrånget i riksintresset för kulturmiljövården Nyköpingsåns dalgång som berörs av järnvägsplanen. Även dialogen kring hänsyn till kulturmiljön vid anläggningens närmare utformning och gestaltning bör fördjupas.

Utbyggnadsalternativet bedöms av Trafikverket sammantaget skapa stora till mycket stora negativa konsekvenser för kulturmiljön längs med delsträckan Sjösa-Skavsta. Trafikverket anger att i de fall en skada inte kan begränsas och kulturvärdet inte kan skyddas eller återställas kan det bli aktuellt att utföra åtgärder som stärker och tydliggör liknande kulturmiljövården och i viss mån även kompensera ingrepp i kulturmiljön genom att rusta upp och lyfta fram andra kulturobjekt i samma landskap och från samma tid. Länsstyrelsen ser positivt på detta och föreslår att en kompensationsutredning och åtgärdsplan tas fram som redovisar både kompensationsåtgärder och stärkande åtgärder.

Trafikverkets svar:

Med avseende på en kompensationsutredning och åtgärdsplan för kulturmiljövården vill Trafikverket påminna om myndighetens yttrande i samband med yttrandet över utbyggnaden av Ostlänken inför regeringens tillåtlighetsprövning (daterat 2015-11-10). I yttrandet kommenterar Trafikverket förslaget på att en kompensationsplan för kulturmiljö ska ställas som villkor för tillåtligheten med att ett sådant villkor skulle "[...] bygga på att det ställs krav på projekt Ostlänken att generellt vidta ytterligare åtgärder efter att man vidtagit alla rimliga åtgärder för att undvika och minimera skada. Det skulle innebära att en helt ny princip skulle etableras för planläggning och prövning av infrastruktur, utan att det finns stöd i lag för vare sig kravet i sig eller möjligheterna att fullfölja det. En sådan princip skulle innebära helt nya förutsättningar för byggande av transportinfrastruktur exempelvis vad avser beräkning av kostnader och bedömning av markbehov. Det är uppenbart att en så stor förändring som detta innebär inte kan genomföras utan att först hela regelverket för finansiering, planläggning och prövning av vägar och järnvägar förändras."

Trafikverket konstaterar att regeringen gick på Trafikverkets linje eftersom det i tillåtlighetsbeslutet inte förekommer några skrivningar om krav på kompensation med avseende på kulturmiljö. Trafikverket anser att miljökompensation för kulturmiljö inte är reglerat i miljölagstiftningen utan görs som frivillig åtgärd. Parallellt med arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen pågår ett arbete med att identifiera kulturmiljö-stärkande åtgärder för driftskedet. Arbetet leds av Trafikverket och samordnas för samtliga delar av Ostlänken i dialog med länsstyrelser, kommuner och fastighets-ägare. Sådana åtgärder syftar till att stärka och tydliggöra kulturmiljövården och visa nuvarande och kommande generationer på tidigare generationers liv och leverne.

Länsstyrelsen anser att landskapsbilden för hela den del av riksintresset Nyköpingsåns dalgång som berörs av delsträckan Sjösa–Skavsta ska värderas som klass 3, det vill säga även norrut mot Kristineholm. Stor hänsyn behöver tas vid inplaceringen av järnvägsanläggningen i området.

Trafikverkets svar:

Värderingen av landskapsbilden gjordes i samband med arbetet med de fördjupade landskapsanalyser som tagits fram i projektet. Trafikverket har inte för avsikt att göra någon omvärdering men vill understryka att de höga värdena i Nyköpingsåns dalgång är viktiga utgångspunkter i gestaltungsarbetet. Stor hänsyn tas vid inplaceringen av järnvägsanläggningen i området, oaktat den gränsdragning som görs i kartmaterialet.

Länsstyrelsen anser att även gården Aspedal bör pekas ut som värdefull bebyggelsemiljö på samma sätt som gårdarna Bönsta och Berga.

Trafikverkets svar:

Värderingen av kulturmiljöområden och bebyggelsemiljöer gjordes i samband med arbetet med de kulturarvsanalyser som tagits fram i projektet. Trafikverket har inte för avsikt att revidera underlagsrapporterna men i en kompletterande utredning har gården Aspedal klassificerats högt. Trafikverket vill understryka att stor vikt har tillfästs kulturmiljöområden och bebyggelsemiljöer för att minimera den påverkan på dessa som den nya järnvägsanläggningen innebär.

Länsstyrelsen påtalar att även mark- och vattenområden samt fysisk miljö i övrigt som från allmän synpunkt är av betydelse på grund av deras natur- eller kulturvärden så långt möjligt ska skyddas mot påtaglig skada. Sådana områden bör jämföras med de som identifierats som representativ och särskilt representativ kulturmiljö. Ostlänkens påverkan på dessa bör beskrivas i järnvägsplanen och åtgärder som stärker och tydliggör kulturmiljövärden bör redovisas i en kompensations- och åtgärdsplan.

Trafikverkets svar:

Med avseende på förslaget om att skadeförebyggande och stärkande åtgärder avseende kulturmiljön ska redovisas i en kompensationsutredning och åtgärdsplan hänvisar Trafikverket till sitt svar här ovanför.

Länsstyrelsen anser att placering och utformning av bankar, broar och bullerskyddsåtgärder behöver göras med god anpassning till kulturmiljön och landskapsbilden. Bebyggelseantikvarisk och arkeologisk kompetens bör delta i detta arbete. Vilka möjligheter som finns till lokalt anpassad utformning av anläggningsdelarna, exempelvis vad gäller materialval och färgsättning, bör beskrivas i järnvägsplanen.

Av särskild vikt är även utformningen av de två långa landskapsbroarna inom de ur kulturmiljösynpunkt känsliga landskapsrummen vid Svärtaåns respektive Nyköpingsåns dalgång. Samtliga landskapsbroar sträcker sig över flera spann och kommer att ge ett markant avtryck i landskapet. Gestaltningen av broarna i sin helhet kräver en så varsam anpassning till de känsliga landskapsrummen som möjligt. Länsstyrelsen ställer sig inte bakom Trafikverkets slutsatser i konsekvensbedömningen utan anser att den negativa påverkan på landskapsrummet blir större än så och att riksintresset kommer att skadas påtagligt. Länsstyrelsen vill se en utvärdering av alternativa utformningsförslag för landskapsbroarna, särskilt för bron över Nyköpingsåns dalgång.

Som en åtgärd för att kompensera för det intrång i riksintresset Nyköpingsåns dalgång som Ostlänken innebär bör extra omsorg bör läggas på gestaltning och materialval vid utformningen av resecentrumet vid Skavsta. Utformningen får gärna ta sin utgångspunkt i platsens och landskapets karaktär och historia eftersom resecentrum kommer att utgöra en entré till Nyköpings kommun. Det är önskvärt att Trafikverket för en dialog med Nyköpings kommun om utformningen av resecentrum och hur gestaltning och materialval kan följas upp i detaljplan och järnvägsplan. Länsstyrelsen deltar gärna i samråd i dessa frågor.

Trafikverkets svar:

Trafikverket instämmer med länsstyrelsen och bebyggelseantikvarisk och arkeologisk kompetens kommer att involveras även i kommande bygghandlings- och entreprenadskede. 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. Materialval och färgsättning fastställs inte i järnvägsplanen utan detaljprojekteras i kommande bygghandlings- eller entreprenadskede. Bygglov kommer att sökas för bullerskyddsskärmarna.

Trafikverket tar även till sig länsstyrelsens synpunkter om att den negativa påverkan på landskapsrummen blir större än vad som angavs i samrådshandlingen där den angavs innebära måttliga till stora negativa konsekvenser. Denna bedömning kommer att revideras till stora till mycket stora negativa konsekvenser.

Sedan tiden för samrådet har Trafikverket träffat en avsiktsförklaring tillsammans med Region Sörmland och Nyköpings kommun avseende planering av ny infrastruktur till Skavsta flygplats, Skavsta resecentrum och Skavsta verksamhetsområde. I detta arbete ingår även utformningen av resecentrumet där ambitionen är att stationsområdet ska samspela med flygplatsen och verksamhetsområdet i söder. Trafikverket vill i sammanhanget dock påtala att detta gestaltungsarbete inte kommer att regleras i järnvägsplanen utan området ska kunna utvecklas och förändras över tid.

Länsstyrelsen har i sitt yttrande över val av spårlinje 2020 framfört att inom ramen för det fortsatta planarbetet behöver konsekvenser av Ostlänkens påverkan på värdefulla bebyggelsemiljöer utredas. En övergripande inventering och klassificering av byggnader längs delsträckan Sjösa–Skavsta bör därför göras för att klargöra behovet av åtgärder när en byggnad direkt berörs. Underlag för beslut om åtgärder bör tas fram med medverkan av antikvarie.

Trafikverkets svar:

Värdefulla bebyggelsemiljöer och byggnader med kulturhistoriskt värde har identifierats på en övergripande nivå. I program Ostlänken påbörjas detaljarbetet med inventering av byggnader för att se vilka som har kulturhistoriskt värde i och med att en järnvägsplan fastställs och vinner laga kraft. Ett underlag som klargör om det finns byggnader med någon form av kulturvärde ska tas fram. I arbetet identifieras, klassificeras och värderas dessa byggnader. Arbetet ska utföras av byggnadsantikvarie och hålla en sådan nivå att rätt bedömningar kan göras.

För de byggnader som ligger där järnvägsanläggningen kommer att byggas och de som kommer att erbjudas förvärv pågår för närvarande en mycket övergripande klassificering. Den utförs av byggnadsantikvarie och kommer att ligga till grund för den dokumentation som utförs efter att järnvägsplanen har vunnit laga kraft.

Länsstyrelsen ser fram emot en nära dialog med Trafikverket om vilka åtgärder som Trafikverket planerar att vidta i bygg- och driftskedet för att minimera risken för skador på forn- och kulturlämningar samt kulturhistoriskt värdefull bebyggelse. Det är av stor vikt att Trafikverket säkerställer att villkor som länsstyrelsen ställt i beslut enligt kulturmiljölagen efterlevs. Länsstyrelsen anser även 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 kommer att ställa miljökrav vid upphandling av entreprenörer och i samråd med berörda tillsynsmyndigheter ta fram ett övergripande kontrollprogram för miljö inom program Ostlänken, vari uppföljande kulturmiljökontroller kommer att inkluderas. I projektets miljökonsekvensbeskrivning redovisas utförligt hur Trafikverket arbetar med miljösäkring i byggskedet. Bland annat kommer Trafikverket vid stängsling av fornlämningsområde att definiera detta område i samråd med länsstyrelsen.

Trafikverket delar länsstyrelsens syn på vikten av att villkor som länsstyrelsen ställt i beslut enligt kulturmiljölagen efterlevs. Vid behov av ytterligare uppföljning med hänsyn till kulturmiljö kommer Trafikverket att meddela länsstyrelsen detta

Riksintresse för kulturmiljövård Nyköpingsåns dalgång

Trafikverket förde inför regeringens tillåtlighetsprövning ett resonemang som landade i bedömningen att det inte råder risk för påtaglig skada på riksintresset Nyköpingsåns dalgång. Länsstyrelsen delar inte den synen utan menar att risken för påtaglig skada kvarstår så länge de sammantagna negativa konsekvenser som järnvägsprojektet förväntas innebära för riksintresset inte är fullt klarlagda. Intrånget i riksintresset som den nya stambanan innebär måste sammanvägas med det intrång i riksintresset som bibanan innebär.

Ostlänken bedöms i samrådsmaterialet sammantaget innebära stora negativa konsekvenser för riksintresset. Länsstyrelsen anser att järnvägsplanens planbeskrivning och miljökonsekvensbeskrivning behöver kompletteras med Trafikverkets bedömning av risken för påtaglig skada på riksintresset. Trafikverket behöver även redovisa vilka åtgärder som ska vidtas för att kompensera skadan. Länsstyrelsen föreslår att en kompensationsutredning och åtgärdsplan tas fram. Det gäller i synnerhet kompensationsåtgärder för intrånget i riksintresset Nyköpingsåns dalgång som den långa landskapsbron medför.

Länsstyrelsen sammantagna bedömning är att riksintresset kommer att skadas påtagligt genom den visuella skada som den långa landskapsbron medför på det känsliga öppna landskapet med dess utblickar över sankängarna invid ån. Länsstyrelsen anser att läsbarheten, det vill säga möjligheten att förstå och uppleva den kulturhistoriska utvecklingen i landskapet, kommer att försämrats väsentligt. Den långa landskapsbron kommer att medföra en negativ visuell påverkan på gården Bönsta med dess värdefulla bebyggelse och även på bebyggelsen vid Stora Berga med intilliggande vikingatida höggravfält, utpekade fornlämningsmiljöer som kommer att skadas fysiskt i samband med att brofästen till landskapsbron uppförs. Direkt fysisk skada kommer även att uppstå på dalgångens nyupptäckta fornlämningar, boplatser från järnåldern. Boplatserna hör med största sannolikhet ihop med gravfälten vid Bönsta varför de bör vägas in i bedömningen trots att de inte omnämns i riksintressebeskrivningen.

Om landskapsbron utformas på ett sätt som tillvaratar kulturmiljöns och landskapets kvaliteter kan det ses som en form av kompensation för intrånget i riksintresset. Även andra åtgärder för att gottgöra för den kvarstående skadan på riksintresset bör utredas och tas med i kompensations- och åtgärdsplan.

I sitt yttrande över järnvägsplanens granskningshandling kommer länsstyrelsen att avge sin bedömning om huruvida påverkan på riksintresset medför påtaglig skada. Länsstyrelsen påtalar dock att det slutligen är Trafikverkets enhet för planprövning som har att ta ställning till om riksintresset tillgodoses.

Trafikverkets svar:

Med avseende på förslaget om att skadeförebyggande och stärkande åtgärder avseende kulturmiljön ska redovisas i en kompensationsutredning och åtgärdsplan hänvisar Trafikverket till sitt svar här ovanför.

Med avseende på bedömningen av påtaglig skada på riksintresse gör länsstyrelsens yttrande det tydligt att Trafikverket i miljökonsekvensbeskrivningen utförligare behöver förklara den påverkan som Ostlänken innebär för riksintresset samt tydliggöra hur projekteringsprocessen sett ut. Trafikverket kommer att fortsätta att använda sig av bedömningsmatrisen för bedömning av Ostlänkens påverkan men kommer i den samlade bedömningen även att inkludera Trafikverkets bedömning av huruvida det föreligger risk för påtaglig skada på riksintresset Nyköpingsåns dalgång.

Bullerskyddsåtgärder

Länsstyrelsen konstaterar att flera av de bebyggelsemiljöer som berörs av bullerskyddsåtgärder är kulturhistoriskt värdefulla, exempelvis Hagnesta Södra och Bönsta. En 60 meter lång och 2 meter hög bullerskyddsvall planeras vid Hagnesta Södra men länsstyrelsen vill att även ett alternativ med skärm utreds. Vilka konsekvenser respektive alternativ får för kulturmiljön i form av värdefull bebyggelse och fornlämningar bör redovisas i järnvägsplanen. Bullerskyddsvallens utformning måste anpassas efter natur- och kulturmiljövärdena i området.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har grundligt utrett frågan om vilka bullerskyddsåtgärder som behöver vidtas vid Hagnesta Södra. Den sammantagna bedömningen var att det inte är samhällsekonomiskt motiverat att anlägga en skärm i stället för en vall i området. En redovisning av utredningen med motiv återfinns i miljökonsekvensbeskrivningens [Bilaga 2, PM Buller](#) som ingick i samrådsmaterialet och som nu går att ta del av på Ostlänkens documentsida på Trafikverkets webbplats: <https://bransch.trafikverket.se/ostlanken-dokument>.

Vid Bönsta måste bullerskyddsskärmen på bron över Nyköpingsån samt de fastighetsnära bullerskyddsåtgärderna utformas med mycket god anpassning till kulturmiljön och riksintressets värden i form av bebyggelsemiljön vid Bönsta och högrävfältet.

Länsstyrelsen ser positivt på att antikvarisk kompetens ska avgöra vilken anpassning som är lämplig för den enskilda byggnaden och dess kulturhistoriska värden, för att uppfylla varsamhetskravet och förvanskingsförbudet. Att varsamma åtgärder kommer till stånd är avgörande för att byggnadernas kulturvärden inte ska förvanskas.

Trafikverkets svar:

Trafikverket delar länsstyrelsens syn i frågan och har gett bullerskyddsskärmen den högsta gestaltningsklassningen, vilket innebär en omsorgsfull gestaltning anpassad till platsen. Bygglöv kommer att sökas för bullerskyddsskärmen.

Vid detaljprojektering av bullerskyddsåtgärder ska hänsyn tas till 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.

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.

För de byggnader som kommer att erbjudas fastighetsnära bullerskyddsåtgärder bedömer länsstyrelsen preliminärt att flera har kulturhistoriskt värde. Byggnaderna bör därför värderas av byggnadsantikvarie och Trafikverkets handlingsprogram för kulturmiljö (daterat 2017-04-19) och uppdaterad handlingsplan byggnader (daterad 2020-02-10) bör tillämpas för klassificering och förslag på åtgärder. Detta gäller även för de bullerberörda byggnader som kan bli aktuella för erbjudande om förvärv. Majoriteten av dessa byggnader är belägna på bytomter som har belägg från tiden före år 1850. Länsstyrelsen bedömer att de är möjliga fornlämningar och kommer att ställa krav på arkeologiska utredningar av dessa platser. Arkeologisk utredning ska utföras innan några markarbeten, rivningar eller flytt av byggnader påbörjas. Det bör även utredas om ytterligare kulturhistoriskt värdefulla byggnader kan flyttas, utöver mangårdsbyggnaden vid Norrgården i Hagnesta–Garskog.

Trafikverkets svar:

Trafikverket delar länsstyrelsens syn i frågan och avser att tillämpa handlingsprogram för kulturmiljö och uppdaterad handlingsplan byggnader för klassificering och förslag på åtgärder. För de byggnader som ligger där järnvägsanläggningen kommer att byggas och de som kommer att erbjudas förvärv pågår för närvarande en mycket övergripande klassificering. Den utförs av byggnadsantikvarie och kommer att ligga till grund för den dokumentation som utförs efter att järnvägsplanen har vunnit laga kraft. Trafikverket avser att utföra kompletterande arkeologiska utredningar i de fall sådana krävs.

Naturmiljö

Länsstyrelsen påtalar att viltpassagerna på sträckans västra del på Stigtomtamalmen inte uppfyller Trafikverkets riktlinjer landskap och att passagerna där därför behöver utredas vidare. Funktionaliteten hos de relativt smala passagerna – som är koncentrerade till en kort sträcka – och utformningen av de passager som kombineras med vägar bör tydliggöras i miljökonsekvensbeskrivningen. Länsstyrelsen anser att ytterligare en passage anpassad för enbart vilt och friluftsliv i området vid Stigtomtamalmen behöver övervägas.

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). 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.

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. Eftersom spårens profilläge är lågt i området kring Larslundsmalmen och grundvattennivån hög har det bedömts vara allt för kostsamt att anlägga ytterligare en passage i området.

Revideringar av förslaget sedan tiden för samrådet har dock inneburit vissa förbättringar för viltets rörelsemöjligheter på delsträckan. Planerade passager har i vissa fall gjorts större och bättre anpassats för viltets rörelser. Inte minst den förlängda bron över väg 52 och TGOJ-banan innebär ökade passagemöjligheter där vilt kan passera både norr och söder om vägen.

Den planerade viltpassagen i östra delen av Stigtomtamalmen har också flyttats några 100 meter västerut, det vill säga så långt som anläggningens profilläge medger. Väster om Skavsta blir det längsta avståndet mellan två storviltspassager cirka 4,7 kilometer (den västra av dessa är placerad inom den angränsande järnvägsplanen för Ostlänken, delen Skavsta–Stavsjö) vilket följer de anvisningar som ges i den senaste versionen av riktlinjer landskap om att storviltspassager ska förläggas med ett avstånd på 4–6 kilometer.

Med avseende på frågan om barriäreffekter och dess konsekvenser för viltets möjligheter att röra sig i landskapet önskar länsstyrelsen en tydligare redovisning av hur risken för viltolyckor vid eventuella förändringar av viltrörelser i området vid Skavsta och längs väg 52 hanteras i den fortsatta planeringsprocessen. Området väster om Skavsta är viltrikt och väg 52 är drabbat av relativt många viltolyckor. Byggandet av Ostlänken med tillhörande bibana kommer att öka barriäreffekten och därmed ökar även risken för fler viltolyckor. Länsstyrelsen ser därför att en uppföljning för att tidigt kunna identifiera eventuella negativa effekter och behov av åtgärder säkerställs i det fortsatta arbetet.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar till sig länsstyrelsens synpunkter och lyfter frågan på kommande samrådsmöte med länsstyrelsen. Konsekvenser av järnvägsanläggningens påverkan på viltrörelser har utretts grundligt i projektet och en mer utförlig redovisning av detta arbete kommer att inkluderas i miljökonsekvensbeskrivningen. Sedan tiden för samrådet har också järnvägsbron över väg 52 och TGOJ-banan förlängts, vilket öppnar upp för viltrörelser i områdets västra delar mellan Skavsta, järnvägsanläggningen och väg 52. Detta minskar risken för att antalet viltolyckor vid väg 52 ska öka.

Länsstyrelsen delar Trafikverkets bedömning att hanteringen av artskyddsfrågan är något osäker med hänsyn till den senaste tidens vägledande domar och ser positivt på att Trafikverket utreder artskyddsfrågan på nytt.

Buller

Länsstyrelsen noterar att gymnasieskolan vid Skavsta saknas i miljökonsekvensbeskrivningens bullerutredning och frågar hur Trafikverket bedömer att gymnasieskolan påverkas.

Trafikverkets svar:

Byggnaden i fråga är registrerad som en byggnad med samhällsfunktion och inte som en skola i det fastighetsregister som ligger till grund för bullerutredningen. Inga bullerberäkningar hade därför utförts för gymnasieskolan vid tiden för samrådet. Inför att miljökonsekvensbeskrivningen ska skickas in till länsstyrelsen för godkännande och järnvägsplanen ställas ut för granskning ska en uppdaterad bullerutredning utföras varvid det kommer att framgå hur gymnasieskolan vid Skavsta påverkas av Ostlänken.

Krossverksamhet

Länsstyrelsen påpekar att buller från krossverksamhet inte räknas som byggbuller. Krossverksamhet finns upptagen i miljöprövningsförfordning (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.

Risk och säkerhet

Länsstyrelsen har vid samrådsmöte lyft frågan om vilken markanvändning som detaljplan P95-2 vid Skavsta medger för den byggnad i planområdet som är belägen närmast spårmiten och om även personintensiv verksamhet därmed är möjlig inom riskområdet för järnväg.

Trafikverkets svar:

Inom 30 meter från järnvägen kan viss verksamhet där människor uppehåller sig endast tillfälligt – såsom parkering, garage och förråd – tillåtas. För att järnvägsplanen inte ska strida mot detaljplan P95-2 kommer sannolikt delar av detaljplanen att upphävas. Dialog om hantering pågår med Nyköpings kommun.

Transporter med brandfarlig vätska till flygplatsområdet äger idag rum på väg 629, vilket även är avsikten efter att vägen har flyttats. Ur ett riskperspektiv skulle en transport via väg 627 kunna utgöra en mindre riskexponering för byggnader och människor eftersom transporter därmed undviks på bron för väg 629 över järnvägen. Även ur ett kommunalt perspektiv, med aktuella exploateringsplaner för området söder om Skavsta resecentrum, skulle en omledning via väg 627 kunna minska riskexponeringen, varför länsstyrelsen anser att det alternativet bör analyseras närmare, om så inte är gjort.

Trafikverkets svar:

Trafikverket delar länsstyrelsens syn på att en omledning av transporter med brandfarlig vätska via väg 627 skulle kunna vara en lämplig åtgärd ur riskhänseende. Detta är dock ingenting som regleras i järnvägsplanen utan bör göras i samarbete med kommunen, räddningstjänsten och länsstyrelsen.

Baserat på att det på väg 629 i normalfallet sker 2,5 transporter av flygfotogen per dygn har riskutredningen kommit fram till att individrisken är acceptabel för byggnader som inrymmer stadigvarande vistelse och ligger på ett avstånd bortom 21 meter från väg 629. I detta avseende vill länsstyrelsen påtala att flygplatsen idag har ett miljötillstånd för ett maximalt antal flygrörelser. Detta skulle kunna ligga till grund för prognoser för antalet transporter i framtiden för att se om utfallet av riskbedömningen då skulle bli en annan.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar till sig synpunkten och ser över riskbedömningen i detta hänseende.

Trafikverket anger i materialet att broar som är längre än en kilometer ska utformas med särskilda krav avseende utrymning och insatsmöjligheter. Länsstyrelsen noterar dock att detta inte regleras på plankartan. På plankartan saknar länsstyrelsen även avåkningsskydd för de vägavsnitt där fordon hamnar närmare järnvägen än 25 meter, exempelvis på General Schybergs väg.

Trafikverkets svar:

Vid utformningen av anläggningen har projektet haft särskilda krav avseende utrymning och insatsmöjligheter att förhålla sig till. Att kraven inte regleras på plankartan innebär inte att de inte är gällande. Avåkningsskydd på vägar med kommunal väghållare regleras inte i järnvägsplanen. Planen medger dock utrymme för denna typ av anläggning.

Areella näringar

Med avseende på ytor för masshantering och upplag påpekar länsstyrelsen att dessa med fördel förläggs till åkermark där de gör minst skada för naturvärden. Om detta inte är möjligt är betesmark med lägre naturvärden att föredra framför betesmark med höga värden som riskerar att gå förlorade om marken används som upplag.

Trafikverkets svar:

Trafikverket delar länsstyrelsens syn i frågan och verkar för att ändamålet med järnvägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Förslaget till utformning är framtaget utifrån ett helhetsperspektiv där landskapets förutsättningar, tekniska förutsättningar, måloppfyllelse och den samhällsekonomiska nyttan har vägts samman. Hänsyn har tagits till de som bor och verkar i området, 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.

Sedan tiden för samrådet har produktionsytorna setts över. 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 det permanenta markanspråket för järnvägsanläggningen.

4.2 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 Mälardalstrafik. Vid mötena har bland annat trafik under byggtiden, samrådsformer samt utformning av uppställningsspår, signaler och spärväxlar diskuterats.

Samrådsmöten har även genomförts med regionen vid fem tillfällen, den 10 juni 2020, den 19 mars, den 25 oktober respektive den 20 december 2021, samt den 1 november 2022. 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.

Regionen önskar en nära dialog kring produktionsplanering eftersom det är under byggtiden som kollektivtrafiken kommer att påverkas mest. Regionen påtalar att planeringstiden för att ta fram nya tidtabeller för kollektivtrafiken är 1,5 år. Tidtabellerna är de samma under hela året men regionen påtalar 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.

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

Trafikverket tar till sig informationen om planeringen av tidtabeller. Även för Trafikverkets egna processer behövs en lång framförhållning.

Vid utbyggnaden av nu aktuella sträckor är det främst under byggskedet som buss- och tågtrafik kommer att påverkas. 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.

Med avseende på samordning med Trafikverkets planeringsenhet om förbättrad vägstandard är inga sådana åtgärder planerade utöver de som ska utföras i samband med anpassning av allmänna vägar. För delsträckan Sjösa–Skavsta berörs väg 629 och väg 625, som ska läggas om i dialog med regionen och kommunen, samt väg 608, som ska förläggas något väster om befintligt läge vid passage över den nya stambanan.

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

Trafikverket arbetar för att hitta en lösning där byggskedet innebär en så liten påverkan på kollektivtrafiken som möjligt.

4.2.1 Yttrande om samrådshandlingar (2022)

I ett yttrande daterat den 2 februari 2022 redogjorde Region Sörmland för sin syn på samrådsmaterialet för delsträckan Sjösa–Skavsta.

Region Sörmland ser positivt på att järnvägsplanen för Ostlänken, delen Sjösa–Skavsta befinner sig i samrådsfasen och att Ostlänken kan börja byggas norrifrån med tidig trafikering. Regionen välkomnar att både den regionala utvecklingen och Ostlänkens roll i att stärka sambanden mellan regionerna i stråket framhävs i samrådsmaterialet.

Trafikering

Med avseende på banans tillgänglighet anser regionen även 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. 24.00–6.00. 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 nya stambanan på den aktuella delsträckan ska trafikeras av 50 snabba persontåg, 200–400 meter långa, samt 28 regionaltåg, 125–250 meter långa, angett i antal tåg i båda riktningarna per vardagsmedeldygn. Motsvarande siffror för bibanan är 56 regionaltåg, 125–250 meter långa, undantaget den korta sträckan mellan Skavsta resecentrum och den västra anslutningspunkten till den nya stambanan som ska trafikeras av 32 regionaltåg. Spårkonfigurationen möjliggör att plattformarna för regionaltåg i framtiden förlängs till upp till 355 meter för att kunna hantera trippelkopplade fordonskonfigurationer.

Uppdaterat svar 2023-05-30:

Ostlänken har projekterats med en underhållsstrategi där banan hålls stängd för underhåll kl. 24.00–06.00. Trafikverket arbetar för närvarande med att uppdatera underhållsstrategin.

Därtill har regionen invändningar kring ett antal faktauppgifter om dagens trafikering i materialet.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar till sig regionens synpunkter och kommer att korrigera uppgifterna inför att järnvägsplanen ska ställas ut för granskning.

Vägar

Regionen påtalar vikten av att samtliga passager av allmänna vägar som trafikeras av kollektivtrafiken – väg 223, 807, 53, 627, 52 och 608 – samt vägarna vid Skavsta flygplats utformas med fri höjd och tillräcklig bredd för att exempelvis kunna anlägga gång- och cykelvägar. Den passage som anläggs öster om resecentrumet ska anpassas för kollektivtrafik med fri höjd på minst 4,2 meter men gärna 4,7 meter. Regionen anser att väg 807 redan idag ska anpassas för gång- och cykeltrafik eftersom Näckrosledens nya dragning kommer att vara förlagd där.

Trafikverkets svar:

Vid samtliga passager med allmänna vägar med statlig väghållare utformas vägarna med en minsta bredd på 8,0 meter, varav 6,0 meter utgörs av körbana. Väg 223, väg 53 och väg 627 passerar under landskapsbroar och byggs inte om. Trafikverkets bedömning är att där finns tillräckligt med utrymme för att dessa vägar ska kunna breddas vid en senare tidpunkt.

Järnvägsbron över väg 52 anläggs med en extra bredd som säkerställer att väg 52 kan breddas till en 1+1-väg med gång- och cykelväg längs vägen. Planen medger utrymme för att vid en senare tidpunkt bredda väg 52 ytterligare, till en 2+1-väg. Där väg 807 passerar i en port under banan har passagen sedan tiden för samrådet breddats med 0,5 meter på båda sidor för att möjliggöra en säker passage för gång- och cykeltrafikanter. Vägporten kommer att vara 9,5 meter bred.

För närvarande pågår en översyn av passagerna under den nya stambanan respektive under bibanan öster om resecentrumet. Såväl fri höjd som fri bredd ska anpassas för att medge att även större fordon ska kunna använda sig av dessa samt att utrymme för gång- och cykelväg säkerställs.

Skavsta resecentrum med närområde

Regionen ställer sig inte bakom förslaget på hur väg 629 ska ersättas. Ett förslag på ny sträckning, där även gång- och cykelvägen som kopplar ihop väg 52 med Skavsta flygplats ingår, bör tas fram i nära samverkan med regionen och Nyköpings kommun. Gång- och cykelvägen ingår i ett utpekad regionalt cykelstråk mellan Nyköpings tätort och flygplatsen och regionen understryker vikten av att dess funktion ersätts.

Regionen vill påtala behovet av att Trafikverket, Nyköpings kommun, Stockholm Skavsta flygplats AB och Region Sörmland i samverkan anlägger ett helhetsperspektiv på området kring Skavsta resecentrum. För att uppnå de positiva effekter som järnvägen innebär och skapa bästa möjliga lösningar för boende, företag och besökande bör detta arbete ske skyndsamt och utifrån ett samhällsbyggnadsperspektiv, inte enbart utifrån ett infrastrukturperspektiv. Frågor om hur infrastrukturen knyts an till resecentrum, hur bebyggelse- och näringslivsutveckling kopplas samman samt hur flygplatsens funktionalitet kan stärkas och utvecklas bör finnas med i detta perspektiv. Även Trafikverkets arbete med att precisera riksintresset Stockholm Skavsta flygplats bör inkluderas så att det inte bara skapas begränsningar för flygplatsens verksamhet i arbetet för en hållbar utveckling.

Trafikverkets svar:

Sedan tiden för samrådet har Trafikverket träffat en avsiktsförklaring tillsammans med Region Sörmland och Nyköpings kommun avseende planering av ny infrastruktur till Skavsta flygplats, Skavsta resecentrum och Skavsta verksamhetsområde. De funktioner som väg 629 och den längsgående gång- och cykelvägen har idag kommer att ersättas inom projekt Ostlänken och redovisas i denna järnvägsplan. I detta arbete ingår en ny dragning av väg 629 och dess anslutning till väg 52. Även en översyn av korsningens utformning vid den befintliga anslutningen, där en cirkulationsplats idag förbinder de båda vägarna, kommer att göras. Detta görs inom ramen för den angränsande järnvägsplanen för Ostlänken, delen Bibana Nyköping.

Arbetsmöten hålls även kontinuerligt med Skavsta flygplats för att säkerställa att järnvägsanläggningen är kompatibel med flygplatsen och dess verksamhet. För att säkerställa att störningar undviks och att järnvägens plan- och profilläge inte påverkar flygplatsens verksamhet har influensområdet för hinderytor och analysen av den elektromagnetiska kompatibiliteten (EMC) varit viktiga faktorer. Trafikverket ansöker om luftlov för anläggningsdelar som ligger 20 meter över den befintliga marknivån medan flygplatsen ansöker till Transportstyrelsen om att järnvägs- och flygplatsverksamheten ska bedrivas parallellt i området.

I planbeskrivningen kommer Trafikverket att inkludera ett resonemang kring vilka värden som riksintresset ska skydda och hur Trafikverket avser att beakta dessa i den fysiska planeringen.

Byggtid

Region Sörmland påpekar att de vägar som trafikerats av kollektivtrafiken inte får stängas av helt under byggtiden.

Trafikverkets svar:

Trafikverkets ambition är att kollektivtrafiken ska fortgå under hela byggtiden och att turerna ska trafikera ordinarie rutter. Störningar kan dock förekomma under vissa kortare perioder, med omledning av busstrafik som följd.

Den befintliga väg 629 kommer inte att tas ur bruk innan den nya vägen har öppnats för trafik. Vid eventuella störningar i produktionen kan trafikanter som ska ta sig mellan väg 52 och flygplatsen även använda väg 627 och väg 628, öster om den befintliga väg 629.

4.2.2 Synpunkter på kompletterande samråd om förändringar i vägnätet (2022)

Region Sörmland är i grunden positiva till de förändringar i vägnätet som genomförts sedan det andra samrådet, med undantag av passagen under bibanan vid Skavsta flygplats. Regionen ser positivt på att de östra passagerna under bibanan respektive den nya stambanan möjliggör busstrafik men anser att även passagen under bibanan ska utformas med en minsta fri höjd på 4,2 meter. Det nuvarande förslagets fria höjd på 3,5 meter är dimensionerat för de bussar som Region Sörmlands upphandlade trafikföretag använder sig av i dagsläget och tar inte höjd för att andra typer av bussar kan komma i fråga framöver. De östra passagerna är av stor vikt för ett gott kollektivtrafikutbud med en fullgod kollektivtrafikförsörjning av hela Skavstaområdet.

Med avseende på den nya sträckningen för väg 629 vill regionen lyfta fram den avsiktsförklaring som träffats med Trafikverket och Nyköpings kommun om samverkan kring vägdragningar i Skavstaområdet. Olika förslag på vägdragningar och hur dessa påverkar områdets utveckling, flygplatsens tillgänglighet och kollektivtrafiken, bör diskuteras inom ramen för detta samarbete innan ett förslag går ut på formellt samråd.

Regionen ser, oaktat vem som är väghållare, ett behov av två kopplingar mellan Skavsta resecentrum och väg 52 och vill även påtala vikten av att väg 629 utformas för att möta morgondagens behov av kapacitet och framkomlighet. Regionen ser fram en fortsatt nära dialog för att utveckla ett attraktivt och tillgängligt Skavsta resecentrum.

Trafikverkets svar:

Trafikverket delar regionens syn på behovet av en nära dialog och ser fram emot ett fortsatt gott samarbete.

Med avseende på den fria höjden på passagen under bibanan anser dock Trafikverket att kostnaden för ett alternativ med en fri höjd på 4,2 meter överstiger nyttorna. Mark- och grundvattennivåerna är högre vid denna passage än vid passagen under den nya stambanan och om diken hamnar under grundvattennivån riskerar grundvatten som innehåller PFAS-föroreningar att spridas till Nyköpingsån. Detta innebär att ett relativt långt, tätt tråg skulle behöva anläggas med stor påverkan på kostnadsbilden för alternativet med en fri höjd på 4,2 meter. Vägens låga profilläge innebär dessutom en ökad schakt och ett behov av tät spont eftersom schaktnivåerna hamnar under grundvattenytan.

4.3 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 passagen av Skavsta flygplats, stambanans passage över Nyköpingsåns dalgång och bibanans passage över E4
- 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
- Produktion och masshantering, där bland annat placering av produktionsytor och bygg- och transportvägar i byggskedet diskuterats
- Nya vägar och påverkan på befintliga, däribland ny cirkulationsplats för anslutning mellan väg 52 och väg 629 längre västerut och ny sträckning för väg 629
- Högåsens vattentäkt med fokus på skyddsåtgärder
- Dagvattenhantering
- Bygglovsbefrielse
- Järnvägsplanens inverkan på kommunens planerade verksamhetsområde i Skavstaområdet och påverkan på gällande och pågående detaljplaner samt behov av detaljplaneändring
- Rekreationsområdet vid Hovrasjön, ett viktigt område för friluftslivet i Nyköping, där bland annat frågor som utformning av passager och vägar diskuterats
- Markmiljö, där bland annat förekomsten av PFAS vid Skavsta flygplats diskuterats
- Lista på krav som ska följa med från projekteringsskedet till entreprenadskedet

4.3.1 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 Sjösa–Skavsta.

Allmänna synpunkter

Kommunen anser att det är av yttersta vikt att bibanan i så stor utsträckning som möjligt byggs med hög kapacitet och dubbelspår. Detta för att främja en trafik med hög kapacitet och korta restider för att erhålla de nyttor som järnvägen ger.

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 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. Särskilt gäller detta vid passagen av Hagalund där ett stort antal fastigheter kan bli störda. Kommunen är därför angelägen om att delta i arbetet med spårptimeringen, särskilt i området kring Hagalund.

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.

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.

För Skavsta flygplats framför kommunen att en station på den nya stambanan främjar utvecklingen av flygplatsområdet och det planerade verksamhetsområdet söder om flygplatsen i enlighet med kommunens översiktsplan. Det är av största vikt att en framtida station knyts ihop med befintligt resecentrum med så korta avstånd som möjligt. Placering och utformning av stationen ska möjliggöra en framtida koppling till TGOJ-banan.

Kommunen lyfter att funktionen för väg 629, infartsvägen till Skavsta, är mycket viktig och måste upprätthållas. Behov av separat serviceväg till flygplatsområdet måste bedömas i en riskanalys. Transport av flygbränsle sker på väg 629 och vid händelse av olycka måste det finnas möjlighet både till snabb åtkomst till området och till evakuering.

Kommunen lyfter en oro att en dragning av järnvägen nära Skavsta flygplats riskerar att påverka flygplatsen och man önskar att Trafikverket vidtar kompensationsåtgärder för att inte påverka flygplatsens funktion och kapacitet negativt.

Kommunen ser ett behov av att koppla samman arbetet med Ostlänken med åtgärdsvalsstudien som berör malmtrafiken på TGOJ-banan. Banornas användning behöver ses utifrån ett helhetsperspektiv för att suboptimeringar ska kunna undvikas.

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 nationell 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 stomljuds nivåer 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.

Området kring Skavsta behöver ägnas stor omsorg och en dialog kring funktion och upprätthållande av kvalitet och kapacitet finns med i arbetet. Funktionalitet och säkerhet för vägar ska omhändertas i projekteringen av anläggningen. Detta avser såväl passager som angöring till flygplatsen. Arbetet med stationen vid Skavsta flygplats har nu intensifierats och en fortsatt god samverkan med kommunen och flygplatsen är en förutsättning för att ett gott resultat ska uppnås.

Trafikverket har med detta projekt inte för avsikt att försämra förutsättningarna för att bedriva malmtrafik på TGOJ banan.

Uppdaterat svar 2022-06-23:

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 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 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 miljökonsekvensbeskrivningens [Bilaga 2, PM Buller](#) som ingick i samrådsmaterialet och som nu går att ta del av på Ostlänkens dokumentsida 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:

- Bron över Svärtaåns dalgång
- Anslutningarna till bibanan
- Passagen norr om Hagalund
- Bron över Nyköpingsåns dalgång
- Anslutningsvägar i Skavstaområdet
- Passage av vattentäkten i Larslund

Trafikverkets svar:

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

Uppdaterat svar 2022-06-23:

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. Dessa sträckor har varit prioriterade punkter under mötena.

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.

Observera att många av de platsspecifika synpunkter som avser den östra delen av bibanan inte redovisas i den här versionen av samrådsredogörelsen eftersom gränsdragningen mellan järnvägsplanerna i Ostlänken, delprojekt Nyköping har förändrats. Dessa återfinns numera i samrådsredogörelsen för delsträckan Bibana Nyköping. Av samma anledning har andra platsspecifika synpunkter tillkommit.

km 47+500–49+000:

Kommunen noterar att flera fastigheter hamnar mellan Ostlänken och E4. Deras bullersituation måste analyseras utifrån båda trafikslagen.

km 48+500–49+500:

Utformning av bro över Svärtaåns dalgång och eventuella bullerskyddsåtgärder är av högsta prioritet.

km 50+000–51+500:

Behov av att minimera barriäreffekter till följd av Ostlänken, E4 samt väg 223. Höga krav behöver ställas på utformning vid anslutningen till bibanan.

km 50+500:

Passage för enskild väg saknas.

km 52+500:

Passage för enskild väg saknas.

km 52+500:

Kommunen ser positivt på en bro över Tunsättersbäcken men en analys av landskapet behövs för att avgöra om bro över hela dalgången är att föredra.

km 53+000:

Passage och påverkan på motorklubbens verksamhet i området är av allmänt intresse.

km 53+500:

Passage för enskild väg saknas.

km 54+500:

Analys av landskapsrum krävs eftersom dalgången ansluter till ett viktigt område för friluftsliv. Val av bro eller bank kan vara avgörande.

km 56+500–58+000:

Val av spårlinje i plan och i profil är av yttersta vikt för kommunen vid passage norr om Hagalund. Här, och vid Hovrasjön, är det av största vikt att passager för friluftsliv säkras.

km 56+500:

Kommunen har färdiga detaljplaner i området, norr om befintlig bebyggelse. Kommunen är angelägen om att denna utbyggnad säkras.

km 57+000:

Utformning av bro över Nyköpingsåns dalgång och eventuella bullerskyddsåtgärder är av högsta prioritet.

km 58+500:

Passage vid Skavsta.

km 64+500:

Passage av väg 52. I åtgärdsvalsstudien för väg 52 föreslogs mötesfrihet för den aktuella sträckan.

km 64+000–66+500:

Säkring av passage genom vattenskyddsområde där förekomst av förorenad mark ställer extra höga krav på placering, skyddsåtgärder och utformning.

km 66+000:

Kommunen informerar om att passage sker av befintlig vattenledning och att kommunen kommer att dra en ny vattenledning i området.

km 67+500:

Kommunen ser ett behov av en eller flera friluftspassager vid Stigtomta- och Larslundsmalmen.

km 68+000–69+000:

Kommunen vill ha en analys av hur höjd på bank genom Larslundsmalmen påverkar landskapsbilden.

km 52+000 (bibanan):

Passage för enskild väg saknas norr om E4.

km 52+000 (bibanan):

Behov av plats för gång- och cykeltrafik längs väg 223.

Trafikverkets svar:

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

Uppdaterat svar 2022-06-23:

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.

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.

För de bostadsbyggnader som erbjuds fastighetsnära bullerskyddsåtgärder beaktas även buller från befintlig statlig infrastruktur. Vid detaljdimensioneringen av åtgärderna kommer buller från både Ostlänken och E4 att beaktas. Buller från befintlig statlig infrastruktur hanteras inom ramen för Trafikverkets åtgärdsprogram för omgivningsbuller.

4.3.2 Yttrande om samrådshandlingar (2022)

Kommunstyrelsen antog den 28 februari 2022 ett yttrande gällande järnvägens utformning och dess påverkan som det framställts i samrådsmaterialet för delsträckan Sjösa–Skavsta.

Allmänt

Kommunen tillstyrker i huvudsak förslaget till järnvägsplan och anser att Trafikverket har gjort ett gediget arbete kring att minska järnvägens ofrånkomliga påverkan och värna andra intressen såsom lokala näringar, friluftsliv, kulturmiljö och naturmiljö, där kommunen haft möjlighet att vara med och påverka i ett tidigt skede. Kommunen delar även bedömningen över de områden som är upptagna som värdefulla ur landskaps-synpunkt och klassningen på dessa.

Kommunen upplever järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning som bra och tydlig i dess beskrivning av anläggningens påverkan. Kommunen noterar att synpunkter som den framfört i tidigare skeden nu har beaktats och införlivats i dokumentet, och ser med tillfredsställelse att Trafikverket åtar sig att i byggskedet följa upp miljökrav med avseende på entreprenörernas systematiska miljöarbete, masshantering, hantering av kemiska produkter, med mera.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för kommunens synpunkter och delar kommunens förhoppning om ett fortsatt gott samarbete med järnvägsplanerna i Nyköpings kommun.

Utformning

Kommunen påtalar att utformningen av järnvägsanläggningen är särskilt viktig för denna del av Ostlänkens sträckning genom Nyköpings kommun. Det gäller särskilt helheten vid Skavsta resecentrum med omgivning, brokonstruktion, bullerskydd och passager över Svärtaåns respektive Nyköpingsåns dalgång, och passage av E4 och väg 52, men även passagera av dalgångarna vid Tunsättersbäcken, Hovrasjön och Bullersta.

Trafikverkets svar:

Trafikverket delar kommunens syn på vikten av en hög ambitionsnivå vid utformningen av järnvägsanläggningen inom denna järnvägsplan. Samtliga delar och platser som omnämns i synpunkten har getts en hög gestaltningsklass och ska gestaltas med stor omsorg. Platsspecifik gestaltning ges på de platser som är visuellt påtagliga och där anläggningen behöver anpassas till landskapets höga värden. Bygglov kommer att sökas för bullerskyddsskärmarna.

Skavsta resecentrum med närområde

Kommunen ser med särskild tillfredsställelse på att stationen vid Skavsta stadfästs i järnvägsplanen och anser att även möjligheten till en framtida station på huvudbanan behöver säkerställas i planen. Vilka förberedelser – i form av exempelvis växlar, signalsystem och riskförebyggande åtgärder – som görs för en sådan bör tydliggöras.

Trafikverkets svar:

Järnvägsanläggningen har förberetts för att i framtiden kunna bygga en station även på den nya stambanan. Det innebär att järnvägsplanen inte omöjliggör anläggandet av växlar, spår, sidoplattformar och plattformanslutningar med tillhörande system. Detta är dock frågan om en eventuell framtida utbyggnad om nya kapacitetsanalyser skulle visa på ett sådant behov. Endast de delar som är beslutade kommer att regleras i järnvägsplanen för Ostlänken, delen Sjösa–Skavsta.

Kommunen tycker inte att det framgår hur områdets utveckling enligt kommunens förslag till planprogram för Skavsta verksamhetsområde har omhändertagits i Trafikverkets förslag. Kommunen saknar en utförlig redovisning av Trafikverkets motiv för val av lokalisering och utformning av den nya sträckningen för väg 629 och anser att denna vare sig ersätter dagens funktion eller skapar tillgänglighet till resecentrum med tillhörande funktioner. Kommunen anser till exempel inte att Trafikverket redovisar hur gång- och cykelvägen längs väg 629 ska ersättas eller hur ledningsomläggning ska ske.

Kommunens hållning är att planprogrammets utformning av den nya sträckningen för väg 629 med tillhörande gång- och cykelanslutning bäst möter Skavstaområdets behov ur både regional och lokal trafiksynpunkt och för samtliga trafikslag inklusive gång- och cykeltrafik och busstrafik. Trafikverkets förslag till dragning av väg 629 riskerar att leda till önskad trafik på väg 627 och väg 612.

Kommunen vill även påtala att det i dagsläget inte finns någon överenskommelse mellan kommunen och Trafikverket med avseende på ersättning av områdets befintliga gång- och cykelväg. Kommunen anser att Trafikverket ska ersätta de funktioner som gällande detaljplan ger och att passagen under bibanan därmed ska utformas så att kollektivtrafik och räddningstjänstens fordon kan ta sig mellan verksamhetsområdets östra och västra delar. Höjd och bredd ska medge passage av såväl sådana fordon som gång- och cykeltrafik.

Trafikverkets svar:

Sedan tiden för samrådet har Trafikverket träffat en avsiktsförklaring tillsammans med Region Sörmland och Nyköpings kommun avseende planering av ny infrastruktur till Skavsta flygplats, Skavsta resecentrum och Skavsta verksamhetsområde. Tillgängligheten till dessa målpunkter ska tillgodoses för samtliga trafikslag och de funktioner som väg 629 och den långsgående gång- och cykelvägen har idag kommer att ersättas inom projekt Ostlänken.

Trafikverket anser att den sträckning för väg 629 som föreslås i kommunens planprogram är allt för inriktat på den lokala trafikförsörjningen och inte beaktar det regionala perspektivet i tillräckligt stor utsträckning. Trafikverket vill i första hand prioritera flygplatsens och den kommande järnvägsstationens tillgänglighet. Även om det största trafikutbytet med Skavsta sker med E4 och Nyköpings tätort måste Trafikverket även beakta tillgängligheten till Skavsta från Katrineholms- och Eskilstunahållet. Trafikverket ser inget problem i sig med att trafikanter skulle välja väg 627 eller väg 612 i stället för väg 629. Visar det sig att ökningen blir markant kan åtgärder för att begränsa trafiken här vidtas efterhand.

För närvarande pågår en översyn av passagerarna under den nya stambanan respektive under bibanan. Såväl fri höjd som fri bredd ska anpassas för att medge att även större fordon ska kunna använda sig av dessa samt att utrymme för gång- och cykelväg säkerställs.

Trafikering

Kommunen anser att Trafikverket ska säkra förutsättningar för fler tågpassager än i prognosen för år 2040. Planeringen bör även utgå från regionaltåg med längder på upp till 315 meter.

Kommunen vill även förtydliga att den anser att regional persontågstrafik ska trafikera Ostlänken med bibana för att erhålla maximal nytta. Nyköpingsbanan och TGOJ-banan kan i ett längre perspektiv, när underlag finns, nyttjas för delregional persontågstrafik med möjlighet till stopp i kommunens bebyggelsenoder. Kommunen påtalar även att järnvägsplanen inte bör omöjliggöra att i framtiden koppla ihop Ostlänken med TGOJ-banan.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har regeringens uppdrag att ta fram och tillhandahålla trafikprognoser för alla trafikslag inom såväl persontrafik- som godstransportsektorn. Syftet med dessa så kallade basprognoser är bland annat att utgöra underlag för samhälls-ekonomiska analyser av åtgärder som påverkar transportsystemet. De utgör även grunden för de nationella och regionala transportplanerna. På regional och lokal nivå används trafikprognoser för exempelvis kapacitetsanalyser och dimensionering av infrastrukturprojekt.

Trafikprognosberäkningar görs med hjälp av godstransport- och persontrafikmodeller som är baserade på dagens transport- och resandemönster. Som indata till modellerna krävs bland annat uppgifter om nutida och framtida infrastruktur, trafikering och kostnader. Dessutom krävs information om hur omvärlds-förutsättningar såsom befolkning, ekonomisk utveckling, bränslekostnader, med flera kan förväntas utvecklas.

Trafikverket har utrett behovet av kapacitet på Ostlänken med bibana och gjort bedömningen att den föreslagna utformningen är kapacitetsmässigt tillräckligt för att hantera framtida trafik.

Enligt prognosen för år 2040 gäller att den nya stambanan på den aktuella delsträckan ska trafikeras av 50 snabba persontåg, 200–400 meter långa, samt 28 regionaltåg, 125–250 meter långa, angett i antal tåg i båda riktningarna per vardagsmedeldygn. Motsvarande siffror för bibanan är 56 regionaltåg, 125–250 meter långa, undantaget sträckan mellan Skavsta resecentrum och den västra anslutningspunkten till den nya stambanan som ska trafikeras av 32 regionaltåg. Spårkonfigurationen möjliggör att plattformarna för regionaltåg i framtiden förlängs till upp till 355 meter för att kunna hantera trippelkopplade fordonskonfigurationer.

Trafikeringen på Nyköpingsbanan och TGOJ-banan hanteras inte inom ramen för detta projekt, dock omöjliggör inte järnvägsplanen en framtida utökning av trafikeringen på de banorna.

Kommunen anser att en så hög tillförlitlighet i systemet ska eftersträvas och att det ska kunna trafikeras mer än under 18 timmar per dygn. Det befintliga systemet trafikeras även mellan kl. 24.00 och 06.00 och en ökad tillförlitlighet kan uppnås genom att vidta andra åtgärder som till exempel att planera för tillräckligt många växlar.

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 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.

Uppdaterat svar 2023-05-30:

Ostlänken har projekterats med en underhållsstrategi där banan hålls stängd för underhåll kl. 24.00-06.00. Trafikverket arbetar för närvarande med att uppdatera underhållsstrategin.

Kommunen påtalar även behovet av tillräcklig kapacitet i form av växlar, vändspår och uppställningsspår för förutsebara trafikeringsskeden. Planmässiga och ytmässiga förutsättningar för sådana funktioner som förutses inom banans livslängd bör skapas.

Trafikverkets svar:

Inför arbetet med järnvägsplanen har ett omfattande arbete lagts ned i kapacitetsutredningar som visar att förslaget har tillräcklig kapacitet utifrån Trafikverkets basprognos för 2040. I normalfallet överdimensioneras inte järnvägsanläggningar utan de planeras och byggs med utgångspunkt i den mest förmodade utvecklingen. Inom Skaustaområdet finns det dock utrymme för att i framtiden bygga en station även på den nya stambanan och att anlägga ytterligare parkeringsspår.

Masshantering

Kommunen påtalar att masshanteringen bör samordnas med den angränsande järnvägsplanen för Ostlänken, delen Bibana Nyköping för att minimera behovet av transport av massor.

Trafikverkets svar:

I projektet har det eftersträövats att skapa en så bra balans som möjligt mellan hanteringen av de massor som uppstår, produktionsplanering och entreprenadstrategi. Kommunen kommer att involveras i det fortsatta arbetet med var bergkrossytorna ska förläggas och hur massorna ska hanteras.

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.

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 inte ska användas inom Ostlänken kommer inte att lagras utan köras bort direkt.

I järnvägsplaneskedet är det inte möjligt att redovisa 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 och i byggskedet och det är först då det är möjligt att mer detaljerat redovisa vilka massor som ska användas inom Ostlänken.

Rekreation och friluftsliv

Kommunen konstaterar att en sträcka på nästan fyra kilometer över Larslundsmalmen blir utan passagemöjligheter och anser att det finns behov av en enklare friluftspassage eftersom området är ett välfrekventerat friluftsområde för boende i Stigtomta och Enstaberga, och även för boende i centralorten.

Trafikverkets svar:

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. 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 passagera. Eftersom spårens profilläge är lågt i området kring Larslundsmalmen och grundvattennivån hög är det svårt att hitta utrymme för ytterligare en passage.

Kommunen påtalar även att den barriäreffekt som Ostlänken innebär för Nyköpingsbornas friluftsliv ställer särskilt höga krav på att Trafikverket anlägger säkra passager för oskyddade trafikanter vid passage av järnvägsanläggningen. Kommunen anser inte att så är fallet i förslaget där bibanan passerar väg 800 (Svartavägen) och väg 807 (Lidvägen).

Därutöver påtalar kommunen att järnvägsplanen måste möjliggöra för den gång- och cykelvägskoppling mellan Nyköpings tätort och Stigtomta via Skavsta som identifierats i Trafikverkets åtgärdsvalsstudie.

Trafikverkets svar:

Trafikverket bedömer att passagebehovet i området är uppfyllt i förslaget och inga fler passager än de som redovisas i samrådsmaterialet planeras. Förslaget till utformning är framtaget utifrån ett helhetsperspektiv där landskapets förutsättningar, tekniska förutsättningar, målfyllelse och den samhällsekonomiska nyttan har vägts samman.

Där väg 807 passerar i en port under banan har passagen sedan tiden för samrådet breddats för att möjliggöra en säker passage för gång- och cykeltrafikanter. Väg 800 – som även den går i en port under bibanan – används inte i lika stor utsträckning av rekreationsskäl, varför ett extrautrymme inte bedöms nödvändigt för att passagen ska vara säker.

Med avseende på gång- och cykelvägskopplingen mellan Nyköpings tätort och Stigtomta noterar Trafikverket kommunens synpunkt. Trafikverket har det övergripande ansvaret för den långsiktiga planeringen av transportinfrastrukturen och i projekt Ostlänken ingår att beakta såväl befintlig infrastruktur som kommande infrastrukturprojekt som är beslutade. Järnvägsbron över väg 52 anläggs med en extra bredd som säkerställer att väg 52 kan breddas till en 1+1-väg med gång- och cykelväg längs vägen. Planen medger även utrymme för att vid en senare tidpunkt bredda väg 52 ytterligare, till en 2+1-väg.

Uppdaterat svar 2023-05-30:

I den fortsatta projekteringen har beslut fattats om att även bredda passagen för väg 800.

Naturmiljö och viltpassager

Kommunen påtalar att risken för viltolyckor i anslutning till järnvägens passager av väg 52 och väg 53 måste beaktas.

Trafikverkets svar:

Konsekvenser av järnvägsanläggningens påverkan på vilt rörelser har utretts grundligt i projektet och en mer utförlig redovisning av detta arbete kommer att inkluderas i miljökonsekvensbeskrivningen. Sedan tiden för samrådet har också järnvägsbron över väg 52 och TGOJ-banan förlängts, vilket öppnar upp för vilt rörelser i områdets västra delar mellan Skavsta, järnvägsanläggningen och väg 52. Detta minskar risken för att antalet viltolyckor vid väg 52 ska öka.

Ostlänken påverkar ett antal naturvärdesobjekt. Kommunen anser att möjliga kompensationsåtgärder ska utredas för dessa och stöder gärna Trafikverket i ett sådant arbete.

Trafikverkets svar:

Trafikverket arbetar kontinuerligt genom hela planläggningsprocessen utifrån skadelindringshierarkin, det vill säga att skador på naturvärden undviks och minimeras vid lokalisering, spårlinjeval och utformning av järnvägsanläggningen. Platsspecifika skyddsåtgärder vidtas i form av exempelvis faunapassager, fågelavvisare på ledningar, grumlingsskydd i vattendrag under byggskedet och fågelholkar. Miljökonsekvenserna redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen och vid kvarstående skada beskrivs detta i denna. Kompensation blir aktuellt om lagstöd för detta finns (för Ostlänken gäller detta artskydd, biotopskydd och strandskydd) och om åtgärden ryms inom markanspråket. I enskilda fall kan Trafikverket genomföra ytterligare förbättrande åtgärder inom planområdet eller på inköpt mark, förutsatt att dessa åtgärder inte är ekonomiskt orimliga eller kräver drift och underhåll av Trafikverket. Trafikverket lyfter frågan på kommande arbetsmöte med kommunen för vidare diskussion.

Kommunen påpekar att kablagentunnlar ska utformas med utrymningsvägar för smådjur, särskilt där dagvattendammar kan fungera som goda salamanderlokaler och attrahera groddjur utmed spårlinjen.

Trafikverkets svar:

Kabelbrunnar i anläggningen kommer att utformas med utrymning för att skydda smådjur som till exempel grod- och kräldjur. Detta är ett krav som Trafikverket har att förhålla sig till i projektet.

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 miljökonsekvensbeskrivningens [Bilaga 2, PM Buller](#) som också ingick i samrådsmaterialet. Samtliga dokument går att del av på Ostlänkens documentsida på Trafikverkets webbplats: <https://bransch.trafikverket.se/ostlanken-dokument>.

Kommunen önskar ett tätt samarbete med Trafikverket med avseende på utformningen av bullerskydd i anslutning till Skavsta resecentrum. Kommunen anser att en bullerskyddsskärm mellan den nya stambanans och bibanans spår bör övervägas av hänsyn till passagerare som väntar på perrongen.

Trafikverkets svar:

Ljudmiljön på perrongerna kommer att utredas i kommande bygghandlingsskede.

Utifrån riktvärden för buller i det elfte villkoret i regeringens tillåtlighetsbeslut har Trafikverket gjort ett generellt antagande om att ett visst antal överskridande av maximala ljudnivåer ska antas vara förenligt med villkoret utan rimlighetsavvägning i varje enskilt fall. Kommunen ställer sig frågande till ett sådant generellt antagande och anser att avsteg ska redovisas tydligt i varje enskilt fall.

Trafikverkets svar:

Antagandet i fråga rör sig inte om något avsteg utan det är så här praxis ser ut. Infrastrukturpropositionen ligger till grund för de riktvärden som anges i det elfte villkoret i regeringens tillåtlighetsbeslut och i propositionen återfinns hänvisningar till Svensk standard (SS 25268:2007) och Boverkets byggregler – föreskrifter och allmänna råd (BFS 2011:26) om antalet överskridande per natt. Riktvärdet för maximal ljudnivå inomhus i bostadsrum på 45 dB(A) får inte överskridas mer än fem gånger per natt.

Risk och säkerhet

Kommunen anser att det undantagsvis, till exempel i stationsnära lägen, kan vara möjligt att pröva användning av mark för byggnader eller lågintensiv verksamhet även inom 30 meter från järnvägsanläggningen.

Trafikverkets svar:

Frågan om markanvändning inom 30 meter från järnvägsanläggningen kan inte prövas generellt inom ramen för en järnvägsplan utan varje enskild åtgärd måste prövas separat.

Planläggning

Kommunen anser att Trafikverket ska initiera de ändringar av detaljplaner som krävs genom att ansöka om planbesked för de detaljplaner som behöver ändras. Detta krävs för att järnvägsplanen inte ska strida mot gällande detaljplaner i området. Hur fördelningen av finansiering av dessa ändringar ska se ut behöver avgöras eftersom kommunen ställer sig frågande till det principbeslut som Trafikverket anser vara gällande. Planläggningsprocessen som sådan hanteras av Nyköpings kommun.

Trafikverkets svar:

Sedan tiden för samrådet har Trafikverkets program Nya stambanor och Nyköpings kommun efter konstruktiva diskussioner nått en samsyn i frågan om hur detaljplaneändringar ska genomföras och finansieras.

Larslundsmalmen och Högåsens vattenverk

Kommunen ser att samrådsmaterialet inte är samstämmigt med avseende på skydd av grundvattenförekomsten Larslundsmalmen. För kommunen är det av största vikt att grundvattenförekomsten skyddas så långt som möjligt och kommunen förutsätter att den i ett tidigt skede informeras om Trafikverkets vidare hantering av frågan om tätskikt under järnvägsanläggningens spår och diken.

Kommunen ser det som särskilt viktigt att säkerställa skyddet för Högåsens vattenverk, av riksintresse för vattenförsörjning, och att detta arbete tydligt redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar till sig synpunkterna och kommer att justera och komplettera texterna i materialet inför att miljökonsekvensbeskrivningen ska skickas in till länsstyrelsen för godkännande och järnvägsplanen ställas ut för granskning. Grundvattenförekomsten och dricksvattentäkten har tillfästs stor vikt i arbetet med att utforma den nya järnvägsanläggningen och identifiera vilka åtgärder som behöver vidtas för att minimera påverkan. Konstruktioner med tätskikt under spåren, täta diken och andra alternativ för att hejda föroreningsspridning om olyckan skulle vara framme har utvärderats.

Risken för förorening av grundvattenförekomsten och dricksvattentäkten är störst under byggskedet men bedöms kunna hanteras genom att anpassade skyddsåtgärder vidtas. Åtgärder för att undvika läckage av föroreningar under byggskedet handlar i första hand om placering av arbetsområden, uppställningsplatser av fordon, med mera. Placeringar ska säkerställa att eventuellt läckage av föroreningar inte kan nå grundvattenmagasinet.

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. Trafikverket ser framemot en fortsatt nära dialog med kommunen i frågan.

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 48+700 är arbetsytor planerade till terräng med stora höjdskillnader och kommunen ställer sig frågande till huruvida dessa ytor kommer att kunna användas.

Trafikverkets svar:

Produktionsytor har sedan tiden för samrådet setts över och en större andel av arbetet bedöms kunna hanteras i linjen och inom det permanenta markanspråket för järnvägsanläggningen. Arbetsytan som synpunkten avser har utgått. Resultatet av översynen kommer att redovisas på arbetsmöte med kommunen.

Uppdaterat svar 2023-05-30:

Att en mindre produktionsyta i området tagits bort redovisades på arbetsmöte med kommunen. Trafikverket bedömer dock att den större ytan söder om banan som tillfälligt tas i anspråk för anläggningsarbeten kommer att behövas, just på grund av den branta terrängen. Någonstans inom denna yta kommer en tillfällig väg till banan att anläggas, men exakt var är inte klarlagt i detta planeringsskede.

För arbetsytor och vägar vid passage av Svärtaån vid km 49+300 måste höga krav på omhändertagande av dagvatten ställas.

Trafikverkets svar:

Trafikverket delar kommunens syn i frågan och dagvatten kommer att hanteras på sådant sätt att utsläpp som kan riskera de höga naturvärdena i Svärtaån undviks. Svärtaån omfattas av villkor kopplade till det tillstånd enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken (1998:808) för Ostlänkens passage av Natura 2000-området som beviljats av länsstyrelsen. I tillståndet återfinns ett antal villkor – som avser såväl bygg- som driftskedet – som behöver vara uppfyllda. I miljökonsekvensbeskrivningen redovisas utförligt vilka skyddsåtgärder som Trafikverket planerar för att villkoren ska uppfyllas.

Vid km 51+000 på bibanan förstår kommunen behovet av de arbetsytor som planeras men önskar ett samarbete med Trafikverket för att se om det är möjligt att minska dem.

Trafikverkets svar:

Produktionsytor har sedan tiden för samrådet setts över och en större andel av arbetet bedöms kunna hanteras i linjen och inom det permanenta markanspråket för järnvägsanläggningen. Av de arbetsytor som synpunkten avser har den södra ytan om cirka fyra hektar utgått. Resultatet av översynen kommer att redovisas på arbetsmöte med kommunen.

Passagen vid km 52+000 på bibanan utgör en entréport till Nyköpings centralort och kommunen önskar att den utformas med särskild omsorg.

Trafikverkets svar:

Trafikverket delar kommunens syn och har gett järnvägsbron över E4 den högsta gestaltningsklassningen, vilket innebär en omsorgsfull gestaltning anpassad till platsen. Platsspecifik gestaltning ges på de platser som är visuellt påtagliga och där anläggningen behöver anpassas till landskapets höga värden.

Vid km 52+100 på bibanan anser kommunen att förslagets storlek på passage av den välanvända väg 800, som fungerar som sekundär väg för transport av farligt gods, inte säkerställer god säkerhet för oskyddade trafikanter.

Trafikverkets svar:

Där väg 800 passerar i en port under bibanan har passagen sedan tiden för samrådet breddats med 0,5 meter på båda sidor för att möjliggöra en säker passage för gång- och cykeltrafikanter. Vägporten kommer att vara 9,5 meter bred.

Vid km 51+900 behöver kulturhistoriskt värdefull bebyggelse flyttas och kommunen bistår gärna vid val av placering.

Trafikverkets svar:

Trafikverket noterar synpunkten och ser fram emot ett fortsatt gott samarbete med kommunen.

Vid km 52+700 krävs i byggskedet särskild hänsyn till förekomsten av grönling i Tunsättersbäcken.

Trafikverkets svar:

Trafikverket arbetar kontinuerligt genom hela planläggningsprocessen utifrån skadelindringshierarkin, det vill säga att skador på naturvärden undviks och minimeras vid lokalisering, spårlinjeval och utformning av järnvägsanläggningen. Miljökonsekvenserna redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen och vid kvarstående skada beskrivs detta i denna.

Som biflöde till Svärtaån omfattas Tunsättersbäcken av villkor kopplade till det tillstånd enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken (1998:808) för Ostlänkens passage av Natura 2000-området som beviljats av länsstyrelsen. I tillståndet återfinns ett antal villkor – som avser såväl bygg- som driftskedet – som behöver vara uppfyllda. För passagen av Tunsättersbäcken finns till exempel villkor om att bropelare inte får placeras i bäcken eller dess strandzon, att förutsättningar för passage för utter anordnas samt att inga vandringshinder för fisk eller utter får skapas. I miljökonsekvensbeskrivningen redovisas utförligt vilka skyddsåtgärder som Trafikverket planerar och vilka anpassningar som gjorts för att villkoren ska uppfyllas. Järnvägsbron och dess brostöd har till exempel anpassats för att minimera påverkan på Tunsättersbäcken och en planerad väg har fått en ny dragning för att inte hamna precis intill bäcken.

Vid km 54+400 anser kommunen att passagen av väg 807 bör breddas ytterligare för att i framtiden kunna rymma även en gång- och cykelväg. Passagen är av stor vikt och behöver utformas med särskild omsorg.

Trafikverkets svar:

Där väg 807 passerar i en port under banan har passagen breddats för att möjliggöra en säker passage för gång- och cykeltrafikanter. Vägporten har getts en hög gestaltungsclass och ska gestaltas med stor omsorg.

Vid km 55+000–55+500 är kommunen angelägen om att tillgängligheten till passagen vid Bullersta ska vara god för boende i Hagalund söder om järnvägen. Passagen över dalgången behöver utformas med särskild omsorg.

Trafikverkets svar:

Vid km 55+040 anläggs en passage över järnvägen för att tillgodose tillgänglighet i nord-sydlig riktning. Vägen kopplas an till det befintliga vägnätet. På den södra sidan om banan anläggs en serviceväg på tryckbanken som öppnar upp även för rörelser i öst-västlig riktning.

För passagerna vid km 55+000 och km 56+200 är kommunen angelägen om att det ska gå att passera banan även under byggtiden.

Trafikverkets svar:

Passagen vid km 55+000 ska hållas öppen under hela byggtiden. Trafikverket noterar synpunkten vad gäller passagen vid 56+200 och arbetar för att även denna ska hållas öppen i så stor utsträckning som möjligt under byggtiden.

Gestaltningen av passage av Nyköpingsåns dalgång vid km 56+800–57+800 kräver särskild omsorg. Ytor för etablering och anläggningsarbeten behöver minimeras och återställas efter byggtiden.

Trafikverkets svar:

Platsspecifik gestaltning ges på de platser som är visuellt påtagliga och där anläggningen behöver anpassas till landskapets höga värden. Trafikverket delar kommunens syn på passagen av Nyköpingsåns dalgång och har gett landskapsbron över Nyköpingsåns dalgång den högsta gestaltningsklassen, vilket innebär en omsorgsfull gestaltning anpassad till platsen.

Placeringen av etableringsytor har gjorts utifrån ett helhetsperspektiv där landskapets förutsättningar, tekniska förutsättningar, måluppfyllelse och den samhällsekonomiska nyttan har vägts samman. Trafikverket verkar för att ändamålet med järnvägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Detta innebär ytor för etablering och anläggningsarbeten som efter byggtiden så långt möjligt ska återställas.

Vid km 58+000 behöver tillträdesvägen för räddningsinsats på bron dimensioneras för vändande bussar.

Trafikverkets svar:

Trafikverket delar kommunens syn i frågan och denna yta är dimensionerad för vändande bussar.

Vid km 59+300 redovisas en etableringsyta vid Skavsta resecentrum mellan Trafikverkets och kommunens entreprenader. Här krävs en god samordning och det kan inte uteslutas att järnvägsplanens markanspråk påverkas.

Trafikverkets svar:

Trafikverket delar kommunens syn på behovet av samordning mellan de olika entreprenaderna. Trafikverket måste dock säkerställa genomförbarheten av Ostlänken redan i järnvägsplaneskedet, med tillräckliga ytor för nyttjanderätt, oavsett angränsande projekt.

Vid km 59+700–62+300 behöver exakt dragning av väg 625 med anslutning till flygplatsen utredas ytterligare innan vägområdet definitivt kan fastslås.

Trafikverkets svar:

Trafikverket delar kommunens syn och kommer att utreda den nya dragningen av väg 625 i nära dialog med kommunen och Skavsta flygplats.

Vid km 61+100–64+100 bör Trafikverket se över möjligheten att minska antalet utfarter till väg 52.

Trafikverkets svar:

Den enda utfarten på väg 52 som tillkommer är anslutningen till den nya dragningen av väg 629. Säkerhetshöjande åtgärder längs väg 52 ryms inte inom ramen för projekt Ostlänken.

Vid km 64+600 kräver utformningen vid passage av väg 52 särskild omsorg.

Trafikverkets svar:

Trafikverket delar kommunens syn och har gett järnvägsbron över väg 52 en hög gestaltungsclass och ska gestaltas med stor omsorg.

4.4 Samråd med Skavsta flygplats

Samråd med Skavsta flygplats har hållits löpande under arbetet med järnvägsplanen i form av framför allt möten. Vid mötena har Trafikverket informerat om projektet och samarbetsformerna har diskuterats. Frågor som behandlats är hur järnvägsanläggningen påverkar flygplatsens verksamhet, risk- och säkerhetsfrågor och utformning och placering av resecentrum. Efter att samrådet av järnvägens utformning och planförslagets konsekvenser ägt rum i början av 2022 fick flygplatsen en ny huvudägare och den 22 juni 2022 hölls ett kompletterande samrådsmöte med representanter för den nya ägaren.

Trafikverket ser fram emot ett fortsatt nära samarbete med flygplatsen för att hitta en lösning som är så bra som möjligt för alla parter. Gemensamma arbetsmöten hålls kontinuerligt för att säkerställa att järnvägsanläggningen är kompatibel med flygplatsen och dess verksamhet. För att säkerställa att störningar undviks och att järnvägens plan- och profilläge inte påverkar flygplatsens verksamhet har influensområdet för hinderytor och analysen av den elektromagnetiska kompatibiliteten (EMC) varit viktiga faktorer. Trafikverket ansöker om luftlov för anläggningsdelar som ligger 20 meter över den befintliga marknivån medan flygplatsen ansöker till Transportstyrelsen om att järnvägs- och flygplatsverksamheten ska bedrivas parallellt i området.

4.5 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 på mötesplatsen Träffen i Nyköping den 11 maj 2017, dels det digitala samråd som anordnades den 21 januari–2 mars 2022 och de personliga möten som ägde rum under februari och mars 2022 på hotell Sunlight i Nyköping.

Här sammanfattas inkomna synpunkter från enskilda som kan bli särskilt berörda, först från samrådet av spårlinjens sträckning 2017 (avsnitt 4.5.1), därefter från samrådet av järnvägens utformning och planförslagets konsekvenser 2022 (avsnitt 4.5.2).

4.5.1 Synpunkter på spårlinjen (2017)

Ökade kostnader för Ostlänken generellt och koppling till nationell plan

En privatperson har inkommit med synpunkter på ökade kostnader och ifrågasätter prioriteringen av en dragning av den nya stambanan via Skavsta.

Trafikverkets svar:

Den förordade järnvägskorridoren, var den nya anläggningen ska lokaliseras, utredes inom ramen för förstudien och järnvägsutredningen. Den korridoren passerar via Skavsta. Att bygga ny järnväg är dyrt men Trafikverket jobbar aktivt för att minska kostnaderna. När järnvägsanläggningens utformning är färdigutredd kan en ny prognos för kostnaden tas fram.

Uppdaterat svar 2022-06-23:

Trafikverket har getts tillåtighet att bygga Ostlänken inom korridorens gränser. Dessa är i och med regeringens tillåtighetsbeslut i juni 2018 fastställda. Tillsammans med kommunerna längs järnvägssträckan har Trafikverket gjort en kraftsamling för att se hur Ostlänken ska kunna byggas utan att kostnaderna ökar. Utredningen visar att kostnaderna bara kan bantas marginellt om det inte ska ge stora konsekvenser på järnvägens funktion.

Ostlänken – höghastighetsjärnväg eller inte

En synpunkt påtalar begreppsförvirringen vid en jämförelse mellan samrådsmaterialet och den dåvarande nationella planen där det refererades till Ostlänken som en snabbjärnväg.

Trafikverkets svar:

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 nationell 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.

Uppdaterat svar 2022-06-23:

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

Trafikverket har tagit fram en teknisk systemstandard för de nya stambanor som ska koppla ihop Stockholm med Göteborg och Malmö. För närvarande planeras alla delar utom Ostlänken att dimensioneras för hastigheter upp till 320 km/tim. Enligt den definition av höghastighetsjärnväg som ges i EU-direktiv om driftskompatibilitet hos järnvägssystem är även Ostlänken – som dimensioneras för hastigheten 250 km/tim – att anse som en höghastighetsjärnväg.

Samrådets giltighet

En synpunkt rör giltigheten i öppet hus som samrådsform.

Trafikverkets svar:

Formerna för samråd och antalet samrådstillfällen får anpassas till omständigheterna i det enskilda fallet. Mer information om samrådsprocessen finns att läsa i Trafikverkets rapport [Planläggning av vägar och järnvägar](#).

Överklagande av korridor

En skrivelse handlar om överklagande av korridor. Området som avses ligger i Hagalund och den som skriver hänvisar till att korridoren ligger för när bostadsbebyggelse och att anläggningen kommer att påverka de boendes livskvalitet negativt.

Trafikverkets svar:

Trafikverket bedömer att den nu studerade korridoren är bättre än övriga studerade alternativ och man föreslår att den ska ges rang 1. Regeringens beslut om tillåtlighet kommer att ligga till grund för i vilken korridor Trafikverket får bygga Ostlänken. Regeringens tillåtlighetsprövning sker med stöd av 17 kap. miljöbalken (1998:808). Detta tillåtlighetsbeslut kan inte överklagas.

Trafikverket försöker att utforma anläggningen så att omgivningen ska störas så lite som möjligt av järnvägstrafiken. Den utformning som Trafikverket föreslår kan överklagas efter det att järnvägsplanen fastställts. Järnvägsanläggningens utformning och påverkan kommer att presenteras på nästa samråd.

Uppdaterat svar 2022-06-23:

Den 7 juni 2018 fattade regeringen beslut om tillåtlighet att bygga Ostlänken inom den av Trafikverket förordade korridoren. Korridorens gränser är i och med beslutet fastställda.

Nästa steg i planeringen av delsträckan Sjösa–Skausta är granskning av förslag till järnvägsplan. När planförslaget med miljökonsekvensbeskrivning bedöms som klart ska det hållas tillgängligt för att allmänheten och andra intressenter ska kunna granska det. Trafikverket kommer att annonsera om när och var planförslaget ska finnas tillgängligt. Särskilt berörda av projektet får dessutom ett brev om var planen finns tillgänglig och hur man går till väga för att lämna synpunkter. Planförslaget publiceras även på Trafikverkets hemsida.

Efter granskning överlämnas planen till länsstyrelsen. I de fall länsstyrelsen tillstyrker planen och det finns finansiering för byggandet, skickas planen med tillhörande dokumentation för fastställelseprövning till Trafikverkets centrala funktion Juridik och planprövning. Planen fastställs om Trafikverket vid prövningen kommer fram till att den kan godtas och att fördelarna för allmänheten överväger de olägenheter projektet orsakar enskilda intressen.

Fastställelsebeslutet kan överklagas till regeringen.

Synpunkter på behovet av en bibana samt alternativ till en lång bibana

Behovet av en bibana som ansluter den nya stambanan till Nyköpings tätort ifrågasätts i en skrivelse.

I en annan skrivelse föreslås det att Ostlänken ansluts till TGOJ-banan i stället för att bibanan byggs. Det skulle skapa ett lokalt tågssystem på sträckan Oxelösund–Skavsta med anslutning till den nya stambanan. I stället för det resecentrum som nu planeras bör det skapas ett vid TGOJ-banan i Nyköping samt ett vid Skavsta. Detta skapar ett effektivare trafikeringssystem som beaktar flyget och inkluderar Oxelösund i regionförstoringen med möjlighet till lokal trafik på sträckan Oxelösund–Skavsta. Förslaget skulle innebära att Nyköpingsbanan inte fyller någon funktion för persontrafik. Den skulle då kunna avvecklas och mark i centrala Nyköping frigöras. Systemet skulle bli betydligt billigare att bygga och drifta än det som nu planeras eftersom den befintliga TGOJ-banan nyttjas i stället för att en ny bibana skapas. Även om Trafikverket skulle gå vidare med att bygga bibanan är det relevant att placera resecentrum vid TGOJ-banan.

Trafikverkets svar:

Beslutet att Nyköpings tätort ska kopplas samman med den nya stambanan via en lång bibana togs i Järnvägsutredning Ostlänken, sträckan Järna–Norrköping (Loddby). Trafikverket bedömer att den nu studerade korridoren är bättre än övriga studerade alternativ och man föreslår att den ska ges rang 1. Regeringens beslut om tillåtlighet kommer att ligga till grund för i vilken korridor Trafikverket får bygga Ostlänken. Regeringens tillåtlighetsprövning sker med stöd av 17 kap. miljöbalken (1998:808). Detta tillåtlighetsbeslut kan inte överklagas.

Trafikeringen på TGOJ-banan hanteras inte inom ramen för detta projekt, dock omöjliggör inte järnvägsplanen en framtida utökning av trafikeringen på TGOJ-banan. Ett resecentrum på TGOJ-banan skulle kunna komplettera ett resecentrum i Nyköping men inte ersätta det. Trafikverket anser också att Nyköpingsbanan även fortsättningsvis behövs för godstrafik och för persontrafik vid eventuella störningar på annan plats i järnvägsnätet.

Uppdaterat svar 2022-06-23:

Den 7 juni 2018 fattade regeringen beslut om tillåtlighet att bygga Ostlänken inom den av Trafikverket förordade korridoren. Korridorens gränser är i och med beslutet fastställda.

Beslutet om en lång bibana har på grund av nya kapacitetsutredningar omvärderats. Det prognostiserade antalet höghastighetståg hade ökat betydligt och en regionaltågstrafik på en kort bibana mellan Skavsta flygplats och Nyköpings resecentrum skulle innebära en förbättrad kapacitet för de snabba persontågen på den nya stambanan. Det är korridoren för en kort bibana som ingår i regeringens tillåtlighetsbeslut. Den sammanvägda bedömningen är att den beslutade korridoren bäst uppnår ändamål och projektmål med minst negativ påverkan på omgivningen.

Skavsta flygplats

Ett flertal önskemål och synpunkter rör Skavsta flygplats. Dessa handlar huvudsakligen om önskemål om att få en station där, stationens placering samt synpunkter på att föreslagen spårlinje ter sig anpassad efter Skavstas passagerarterminal.

Trafikverkets svar:

En station vid Skavsta är en projektförutsättning Trafikverket har som utgångspunkt för sin planering. Läge och utformning av stationen planeras för att få en så bra tillgänglighet för resande till och från Skavsta flygplats som möjligt.

Den förordade järnvägskorridoren, var den nya anläggningen ska lokaliseras, utreddes inom ramen för förstudien och järnvägsutredningen. Den korridoren passerar söder om Skavsta vilket innebär att stationen kommer att förläggas söder om flygplatsen.

Uppdaterat svar 2022-06-23:

Den 7 juni 2018 fattade regeringen beslut om tillåtlighet att bygga Ostlänken inom den av Trafikverket förordade korridoren. Korridorens gränser är i och med beslutet fastställda.

Beslutet om en lång bibana har på grund av nya kapacitetsutredningar omvärderats. Det prognostiserade antalet höghastighetståg hade ökat betydligt och en regionalstågstrafik på en kort bibana mellan Skavsta flygplats och Nyköpings resecentrum skulle innebära en förbättrad kapacitet för de snabba persontågen på den nya stambanan. Det är korridoren för en kort bibana som ingår i regeringens tillåtighetsbeslut. Beslutet innebär att Skavsta resecentrum förläggs till bibanan med angränsning från en mittplattform. Avståndet mellan plattformarna och flygplats-terminalen är cirka 300 meter.

Järnvägsanläggningen har förberetts för att i framtiden kunna bygga en station även på den nya stambanan. Det innebär att järnvägsplanen inte omöjliggör anläggandet av växlar, spår, sidoplattformar och plattformanslutningar med tillhörande system. Detta är dock frågan om en eventuell framtida utbyggnad om nya kapacitetsanalyser skulle visa på ett sådant behov. Endast de delar som är beslutade kommer att regleras i järnvägsplanen för Ostlänken, delen Sjösa–Skavsta.

Inlösen och ersättning

Frågor från ett flertal fastighetsägare rör ersättning för mark, byggnader och verksamheter.

Trafikverkets svar:

En bedömning kommer 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?](#).

Buller och vibrationer

Ett flertal skrivelser och yttranden gäller oro för buller och vibrationer, däribland önskemål om att profilen bör ligga lågt norr om Hagalund. Detta för att dels minimera buller, dels minska den visuella påverkan från anläggningen.

Trafikverkets svar:

I det förslag på spårlinje som för närvarande finns framme ligger profilen lågt i området norr om Hagalund.

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.

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

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

Uppdaterat svar 2022-06-23:

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.

Mer information kring hur bullerberäkningarna har utförts och vilka järnvägsnära och fastighetsnära bullerskyddsåtgärder som kommer att vidtas finns i miljökonsekvensbeskrivningens [Bilaga 2, PM Buller](#) som ingick i samrådsmaterialet och som nu går att ta del av på Ostlänkens dokumentsida på Trafikverkets webbplats: <https://bransch.trafikverket.se/ostlanken-dokument>.

Även beräkningar av förväntade vibrationer utmed sträckan har utförts och redovisas i projektets miljökonsekvensbeskrivning.

Passager för arbets- och jordbruksmaskiner samt oro för delning av bruksbar jord
Oro för att broar och tunnlar inte anpassas för arbets- och jordbruksmaskiner har inkommit i skrivelser från markägare. Även oro för att bruksbar jord delas upp och fragmenteras lyfts fram.

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 jordbruksmaskiner 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 2022-06-23:

Arbetet med omläggning av vägar och passager har efter samrådet 2017 fortskridit och de förslag som arbetats fram presenterades på samrådet 2022.

Intrång på enskilda gårdar

Ett flertal fastighetsägare uttrycker oro för intrång på sina gårdar och framför önskemål om andra lokaliseringar för att undvika intrång och minimera påverkan. Det finns en oro för att kulturhistoriska miljöer förstörs och att gårdar som brukats i generationer påverkas negativt.

Trafikverkets svar:

Det finns en stor medvetenhet om att föreslagen sträckning kommer att påverka människors vardag och liv och hur verksamheter längs sträckningen ska kunna fungera framöver. Trafikverket jobbar aktivt för att minimera denna påverkan genom att lägga stort fokus på att optimera anläggningen och på att hitta lösningar som, om möjligt, minimerar intrång i värdefulla miljöer.

Det förslag till spårlinje som presenterats är en jämkning av olika intressen och föreslagen sträckning av järnvägen är det alternativ som bäst bedömts uppfylla målen utifrån funktion, teknik, miljö och ekonomi. I det fortsatta arbetet kommer Trafikverket att närmare studera möjligheter till justeringar av järnvägens sträckning i plan och profil, inte minst med anledning av synpunkter som framkommit angående boendemiljö. Intentionen är att minimera intrånget i landskapet och dess värden. Järnvägen är dock en stel konstruktion och landskapet som passeras är kuperat. Detta medför svårigheter att utforma järnvägen utan att intressen påverkas och utan att intrång i värdefulla miljöer kan undvikas fullt ut.

Inför det öppna huset har Trafikverket haft enskilda samråd med fastighetsägare som ansetts vara särskilt berörda. Detta har gällt fastigheter där järnvägen exempelvis bedömts göra fysiskt intrång på bostadsfastighet, ligger så nära järnvägen att de bedöms bli starkt störda av buller trots bullerskyddsåtgärder eller där intrång sker i stora brukningsenheter. Enskilda samråd med särskilt berörda kommer att hållas även i det fortsatta arbetet när behov av och önskemål om detta finns.

Koppling Hagalund och friluftsområdena norr om tätort

Kopplingen mellan Hagalund och friluftsområdena norr om Nyköpings tätort lyfts fram som viktig av ett flertal fastighets- och sakägare. Passager och åtgärder för att minimera anläggningens barriäreffekt önskas. Oro för intrång i naturområdena och hur anläggningen kommer att påverka friluftslivet lyfts fram.

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 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.

Trafikverket är medvetet om vikten av koppling mellan Hagalund och områdena norr om Nyköpings tätort och stort fokus läggs på att hitta lösningar som minimerar barriäreffekten.

Uppdaterat svar 2022-06-23:

I det aktuella området väger friluftslivet tungt och barriäreffekterna och lokaliseringen av passager har varit en viktig del i den helhetsbedömning som gjorts av järnvägens sträckning. Förslaget till utformning är framtaget utifrån ett helhetsperspektiv där landskapets förutsättningar, tekniska förutsättningar, måluppfyllelse och den samhällsekonomiska nyttan har vägts samman. Trafikverket verkar för att ändamålet med järnvägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Hänsyn har tagits till de som bor och verkar i området, till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden, däribland friluftslivet.

Vid en sammanvägd bedömning har behovet av passager bedömts vara uppfyllt. Passagemöjligheter för gående finns såväl vid Bönsta och Bullersta som under två broar, det vill säga totalt fyra passagemöjligheter på en sträcka om två kilometer. 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>.

Ekensberg

Nyköpings orienteringsklubb lyfter att det i området kring Ekensberg finns ett flertal motionsspår som frekvent nyttjas av såväl klubben som allmänheten.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för informationen och tar med sig den i det fortsatta arbetet.

Sörmlandsleden

I skrivelser som inkommit framförs önskemål om att minimera påverkan på Sörmlandsleden i så stor utsträckning som möjligt.

Trafikverkets svar:

Trafikverket utreder för tillfället vilka åtgärder som behövs för att Sörmlandsleden fortsatt ska kunna vara en populär och attraktiv vandringsled. Eventuellt kan det bli aktuellt att dra om sträckningen på vissa delar.

Oro för vattenledning

I en skrivelse uttrycks oro för vattenledning till egna fastigheten.

Trafikverkets svar:

Trafikverket ansvarar för att åtgärda eventuella skador på enskilda brunnar och ledningar.

Gravfält söder om Bönsta

Nyköpings hembygdsförening påtalar att det finns ett gravfält söder om Bönsta gård. Föreningen önskar att gravfältet påverkas så lite som möjligt.

Trafikverkets svar:

Gravfältet är känt för Trafikverket. I kommande projektering optimeras järnvägsanläggningen och ett exakt läge för spårlinjen tas fram. Anpassningar till kulturmiljövärden redovisas i järnvägsplanen och konsekvensbeskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen.

Viltpassager

Synpunkter på att det är mycket vilt i området och att vilt riskerar att stängas in mellan E4 och järnvägen lyfts fram. Större viltpassager efterfrågas vid vägar och vattendrag.

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 2022-06-23:

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.

4.5.2 Synpunkter på samrådshandlingarna (2022)

Samtliga ägare till fastigheter där mark eller utrymme kan komma att tas i anspråk har erbjudits samrådsmöte på orten. Trafikverkets projektledare och markförhandlare har i februari och mars 2022 haft enskilda möten på hotell Sunlight i Nyköping med de fastighetsägare som så önskat. Dialog har förts kring placering av till exempel servicevägar, dammar och diken, och hur åtkomst till fastighetsägarnas mark ska säkerställas.

En del synpunkter har rört önskemål om nya tillfartsvägar och ändrade dragningar av bygg- och servicevägarna i förslaget. Andra synpunkter har rört mark som förstörs eller splittras, passager av järnvägsanläggningen, gestaltning och oro för bullerpåverkan.

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

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

Inlösen och ersättning

I en inkommen skrivelse påtalas att fastighetsägarna levt med planerna på Ostlänken i över 25 år och oroar sig för ytterligare utdragna processer i och med att andra projekt kan tänkas konkurrera om resurserna. Vid ytterligare förseningar anser fastighetsägarna att detta ska kompenseras ekonomiskt. Fastighetsägarna undrar även vad det är som vid gäller för värderingen av fastigheten vid expropriation.

En annan fastighetsägare påtar att marknadsvärdet kommer att sjunka kraftigt och förväntar sig ersättning till gällande marknadspris innan intrånget. Fastighetsägaren begär samtidigt omförhandling av den intrångsersättning som betalades ut vid anläggningen av E4 eftersom den initiala ersättningen var låg och trafiken har ökat kraftigt på motorvägen. Fastighetsägaren utgår även från att ersättning kommer att betalas ut även för det intäktsbortfall för gårdens verksamheter som kommer att uppstå, under byggnationen men även när järnvägen har tagits i drift.

Trafikverkets svar:

Beslutet att bygga Ostlänken togs i och med att regeringen fattade beslut om innehållet i den nationella planen för transportinfrastrukturen. Den nationella planen är en trafikslagsövergripande åtgärdsplan som beskriver hur den statliga transportinfrastrukturen ska underhållas och utvecklas. Den nu aktuella nationella planen för perioden 2018–2029 fastställdes av regeringen i juni 2018 och i den har regeringen pekat ut Ostlänken som ett av de objekt vars byggande ska påbörjas under planperioden.

Förhandlingar och köp av mark sker först när järnvägsplanen har vunnit laga kraft. Trafikverkets markförhandlare kommer att ta kontakt med fastighetsägaren i frågan. Fastighetsägaren har rätt till ersättning för mark som tas i anspråk och för de flesta skador som uppstår i samband med byggandet. Trafikverket ersätter alltså även ekonomiska skador för en verksamhet, utöver marknadsvärdesminskningen för själva fastigheten. Reglerna om ersättning finns i lagen om byggande av järnväg, vilken hänvisar till expropriationslagens ersättningsregler. Samma regler tillämpas vid frivilliga överenskommelser. Avtal tecknas mellan Trafikverket och berörda fastighetsägare för att reglera intrång och kompensation.

Vid inlösen av en fastighet ska ersättningen motsvara fastighetens marknadsvärde plus 25 procent. Om det gäller en del av en fastighet ersätts minskningen av marknadsvärdet plus 25 procent. Ersättning kan även utgå för vissa andra ekonomiska skador, till exempel flyttkostnader.

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

Arrondering

En fastighetsägare anser att dragningen av Ostlänken avsevärt kommer att försvåra möjligheten att driva ett effektivt skogs- och jordbruk eftersom den nya järnvägen skär sönder och delar åkrar och skogsskiften med stora merkostnader som följd. Verksamheten bedrivs med små ekonomiska marginaler varför försämrade förutsättningar får stora negativa konsekvenser. Den försämrade arronderingen kommer att innebära att stora arealer inte längre kan brukas eftersom jord- och skogsbruk inte längre kommer att vara bärkraftigt. Järnvägens föreslagna dragning går dessutom över en bergtäkt och omöjliggör framtida uttag, vilket får mycket stora negativa konsekvenser för gårdens drift och ekonomi. Därutöver förstörs även boendemiljöer på grund av järnvägens framdragning.

Det är därför av största vikt att Trafikverket är behjälpligt med olika åtgärder för att minimera dessa skador. För att minimera påverkan på jord- och skogsbruket behövs broar över järnvägen, omledning och nybyggnation av lokalvägar samt igenläggning av diken. För att minska skadorna på boendemiljöer och hästanläggningar kan Trafikverket leda om lokalvägar och undvika byggtrafik genom och nära bostäder.

En annan fastighetsägare påtalar att ägorna är delade i två delar sedan E4 byggdes och att det kommer att bli tre delar med Ostlänken. Önskemål om att förlägga den befintliga vägen i en tunnel under den nya järnvägen till den norra sidan av marken framförs. Skogsbruk och jakt skulle då kunna bedrivas även fortsättningsvis, och rekreationsmöjligheterna skulle förbättras avsevärt. I nuvarande förslag skärs den befintliga vägen av och ersätts med en cirka tre kilometer lång väg som dessutom går över två grannfastigheter. Förslaget innebär att marken i princip blir värdelös för jakt och skogsbruk.

Trafikverkets svar:

Förslaget till utformning är framtaget utifrån ett helhetsperspektiv där landskapets förutsättningar, tekniska förutsättningar, måluppfyllelse och den samhällsekonomiska nyttan har vägts samman. Trafikverket verkar för att ändamålet med järnvägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskäligen kostnad. Hänsyn har tagits till de som bor och verkar i området, 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.

Trafikverkets avsikt är att det i så stor utsträckning som möjligt ska vara möjligt att bedriva jord- och skogsbruk på ett tillfredställande sätt i både bygg- och driftskedet. Trafikverket har därför eftersträvat att minimera fragmenteringen av jordbruksmark och att i så stor utsträckning som möjligt undvika instängda ytor.

Åtkomst till de allra flesta berörda områden kommer att säkerställas på olika sätt, genom passager, åtgärder på allmänna vägar i enlighet med järnvägsplanen eller genom att avtala med fastighetsägare om anläggning av enskilda vägar.

I vissa fall, där järnvägen endast skär av små restytor av jordbruksmark, bedöms det inte vara rimligt att anordna nya tillfartsmöjligheter. För att kompensera brukare för restytor som inte längre kommer att kunna brukas, mark som tas i anspråk av järnvägsanläggningen samt minskningen av fastighetens marknadsvärde kommer gällande ersättningsregler att tillämpas.

Att anlägga en tunnel på den del av sträckan som den andra synpunkten avser är inte samhällsekonomiskt försvarbart.

Buller

Ett antal fastighetsägare uttrycker oro för att de kommer att störas av buller och föreslår att en bullerskyddsskärm uppförs. Bland annat borde bullerskyddsskärmen uppe på banvallen på den norra sidan av spåren vid Söra motsvaras av en skärm även på spårens södra sida för att skydda gården Berga med dess bostäder och ridverksamhet. Ett par synpunkter rör bullerberäkningarna där fastighetsägare ställer sig frågande till att den egna fastigheten inte är bullerberörd när grannfastigheten är det.

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.

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 miljökonsekvensbeskrivningens [Bilaga 2, PM Buller](#) som ingick i samrådsmaterialet och som nu går att ta del av på Ostlänkens dokumentsida på Trafikverkets webbplats: <https://bransch.trafikverket.se/ostlanken-dokument>.

Efter samrådet har nya beräkningar utförts och för bullersituationen vid Berga visar den att även en bullerskyddsskärm på spårens södra sida skulle vara ekonomiskt försvarbar och en sådan kommer därmed att uppföras.

En fastighetsägare uttrycker att de redan upplever störningar i form av buller från E4 och påtalar att bullerproblem på grund av Ostlänken måste hanteras med större respekt för boende och verksamheter på gården.

Gården som synpunkten avser ligger över 550 meter bort från den nya stambanan och förväntas inte vara bullerberörd med avseende på buller ifrån denna. Ekvivalenta bullernivåer med avseende på den nya stambanan beräknas bli under 50 dB(A) år 2040, vilket kan jämföras med drygt 60 dB(A) från trafik på E4.

Buller från befintlig statlig infrastruktur hanteras av andra delar av Trafikverkets organisation inom ramen för Trafikverkets åtgärdsprogram för omgivningsbuller. Eventuella bullerskyddsåtgärder för buller från E4 omfattas av det här åtgärdsprogrammet. I programmet anges åtgärdsnivåerna – som utgör grunden för när behovet av åtgärder behöver utredas – till 65 dB(A) ekvivalent ljudnivå vid fasad och 40 dB(A) ekvivalent ljudnivå inomhus i bostadsrum.

Ägarna till en fastighet som Trafikverket kommer att erbjuda sig att köpa undrar om de kan få bo kvar med de fasad- och uteplatsåtgärder som redovisas på plankartan men ändå begära att Trafikverket förvärvar fastigheten om det skulle visa sig vara ohållbart att bo kvar.

Trafikverkets svar:

Utgångspunkten är att erbjudandet om förvärv upphör vid uppförandet av fastighetsnära bullerskyddsåtgärder.

I en inkommen skrivelse anser fastighetsägaren att gårdsmiljön i sin helhet med hästverksamhet och ladugård bör skyddas från buller, inte bara inomhusmiljön och vid uteplatserna. Önskemål om att gårdsmiljön ska skyddas även visuellt framförs också. Järnvägen, framför allt den del som går på bank, måste smälta in i omgivningarna.

Fastighetsägaren anser att en bullerskyddsskärm uppe på järnvägsbanken längs hela sträckan öster om logen och ladugårdsberget krävs för att skydda gården. Kostnaden för en sådan skärm skulle med marginal vägas upp av värdena den skyddar.

Därtill ställer sig fastighetsägaren frågande till att inte alla husen räknas som bullerberörda. Samtliga uteplatser måste skyddas från buller, även där en lösning kan bli svår att få till rent praktiskt på grund av läge och med hänsyn till gårdsmiljö och byggnadskonstruktioner.

Trafikverkets svar:

Hästverksamhet och ladugård i sig är inte tillräckligt utsatta för buller för att motivera en bullerskyddsskärm. Önskemålet om bullerskyddsskärm mellan järnvägen och bostäderna, stallarna och beteshagarna kommer inte heller att tillgodoses eftersom bullerutredningen inte visar på något behov av ytterligare bullerskyddsåtgärder på den här platsen.

I det elfte villkoret i regeringens tillåtlighetsbeslut anges inga riktvärden att förhålla sig till med avseende på djurhållande gårdar och det finns heller inga generella riktlinjer kring hur hästar störs av buller från infrastruktur. Enligt Jordbruksverkets föreskrifter och allmänna råd om hästhållning (SJVFS 2019:17) får dock hästar endast tillfälligtvis utsättas för mekaniskt buller som överskrider ekvivalenta ljudnivåer inomhus i stall på 65 dB(A).

I en utredning har Trafikverket identifierat stallen på delsträckan Sjösa–Skavsta och ljudnivån vid fasad har noterats. I utredningen har det antagits att ljudnivån inomhus i stall är cirka 15 dB lägre än vid fasad. Längs med den nya järnvägsanläggningen får inga djurhållande gårdar 65 dB(A) ekvivalent ljudnivå vid fasad från Ostlänken. Det innebär att det inte blir några överskridanden av riktvärdet inomhus.

Bullerutredningen visar att bostadsbyggnaderna som synpunkten avser inte är bullerberörda. Bullerberäkningar har utförts för samtliga uteplatser och riktvärdena klaras.

Utöver en bullerskyddsskärm på järnvägsbanken efterfrågas även en bullerskyddslösning längs väg 53. I sammanhanget påtalas att det är det totala bullret från den statliga infrastrukturen som ska tas med i beräkningarna men att bullret från flygplatsen även bör tas med. Oro uttrycks för att flygbullret kommer att öka dramatiskt till följd av bättre förbindelser till Skavsta när Ostlänken tas i drift. Fastighetsägaren säger sig vara villig att återkomma med konkreta förslag på hur ett bullerskydd mot landsvägen kan anläggas i samband med övrig byggnation.

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.

För de fastigheter som synpunkten avser kommer fastighetsnära bullerskyddsåtgärder att erbjudas. För fastigheter som erbjuds sådana åtgärder kommer hänsyn att tas även till annan statlig infrastruktur vid detaljdimensioneringen av åtgärderna.

Mer information kring hur bullerberäkningarna har utförts och vilka järnvägsnära och fastighetsnära bullerskyddsåtgärder som kommer att vidtas finns i miljökonsekvensbeskrivningens [Bilaga 2, PM Buller](#) som ingick i samrådsmaterialet och som nu går att ta del av på Ostlänkens dokumentsida på Trafikverkets webbplats: <https://bransch.trafikverket.se/ostlanken-dokument>.

Etableringsytor

En fastighetsägare påtalade vikten av att inte fragmentisera jordbruksmark och motsätter sig att etableringsytor ska förläggas till åkermark kring bland annat Garskog, Hagnesta och öster om Brobystugan.

Trafikverkets svar:

I dessa områden medger inte de branta terrängförhållandena en placering av etableringsytorna på skogsmark. Trafikverkets ambition är att i samråd med markägaren återställa marken så länge det är ekonomiskt motiverat. Ambitionen är också att under byggtiden förebygga och minimera skador så långt som det är möjligt. Trafikverket har dock enligt lag inga krav på sig att vare sig återställa mark till ursprungligt skick eller genomföra skadeförebyggande åtgärder, utan kravet är att ekonomiskt ersätta skadan. Vägar och mark som nyttjas i byggskedet kommer att besiktigas, före och efter byggskedet, för att säkerställa återställning och värdering av anläggningar och mark.

En annan fastighetsägare har synpunkter på placeringen av en produktionsyta som planeras på gårdet, norr om spåren och väster om landsvägen, i höjd med infarten till Bönsta. Fastighetsägaren anser att ytan i stället för förläggas söder om spåren för att minska störningarna för gården under den långa byggtiden.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har utfört fördjupade utredningar med anledning av de synpunkter som lämnats för att skapa en så bra helhetslösning som möjligt för samtliga parter. I detta fall har fastighetsägarens önskemål om omplacering av produktionsytan kunnat tillgodoses. En placering på den södra sidan av banan innebär inte någon negativ påverkan på omgivningen och är likvärdig ur produktionshänseende.

Spårlinje

I en skrivelse anser fastighetsägarna att förslaget dragning av järnvägen tvärs över Bullersta gård är omotiverad med hänsyn till den unika och historiska miljön och att den ändrade hastigheten, från 320 km/tim till 250 km/tim, inte innebär ett lika stort behov av en styv järnvägsanläggning med en rak dragning och med stora kurvradier. Med dessa nya premisser borde det vara möjligt att dra järnvägen på ett sätt som i högre grad skonar herrgårdsmiljön.

En annan fastighetsägare delar denna syn och ifrågasätter varför järnvägen ska dras rakt över bostadshus, ridhus och stallar på Bullersta när detta skulle kunna undvikas genom att förlägga järnvägen 70–80 meter längre norrut, norr om byn. Kurvans extra radie borde inte vara något problem nu när tågen planeras för 250 km/tim i stället för 320 km/tim.

I en annan skrivelse framförs önskemål om att flytta spårlinjen 150 meter norrut vid Bullersta, med start ungefär vid Garskog och fram till Bönsta. En sådan dragning skulle innebära ett längre avstånd till järnvägen från Berga, Borgdalsgången och Hagalund och minska påverkan på Bönsta och friluftslivet vid Söra.

Trafikverkets svar:

Järnvägens spårlinje har samråtts i ett tidigare skede och i den samlade bedömningen av olika spårlinjealternativ har den nu föreslagna sträckningen ansetts vara den mest fördelaktiga utifrån aspekterna anläggning, landskap, människa och samhälle, livscykelkostnad och klimatpåverkan. Trots den sänkta hastigheten kräver spåren stora kurvradier och i det här området är det av stor vikt att järnvägen hamnar i rätt nivå i förhållande till Skavsta och Hagnesta bergtäkt. En dragning av spårlinjen enligt synpunktslämnarens förslag skulle även innebära mycket negativa konsekvenser västerut i landskapet vid Bönsta.

Mer information kring hur spårlinjevalsutredningen för denna del utfördes finns i [PM Förslag till spårlinje – samlad bedömning](#) som ingick i samrådsmaterialet och som nu går att ta del av på Ostlänkens documentsida på Trafikverkets webbplats: <https://bransch.trafikverket.se/ostlanken-dokument>.

Vattenflöde

Ett antal fastighetsägare lämnade nyttig information om var brunnar och täckdiken är belägna och om hur dräneringen är upplagd och påtalade att det är viktigt att avrinningen inte påverkas. En fastighetsägare uttryckte oro över det dagvatten som kommer att släppas ut på åkern vid bropelarna medan en annan fastighetsägare oroar sig för att vattenverksamheten ska påverka jordbruksmarken negativt om grundvattennivån sänks.

En fastighetsägare påtalar just vikten av att grundvatten- och ytvattennivåerna inte får sänkas på ett sådant sätt att det innebär en negativ påverkan på skogs- och jordbruket till följd av försämrade förhållanden för växtligheten. De utredningar som Trafikverket gör och de åtgärder som ska vidtas i byggskedet måste säkerställa att dräneringar, täckdiken och diken inte försämras på så sätt att förutsättningarna för jord- och skogsbruk samt övrig gårdsförvaltning försämras.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för informationen om brunnar, dränering med mera som framkommit på mötena med de enskilda som kan bli särskilt berörda. Trafikverket har under projektets gång detaljstuderat påverkan på vattenflöden. Trafikverket jobbar för att minimera den påverkan som anläggningen kan förväntas innebära på såväl vattennivåer som dränering, täckdiken och diken.

En annan fastighetsägare påtalade att en av de föreslagna dammarna är placerad på högproduktiv åkermark. Här kommer järnvägen att gå tvärs över en grusås som fungerar som en vattendelare och det är av stor vikt att skador på befintlig dränering och större, omfördelade flöden undviks. Fastighetsägaren påtalade även att den planerade järnvägsbanken på åkermarken kommer att innebära stora bekymmer med uppskjutande vatten och jordmassor.

Trafikverkets svar:

Sedan tiden för samrådet har en översyn av dammarna gjorts och den damm som synpunkten avser kommer att utgå. Den ersätts med ett fördröjningsdike norr om banan. En järnvägsbank på den aktuella marken går inte att undvika men åtgärder vidtas i form av markstabilisering och dränering.

Vägar

En fastighetsägare uttrycker önskemål om att Trafikverket ska ta över driften av den enskilda vägen som går genom gården och kommer att passera under järnvägen.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har inte möjlighet att ta över drift av enskilda vägar.

En annan fastighetsägare ifrågasätter varför vägsamfälligheten inte informerats om en planerad byggväg. Vägen i fråga anses ligga allt för nära väg 807 för att vara lämplig för byggtrafik.

Trafikverkets svar:

Vägar som är avsedda för byggtrafik eller underhåll kommer att anpassas så att vägen uppfyller de krav som ställs för tung anläggningstrafik. Med avseende på servicevägar är det i första hand mindre personbilar för inspektion som kommer att trafikera vägen. Merparten av underhållet på anläggningen kommer att ske från spårområdet.

Önskemål framförs också om att Trafikverket ska ersätta den grusade skogsbilvägen genom Hagnesta bergtäkt som skärs av. För att tillgodose åtkomsten till skogsmarken norr om bergtäkten behöver Trafikverket anlägga en ny väg från väg 223 i höjd med Brobystugan norr om den nya järnvägen, och vidare i sydvästlig riktning för anslutning till skogsbilvägen norr om bergtäkten.

Trafikverkets svar:

Förslaget till utformning är framtaget utifrån ett helhetsperspektiv där landskapets förutsättningar, tekniska förutsättningar, måluppfyllelse och den samhällsekonomiska nyttan har vägts samman. Åtkomst till de allra flesta berörda områden kommer att säkerställas på olika sätt, genom passager, åtgärder på allmänna vägar i enlighet med järnvägsplanen eller genom att avtala med fastighetsägare om anläggning av enskilda vägar.

I vissa fall, där järnvägen skär av område eller där åtkomst medges på annat sätt, i vissa fall med något längre avstånd, bedöms det inte vara rimligt att anordna nya tillfartsmöjligheter. För att kompensera brukare för ytor som inte längre kommer att kunna brukas eller får försvårad brukning, mark som tas i anspråk av järnvägsanläggningen samt minskningen av fastighetens marknadsvärde kommer gällande ersättningsregler att tillämpas.

Risk för klotter och nedskräpning

En fastighetsägare påtalar att råa betongytor kan fresta till vandalism och klotter och pekar ut brofäste, bropelare och tunnelpassager som riskobjekt i detta avseende. Synpunktslämnaren föreslår en integrering av naturliga element i lösningen genom att till exempel återställa ytor genom jord- och gräsbetäckning, plantera växter eller göra plats för växtlighet som förhindrar klotter, exempelvis klängväxter eller buskage på och omkring bropelare.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för synpunkten och tar med sig den i projektet. Järnvägsanläggningen kommer att stängslas och därmed inte vara tillgänglig för allmänheten. När det gäller till exempel broar och brofundament kommer dessa däremot inte att stängslas in. Risk för klotter och nedskräpning tas i beaktande vid utformningen av broar.

Hagnesta bergtäkt

En fastighetsägare påtalar att arrendet för bergtäkten är en sedan många år viktig inkomstkälla. Den närbelägna bergtäkten är även en viktig leverantör av material till gården vid vägbyggnationer och vägunderhåll. Att järnvägen dras över bergtäkten får mycket negativa ekonomiska och även praktiska konsekvenser för gården. Järnvägen bör därför dras norr om bergtäkten så att verksamheten ska kunna fortsätta att bedrivas.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för synpunkten men vill påtala att spårlinjens sträckning samråddes 2017 och att detta samråd avsåg järnvägens utformning och planförslagets konsekvenser. Spårlinjens lokalisering har utretts grundligt och förankrats med länsstyrelsen och den mängd olika aktörer som ingår i projektets samråds-krets. 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 oskälig 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.

Mer information kring hur spårlinjevalsutredningen för denna del utfördes finns i [PM Förslag till spårlinje – samlad bedömning](#) 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>.

Ridanläggning vid Hagnesta

I ett yttrande framför en fastighetsägare vilka åtgärder som behöver vidtas för att inte ridanläggningen vid Hagnesta ska behöva läggas ner, däribland omläggning av ett antal vägar, anläggning av ny anslutningsväg söder om Rösestugan och konkreta förslag på hur byggtrafiken i området ska ske.

Vägarna kring gården måste ledas om för att undvika genomfartstrafik i både bygg- och driftskedet. En bro över järnvägen bör därför anläggas cirka 300 meter nordnordost om Hagnesta ladugård. Under byggtiden får inte stallar och beteshagar störas av fordon, buller och damning och de lokala grusvägarna i nordlig riktning behöver hållas öppna för träning av hästarna. Fastighetsägaren vill även se en bullerskyddsskärm mellan järnvägen och bostäderna, stallarna och beteshagarna, en flytt av en planerad teknikgård samt specificerade mått för passagerna under järnvägen vid Svärtaån respektive väster om Garskog.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har redan innan tiden för samrådet gjort en översyn av lösningen i det aktuella området och det nya förslaget innebär att denna synpunkt delvis tillmötesgår. Vägen förbi ridhuset kommer inte att användas av byggtrafik. En bullerskyddsvall kommer att anläggas mellan järnvägen och bostäderna, däremot planeras inte något bullerskydd för stallarna och beteshagarna.

I det elfte villkoret i regeringens tillåtlighetsbeslut anges inga riktvärden att förhålla sig till med avseende på djurhållande gårdar och det finns heller inga generella riktlinjer kring hur hästar störs av buller från infrastruktur. Enligt Jordbruksverkets föreskrifter och allmänna råd om hästhållning (SJVFS 2019:17) får dock hästar endast tillfälligtvis utsättas för mekaniskt buller som överskrider ekvivalenta ljudnivåer inomhus i stall på 65 dB(A).

I en utredning har Trafikverket identifierat stallen på delsträckan Sjösa–Skausta och ljudnivån vid fasad har noterats. I utredningen har det antagits att ljudnivån inomhus i stall är cirka 15 dB lägre än vid fasad. Längs med den nya järnvägsanläggningen får inga djurhållande gårdar 65 dB(A) ekvivalent ljudnivå vid fasad från Ostlänken. Det innebär att det inte blir några överskridanden av riktvärdet inomhus.

De tekniska krav projektet har att förhålla sig till styr var teknikgårdar kan placeras längs med anläggningen. Olika jämförelsealternativ har studerats där den ekonomiskt mest fördelaktiga lösningen har eftersträövats. Även många andra aspekter, såsom natur- och kulturmiljö, geotekniska och hydrogeologiska förutsättningar och landskap, har tagits med i bedömningen. Bland annat har det eftersträövats att placera de tekniska anläggningsdelarna i områden där de skymms eller döljs av landskapet i så stor mån som möjligt.

Vilt- och friluftspassage vid Bönsta

En synpunkt rör den kombinerade vilt- och friluftspassagen som planeras vid Bönsta där vandringsleden Sörmlandsleden ska ledas under järnvägen. Synpunktslämnaren ställer sig tveksam till nyttan ur viltsynpunkt och anser att framkomligheten för friluftslivet kan tillgodoses av en gångbro på berget längre österut i stället. Oro uttrycks för att en tunnel kommer att utgöra en otrygg och skräpig miljö och synpunktslämnaren ser därför hellre att tunneln alternativt förläggs genom järnvägsbanken strax väster om Bullersta i stället för vid Bönsta.

Trafikverkets svar:

Passagens funktion för vilt är främst att avleda viltet från den olycksdrabbade väg 53. Bron har visserligen breddats österut och är därmed något säkrare för vilt, men risken är ändå stor i området. Att förlägga passagen till åkermarken väster om väg 53 skulle innebära att viltet måste passera över vägen. Kommunen har förordat en lösning med passage under järnvägen i stället för på bro, just med anledning av viltfrågan. Passagen kommer dessutom att vara relativt bred och hög (10 x 5 meter). På de enskilda samrådet med fastighetsägaren besvarades frågan om en övergång längre in i skogsområdet. Det är inte lämpligt att placera en övergång på den plats fastighetsägaren föreslår.

Gestaltning av landskapsbron över Nyköpingsån

I ett yttrande understryks vikten av en mycket hög ambitionsnivå vid gestaltningen av bron över Nyköpingsån för att minimera påverkan på omgivningens höga värden. I yttrandet resoneras bland annat kring färgsättning och materialval och både nya Årstabron och gamla stenvalvsbroar från till exempel England och Skottland lyfts fram som goda exempel som skulle kunna tjäna som inspiration.

Trafikverkets svar:

Generellt gäller att 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, däribland Nyköpingsåns dalgång. 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.

Platsspecifik gestaltning ges på de platser som är visuellt påtagliga och där anläggningen behöver anpassas till landskapets höga värden. Trafikverket har gett landskapsbron över Nyköpingsåns dalgång den högsta gestaltningsklassen, vilket innebär en omsorgsfull gestaltning anpassad till platsen. Materialval och färgsättning fastställs dock inte i järnvägsplanen utan detaljprojekteras i kommande bygg- handlings- eller entreprenadskede.

Swerock

Swerock konstaterar i sitt yttrande att företagets verksamhet i bergtäkten i Hagnesta kommer att behöva stänga i förtid om Ostlänken anläggs enligt järnvägsplanen. Swerock påtalar att detta kommer att leda till en brist på ballastmaterial i regionen och därmed att bygg- och anläggningsprojekt kommer att fördyras. Utöver Swerocks förlust i fråga om outnyttjade investeringar förväntas även merkostnader uppstå i samband med en eventuell nyetablering på annan plats. Såväl en avveckling av nuvarande verksamhet som processen för att söka ett nytt miljötillstånd enligt miljöbalken är mycket tidskrävande. Swerock motsätter sig därför Trafikverkets planer på att bygga Ostlänken rakt över bergtäkten.

I det fall järnvägsplanen vinner laga kraft förutsätts att Trafikverket håller Swerock skadelöst. Swerock vill särskilt betona vikten av en löpande dialog och att Trafikverket har en god framförhållning i fråga om ersättnings- och tidsaspekter i förhållande till täktverksamheten i Hagnesta.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för synpunkterna och noterar Swerocks hållning. Trafikverket har dock getts tillåtelse att bygga Ostlänken inom korridorens gränser. Dessa är i och med regeringens tillåtelsebeslut i juni 2018 fastställda. Trafikverket ser fram emot en fortsatt god dialog med Swerock med avseende på tidshorisonter och ersättningsfrågor, med mera.

4.5.3 Synpunkter på kompletterande samråd om förändringar i vägnätet (2023)

I ett yttrande framförs att den nya cirkulationsplats som ska förbinda den nya sträckningen för väg 629 med väg 52 kommer att leda till en ökad trafikmängd på den smala väg 612, söderut mot Bergshammar. Med den GPS-teknik som används av bilister idag är risken överhängande att väg 612 föreslås som en genväg mellan E4 och Skavsta. Boende i området har redan idag erfarenhet av trängsel, avåknings och farliga möten på denna smala väg och i yttrandet påtalas att omkringliggande naturvärden omöjliggör en breddning.

I yttrandet uttrycks en förståelse för behovet av en ökad kapacitet på vägnätet mellan E4 och Skavsta men att ett sådant behov borde tillgodoses av en ny trafikplats vid Kungsladugården med en direktled mellan E4 och Skavsta, parallellt med bibanan. Eftersom utbyggnaden av Skavstaområdet kommer att ta många år föreslås att den befintliga cirkulationsplatsen vid Kvistberga gård behålls och att den nya sträckningen för väg 629 förläggs öster om bibanan för att ansluta till den befintliga cirkulationsplatsen vid flygplatsen. En sådan lösning skulle spara pengar och även möjliggöra en smidig åtkomst till befintliga terminaler och parkeringar. Väg 612 kan då behålla sin funktion som en lokalväg med anslutningar för skogsbruk.

Trafikverkets svar:

Synpunkter i ärendet med avseende på väg 612 är vidarebefordrade till berörd instans inom Trafikverket.

I den fortsatta projekteringen avser Trafikverket att utforma cirkulationsplatsen på väg 52 så att risken för att trafik till och från E4 ska ledas in på väg 612 minskar. En anslutningspunkt till åkermarken öster om den nya sträckningen för väg 629 har inkluderats. Åtkomst till jordbruk och skogsbruk på den västra sidan medges via anslutningsvägen till skjutbanan.

4.6 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 2022. 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 4.6.1), därefter från samrådet av järnvägens utformning och planförslagets konsekvenser (avsnitt 4.6.2).

4.6.1 Yttrande om spårlinje (2017)

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket 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 konstaterar att de har ledningar av olika karaktär inom korridoren, både markförlagda ledningar och luftledningar.

Flytt eller ombyggnad av regionnätets ledningar, stationer och kablar är mycket kostsamt och tidskrävande eftersom detta kräver att ny linjekoncession söks och erhålls innan flytten kan genomföras. Vattenfall måste därför kontaktas för att utreda eventuella konfliktpunkter och hur dessa ska åtgärdas. Projekteringsavtal måste tecknas med Vattenfall innan en mer detaljerad projektering kan påbörjas.

Även Vattenfalls lokalnät påverkas vid ett flertal punkter och även här behöver avtal tecknas.

Eventuell flytt eller förändringar av befintliga elnätanläggningar utförs av Vattenfall, men bekostas av exploatören.

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 översvämningssrisker 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 2022-06-23:

Bullerskyddsåtgärder har utretts för att klara de riktvärden som anges i det elfte villkoret i regeringens tillåtighetsbeslut. 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.

Försvarsmakten

Försvarsmakten meddelar att den inte har någonting att erinra mot projektet.

Luftfartsverket

Som sakägare av CNS-utrustning (*Communication Navigation Surveillance*, det vill säga radioutrustning, navigationshjälpmedel och radarutrustning) framför Luftfartsverket att det inte har något att erinra mot etableringen av Ostlänken. Luftfartsverket påpekar dock att Ostlänken kommer att inkräkta på Skavsta flygplats skyddsområde och dess CNS-utrustning som ägs av flygplatsen. CNS-ansvarig på flygplatsen måste därför remitteras i ärendet.

Luftfartsverket förbehåller sig även rätten att revidera sitt yttrande vid ny prövning om regelverk gällande störningar på CNS-utrustning förändras, eller om ny CNS-utrustning etableras i hindrets närhet.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar med sig informationen i det kommande arbetet och arbetar systematiskt för att byggandet av Ostlänken inte ska påverka flygplatsverksamheten negativt. Samråd med Skavsta flygplats hålls kontinuerligt.

Folkhälsomyndigheten

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

Statens geotekniska institut (SGI)

SGI anser att erhållet material utgörs av ett knapphändigt underlag och eftersom processen är i ett tidigt skede avstår SGI därför från att lämna synpunkter vid detta tillfälle. SGI ser dock fram emot att få lämna synpunkter när en samrådshandling finns framtagen.

SGI föreslår även att en kommande samrådshandling och miljökonsekvensbeskrivning inkluderar dels en översiktlig beskrivning av geologiska och geotekniska förhållanden, dels en översiktlig bedömning av vilka risker avseende ras, skred och erosion respektive omgivningspåverkan som dessa kan medföra. Detta kan med fördel redovisas i kartmaterialet. SGI rekommenderar också att samrådshandlingen och miljökonsekvensbeskrivningen behandlar förekommande förorenade områden inom arbetsområdet, samt hur risker och konsekvenser av dessa ska hanteras under arbetets gång.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar med sig synpunkterna i det kommande arbetet med järnvägsplanen.

4.6.2 Yttrande om samrådshandlingar (2022)

Trosa kommun

Trosa kommun påtar att den planerade stationen vid Skavsta flygplats kommer att vara oerhört viktig för tillgängligheten till såväl flygplatsen som till det verksamhetsområde som Nyköpings kommun planerar. Trosa kommun anser att det är av stor vikt att även nationell och internationell tågtrafik på sikt ska kunna göra uppehåll vid Skavsta och förutsätter därför att järnvägsplanen ska ge juridiskt stöd även för två sidoplattformar på den nya stambanan.

Trafikverkets svar:

Järnvägsanläggningen har förberetts för att i framtiden kunna bygga en station även på den nya stambanan. Det innebär att järnvägsplanen inte omöjliggör anläggandet av växlar, spår, sidoplattformar och plattformanslutningar med tillhörande system. Detta är dock frågan om en eventuell framtida utbyggnad om nya kapacitetsanalyser skulle visa på ett sådant behov. Endast de delar som är beslutade kommer att regleras i järnvägsplanen för Ostlänken, delen Sjösa–Skavsta.

Kommunen noterar att samrådsmaterialet baseras på prognoser för trafikeringen år 2040 men anser att prognoser med ett längre tidsperspektiv krävs för att säkerställa att Trafikverket planerar för en robust framtida trafikering.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har regeringens uppdrag att ta fram och tillhandahålla trafikprognoser för alla trafikslag inom såväl persontrafik- som godstransportsektorn. Syftet med dessa så kallade basprognoser är bland annat att utgöra underlag för samhälls-ekonomiska analyser av åtgärder som påverkar transportsystemet. De utgör även grunden för de nationella och regionala transportplanerna. På regional och lokal nivå används trafikprognoser för exempelvis kapacitetsanalyser och dimensionering av infrastrukturprojekt.

Trafikprognosberäkningar görs med hjälp av godstransport- och persontrafikmodeller som är baserade på dagens transport- och resandemönster. Som indata till modellerna krävs bland annat uppgifter om nutida och framtida infrastruktur, trafikering och kostnader. Dessutom krävs information om hur omvärlds-förutsättningar såsom befolkning, ekonomisk utveckling, bränslekostnader, med flera kan förväntas utvecklas.

Trafikverket har utrett behovet av kapacitet på Ostlänken med bibana och gjort bedömningen att den föreslagna utformningen är kapacitetsmässigt tillräckligt för att hantera framtida trafik.

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket meddelar att det har tagit del av samrådshandlingen och inte har någonting att erinra i detta skede.

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.

Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI)

SMHI meddelar att det har tagit del av samrådshandlingarna och att det inte har några synpunkter i ärendet.

Försvarsmakten

Försvarsmakten påtalar att framkomligheten för myndighetens tyngsta och bredaste fordon på E4 under byggtiden måste säkerställas i projekteringen och vill upplysa Trafikverket om vilka krav på vägens utformning som gäller i form av radier, fri höjd, med mera.

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 avstår från att yttra sig i ärendet.

Jordbruksverket

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

Luftfartsverket

Som sakägare av CNS-utrustning (*Communication Navigation Surveillance*, det vill säga radioutrrustning, navigationshjälpmedel och radarutrustning) framför Luftfartsverket att det inte har något att erinra mot järnvägsanläggningens sträckning. Luftfartsverket förbehåller sig dock rätten att revidera sitt yttrande vid ny prövning om regelverk gällande störningar på CNS-utrustning förändras, eller om ny CNS-utrustning etableras i hindrets närhet.

Luftfartsverket påtalar även att det inte har analyserat konsekvenser för flygvägar till och från flygplatsen, eller om CNS-utrustning ägd av flygplatsen kan riskera att påverkas. Berörd flygplats ska därför alltid tillfrågas i egenskap av sakägare om byggnadsverk över 20 meter ingår i planer, eller om flygplatsen av annan anledning misstänks kunna påverkas av en etablering. På grund av nytillkomna satellitbaserade inflygningsprocedurer på svenska flygplatser har Luftfartsverket utökat influensområdet för hinderytor till 90 kilometer från flygplats för att även täcka in de hinderytor som är förknippade med dessa procedurer.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar med sig informationen i det kommande arbetet. Arbetsmöten hålls kontinuerligt med Skavsta flygplats för att säkerställa att järnvägsanläggningen är kompatibel med flygplatsen och dess verksamhet. För att säkerställa att störningar undviks och att järnvägens plan- och profilläge inte påverkar flygplatsens verksamhet har influensområdet för hinderytor och analysen av den elektromagnetiska kompatibiliteten (EMC) varit viktiga faktorer. Trafikverket ansöker om luftlov för anläggningsdelar som ligger 20 meter över den befintliga marknivån medan flygplatsen ansöker till Transportstyrelsen om att järnvägs- och flygplats-verksamheten ska bedrivas parallellt i området.

Lantmäteriet

Lantmäteriet meddelar att det inte har någon uttalad roll i samrådsförfarandet avseende dessa typer av frågor och har därför inte några synpunkter att lämna i det aktuella ärendet.

Svenska kraftnät

Svenska kraftnät meddelar att myndigheten har tagit del av handlingarna i ärendet och att den inte har några synpunkter. Myndigheten påtalar dock att det kan finnas regionnätsledningar i området, varvid regionnätägaren bör kontaktas.

Trafikverkets svar:

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

Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall Eldistribution har inom området för järnvägsplanen elnätсанläggningar, i form av såväl luftledningar som markkablar. På flertalet ställen hamnar elnätсанläggningarna i konflikt med den planerade järnvägsanläggningen och även servicevägar kommer att påverkas.

Vattenfall Eldistribution påtalar att flytt eller ombyggnad av regionnätets ledningar, stationer och kablar är mycket kostsamt och tidskrävande eftersom detta kräver att ny linjekoncession söks och erhålls innan flytten kan genomföras. Projekteringsavtal måste tecknas med Vattenfall i god tid.

Vattenfall Eldistribution upplyser även om företagets planer på en ny transformatorstation vid Fjällskär. Exakt placering är ännu inte bestämd och en löpande dialog förs med Trafikverket gällande ledningssamordning.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar till sig informationen i arbetet med att färdigställa den slutliga lösningen. Vattenfall Eldistribution kommer även fortsättningsvis att bjudas in till möten för ledningssamordning.

Naturhistoriska riksmuseet

Naturhistoriska riksmuseet meddelar att det för närvarande tyvärr saknar resurser för att delta i denna typ av samråd men att det kan komma att yttra sig i nästa skede.

Strålsäkerhetsmyndigheten

Strålsäkerhetsmyndigheten påtalar att den elektromagnetiska strålmiljön kan påverkas kring kraftledningar och transformatorstationer och redogör för det vetenskapliga läget på området.

Myndigheten påpekar att det är miljöbalken som ska beaktas när bedömning görs om eventuellt behov av exponeringsbegränsande åtgärder eftersom föreliggande fall avser miljöfarlig verksamhet som inte omfattas av tillståndsplikt enligt strålskyddslagen.

Trafikverkets svar:

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

Statens geotekniska institut (SGI)

SGI lyfter förekomsten av områden med lera, i vissa fall med stora jorddjup och lokalt med artesiska trycknivåer på grundvattnet, och noterar att dessa förhållanden har beaktats i projektet. SGI noterar även att förorenade områden är uppmärksammade i samrådsmaterialet. SGI har inga synpunkter i det här skedet.

Sveriges geologiska undersökning (SGU)

SGU påtalar att såväl byggandet som driften av Ostlänken på sträckan Sjösa–Skavsta kommer att påverka grundvattnet i området, både kvalitativt och kvantitativt. Påverkan på beslutade miljökvalitetsnormer för grundvattenförekomsterna Larslundsmalmen och Skavstafältet behöver redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen och myndigheten tillhandahåller en länk till sin checklista för påverkan på grundvattenförekomst. Av särskild vikt är att utreda och planera för tillräckliga skyddsåtgärder så att den nya järnvägsanläggningen inte ska innebära en ökad risk för kvantitativ eller kemisk påverkan på vattenkvaliteten, vare sig i byggskedet eller i driftskedet.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar till sig synpunkterna och kommer att inkludera påverkan på beslutade miljökvalitetsnormer för grundvattenförekomsterna Larslundsmalmen och Skavstafältet inför att miljökonsekvensbeskrivningen ska skickas in till länsstyrelsen för godkännande och järnvägsplanen ställas ut för granskning. Grundvattenförekomsterna har tillfästs stor vikt i arbetet med att utforma den nya järnvägsanläggningen och identifiera vilka åtgärder som behöver vidtas för att minimera påverkan. Konstruktioner med tätskikt under spåren, täta diken och andra alternativ för att hejda föroreningsspridning om olyckan skulle vara framme har utvärderats.

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.

Eftersom det längs den planerade sträckningen återfinns ett flertal påverkanskällor och att det finns förhöjda halter av föroreningar i området kring banvallen håller inte SGU med Trafikverket om att den planerade järnvägsanläggningen endast bedöms innebära en måttlig påverkan med avseende på risken för mobilisering av föroreningar. Myndigheten påtalar att även en tillfällig grundvattenbortledning kan leda till irreversibla skador och att stora mängder föroreningar kan mobiliseras även vid kortare grundvattenbortledningar. Varje bortledning behöver därmed bedömas med avseende på dels påverkansgrad för det aktuella området, dels den aktuella tidsperiod som bortledningen sker.

Eftersom det i detta område har påträffats förhöjda halter av föroreningar i grundvattnet är det mycket viktigt att utreda lämplig hantering av grundvatten som leds bort och bortgrävda massor. För både bygg- och driftskede är det olämpligt att förorenat vatten infiltreras i marken eller återförs till vattendrag eller fördröjningsmagasin utan rening.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar till sig synpunkterna och kommer att inkludera ett utvecklat resonemang om hur rening av grundvatten ska ske inför att miljökonsekvensbeskrivningen ska skickas in till länsstyrelsen för godkännande och järnvägsplanen ställas ut för granskning. Projektet strävar efter att undvika hantering av förorenat grundvatten såväl i driftskedet som i byggskedet. Där detta inte är möjligt kommer grundvattnet att hanteras genom rening för att vatten som släpps ut ska uppfylla uppställda kriterier för utsläppshalter. För närvarande pågår arbetet med att ta fram en känslighetsanalys med avseende på ytvatten. Även detta kommer att redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen.

Diskussioner pågår även om hur förorenade massor ska hanteras. För de markföroreningar som har påträffats där den nya järnvägsanläggningen ska byggas vid Skavsta flygplats och inom den gamla brandövningsplatsen planerar Trafikverket i dagsläget för att de ska grävas upp och transporteras till godkänd avfallsanläggning. Före deponering ska schaktmassorna stabiliseras för att minimera risken för utlakning av PFAS-föroreningar från deponerat material.

SGU noterar att kartan över förorenade områden visar på de lokaler där förorenande verksamhet har bedrivits. Myndigheten påtalar dock vikten av att beakta att flera av föroreningarna, exempelvis PFAS, kan transporteras långa sträckor och har också påträffats i höga halter långt från utsläppsplatsen. Stora delar av området i närheten av flygplatsen är därmed att betrakta som riskområde för föroreningar.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar till sig synpunkten och förtydligar skrivningarna i miljökonsekvensbeskrivningen. Sedan tiden för samrådet har ytterligare undersökningar gjorts varför lägesbilden av föroreningens utbredning vid den planerade anläggningen kommer att vara klarare inför att miljökonsekvensbeskrivningen ska skickas in till länsstyrelsen för godkännande och järnvägsplanen ställas ut för granskning. Hela flygplatsområdet är nu markerat som ett riskområde med hänsyn till förorening i grundvatten.

SGU påtalar även att det finns nya jordartskartor för området på myndighetens kartvisare och att det inom kort kommer att publiceras nya avgränsningar för Skavstafältets grundvattenmagasin.

Nyköping-Oxelösunds Vattenverksförbund

Nyköping-Oxelösunds vattenverksförbund förser Nyköpings kommun och Oxelösunds kommun med dricksvatten från Stigtomtamalmen och Larslundsåsen. Förbundet ser att den planerade järnvägens sträckning innebär stora risker för påverkan av vattenleveransen till kommunerna och efterlyser bland annat en bedömning av påverkan på riksintresset för vattenförsörjning.

Förbundet påtalar även att Trafikverket behöver säkerställa att de naturliga grundvattenströmmarna eller vattenkvaliteten inte påverkas och att den planerade dagvattendammen inte får infiltreras i Larslundsmalmen utan föregående rening och vattnet ska tas om hand utanför vattenskyddsområdet.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar till sig synpunkterna och kommer att justera och komplettera texterna i materialet inför att miljökonsekvensbeskrivningen ska skickas in till länsstyrelsen för godkännande och järnvägsplanen ställas ut för granskning. Området kring vattenverket – av riksintresse för vattenförsörjningen – har tillfästs stor vikt i arbetet med att utforma den nya järnvägsanläggningen och identifiera vilka åtgärder som behöver vidtas för att minimera påverkan. Konstruktioner med tätskikt under spåren, täta diken och andra alternativ för att hejda föroreningsspridning om olyckan skulle vara framme har utvärderats.

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.

Dagvattnet och dränvattnet som ska återinfiltreras bedöms vara tillräckligt rent för att inte påverka kvaliteten på dricksvattnet. Den planerade infiltrationsdammen ligger inte heller inom vattenskyddsområdet.

Även förbundets åtkomst till vattenanläggningarna för underhåll och reparation behöver säkerställas samtidigt som Trafikverkets underhåll av järnvägsanläggningen inte heller får påverka vattenförekomsten eller förbundets vattenanläggningar.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar till sig synpunkterna och avser inte att bedriva underhåll som riskerar att påverka grundvattenförekomsten eller vattenverksförbundets anläggningar negativt. Anläggningens utformning medger fortsatt åtkomst till vattenanläggningarna.

Skogsstyrelsen

Skogsstyrelsen meddelar att dispens behöver sökas hos den om någon åtgärd berör biotopskydd. Vid åtgärd som berör naturvårdsavtal mellan markägare och Skogsstyrelsen ska samråd ske.

Trafikverkets svar:

Inga naturvårdsavtal eller biotopskyddade områden i skogsmark som beslutats av Skogsstyrelsen berörs på delsträckan Sjösa–Skavsta.

Nyköpings Orienteringsklubb

Orienteringsklubben påtar sig att den har en stor ungdomsverksamhet och att skogarna norr om Nyköping utnyttjas flitigt för både träning och tävling. Ostlänken kommer att skära igenom områden i Hagnesta, Svansta och Hagalund varför klubben vill se fler övergångar och vilttunnlar utmed järnvägen för att den ska kunna ha användning för sina kartor. Klubben anser att någon form av ersättning för sina förstörda kartområden skulle kunna vara befogat.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för synpunkten men ersätter inte sådana kostnader.

Östsvenska handelskammaren

Östsvenska handelskammaren skriver i sitt yttrande att de ställer sig bakom regionens önskan om att i bred samverkan anlägga ett helhetsperspektiv på området kring Skavsta. Handelskammaren tillägger dock att även näringslivet bör involveras i denna samverkan.

Handelskammaren är även mån om att näringslivet ska påverkas så lite som möjligt under byggtiden med avseende på arbetsvägar, tillfälliga ytor och hanteringen av massor. God dialog och kommunikation med berörda företag bör vara en prioriterad aktivitet för Trafikverket och dess underentreprenörer.

Trafikverkets svar:

Sedan tiden för samrådet har Trafikverket träffat en avsiktsförklaring tillsammans med Region Sörmland och Nyköpings kommun avseende planering av ny infrastruktur till Skavsta flygplats, Skavsta resecentrum och Skavsta verksamhetsområde. En god dialog med de som bor och verkar i ett område är en viktig aspekt vid genomförandet av stora entreprenader.

LRF Södermanland och LRF Nyköping

LRF är positiva till samhällsutbyggnad när den bedöms som nödvändig. LRF anser dock att det är av största vikt att utbyggnad kan ske med så små intrång på marken och så liten påverkan på berörda jordbruks- 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 Ostlänken, såväl i byggskedet som i driftskedet, och samråd är en viktig del under hela planlägningsprocessen.

Med hänvisning till den av riksdagen antagna livsmedelsstrategin – med bland annat mål om ökad självförsörjningsgrad – anser LRF det vara ytterst oansvarigt att planera för en bibana på bekostnad av högklassig åkermark. Den samhällsnytta som bibanan eventuellt bidrar med motiverar inte de kostnader den för med sig eller den skada på såväl enskilda lantbrukares verksamheter som den regionala och nationella livsmedelsförsörjningen som uppstår. LRF vill hellre se en extern station vid Skavsta och anser att kommunikationerna mellan Nyköpings tätort och Skavstaområdet kan och bör lösas på annat sätt än att bygga ny järnväg.

Eftersom området redan idag har inslag av omfattande infrastruktur av flera olika slag är det extra viktigt att inte skiften fragmenteras ännu mer. LRF påtalar att det finns risk för att markägarens eller brukarens verksamhet som helhet tar skada, och inte endast den mark som bebyggs och marken i dess närhet.

Den ytterligare fragmentering av bruknings- och ägarenheter som bibanan innebär kommer att orsaka stor skada. Utöver järnvägsanläggningens markanspråk kommer projektet även att få omfattande konsekvenser för jordbruket när skiften skiljs av från nuvarande arrondering, enheter blir för små för att bruka och möjligheten att nå sina åkrar försvåras eller försvinner helt.

Eftersom maskiner, utrustning och anläggningar i det moderna jordbruket är dimensionerade för en minimiareal för att verksamheten ska vara lönsam kan bortfall av åkermark på grund av bibanan få ödesdigra konsekvenser för ett stort antal lantbruk i Nyköpingsområdet. Risken är överhängande att exploateringen får vidare konsekvenser på en väsentligt mycket större areal än vad som ligger i direkt anslutning till den planerade järnvägssträckningen.

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. Förslaget till utformning är framtaget utifrån ett helhetsperspektiv där landskapets förutsättningar, tekniska förutsättningar, måluppfyllelse och den samhällsekonomiska nyttan har vägts samman. Hänsyn har tagits till de som bor och verkar i området, 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.

Trafikverkets avsikt är att det i så stor utsträckning som möjligt ska vara möjligt att bedriva jord- och skogsbruk på ett tillfredställande sätt i både bygg- och driftskedet. Trafikverket har därför eftersträvat att minimera fragmenteringen av jordbruksmark och att i så stor utsträckning som möjligt undvika instängda ytor.

Även korridoren för bibanan ingår i regeringens tillåtlighetsbeslut. Den sammanvägda bedömningen är att den beslutade korridoren bäst uppnår ändamål och projektmål med minst negativ påverkan på omgivningen. Regeringens tillåtlighetsbeslut ger Trafikverket rätt att bygga en ny järnväg inom den angivna korridoren.

LRF vill även belysa vikten av att hänsyn tas till den påverkan anslutningar till och vidareutveckling av projektet kan leda till. LRF hänvisar i sammanhanget till att beslut som tas i planeringen av huvudbanan kan leda till färre valmöjligheter i projektering av anslutande infrastruktur.

Trafikverkets svar:

Trafikverket noterar synpunkten. Trafikverket har det övergripande ansvaret för den långsiktiga planeringen av transportinfrastrukturen och i projekt Ostlänken ingår att beakta såväl befintlig infrastruktur som kommande infrastrukturprojekt som är beslutade.

Därtill påtalar LRF att planerade vägbroars bredder och bärighet samt planerade portars bredder och höjder ska anpassas för det moderna lantbrukets maskiner och så att brukare ska ha åtkomst även till den mark som ligger på andra sidan järnvägen under såväl byggtiden som när Ostlänken tagits i drift.

Trafikverkets svar:

Alla passager för vägar och jordbruk följer de råd och krav för vägars och gators utformning som Trafikverket ställer. Typfordonet som använts är 4,5 meter högt och 6 meter brett och därför har passagerna utformats 4,7 meter höga och 7 meter breda.

LRF anser därutöver 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 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?](#)

Kommunbyggeråd Nyköping

Kommunbyggerådet företräder befolkningen på Nyköpings kommuns landsbygds intressen och är en mycket aktiv samrådspart i Trafikverkets program Ostlänken och i den kommunala planeringen utmed hela Ostlänken. Kommunbyggerådet ser i huvudsak positivt på att Ostlänken anläggs och i sitt yttrande bedömer kommunbyggerådet att Trafikverket i huvudsak undviker stora barriäreffekter och stora negativa konsekvenser för de höga kulturmiljövärdena.

Kommunbyggerådet ser även mycket positivt på att bibanan anläggs. Ur kommunbyggerådets perspektiv är det viktigaste med bibanan dock att de som bor och verkar utanför centralorten ges möjlighet att resa med tåg på Ostlänken till och från resecentrumen i både centrala Nyköping och vid Skavsta. Detta förutsätter dock att det kommer att vara möjligt att parkera och även ladda sin bil i närheten av stationslägena. Kommunbyggerådet påtalar att det bör planeras för en pendlarparkering även vid Skavsta, som komplement till den vid Nyköpings resecentrum inne i centralorten.

Kommunbygderådet har förståelse för att den smala korridoren vid Skavsta i princip inte medger någon annan lokalisering än den föreslagna men noterar att det kan bli mycket trångt här i det fall att stationen byggs ut med två sidoplattformar även på huvudbanan. Kommunbygderådet påtalar att en breddning av järnvägsanläggningen med så lite som några meter, om möjligt, vore mycket önskvärt här.

Kommunbygderådet framhäver dock behovet av lokal och viss regional persontågstrafik på hela sträckan mellan Södertälje och Norrköping på den befintliga Nyköpingsbanan och, i ett längre perspektiv, även på TGOJ-banan på sträckan mellan Flen och Oxelösund via Nyköping och gärna även Skavsta. Pendeltågstrafik med stopp i de mindre orterna anges vara en förutsättning för att främja en framtidsinriktad och positiv landsbygdsutveckling i kommunen och kommunbygderådet poängterar vikten av att Ostlänken inte bara ska gynna invånare i tätbebyggda områden utan även de som bor och verkar på landsbygden. Den kommunala översiktsplaneringen anges vara en nyckel i detta avseende och många av de väl underbyggda tankar och idéer som framförs berör också kommunens ställningstaganden i ännu högre grad än Trafikverkets infrastrukturplanering.

Kommunbygderådet hänvisar till en konsultrapport från 2018 på beställning av Nyköpings kommun, vari målbilder för tågtrafiken med olika tidshorisonter baserat på befolkningsprognoser återfinns. Kommunbygderådet påpekar även att den ansvariga nämnden i Region Östergötland omvärderat sin tidigare ståndpunkt och nu rekommenderar regionaltågstrafik på hela sträckan mellan Norrköping och Stockholm. I sammanhanget vill kommunbygderådet uppmärksamma Trafikverket på att det har reserverats spår- och plattformsutrymme vid Nyköpings resecentrum för pendeltågstrafik mellan Norrköping och Nyköping i järnvägsplanen för Nyköpings resecentrum som har vunnit laga kraft. Kommunbygderådet utgår från att Trafikverket för en dialog med Region Östergötland om hur trafikeringen ska se ut i hela systemet.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för kommunbygderådets yttrande och noterar rådets ståndpunkter. Trafikeringen på det statliga järnvägsnätet bestäms i en särskild process, vari tågoperatörerna medverkar och kommer med önskemål. Trafikeringen 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 vidarebefordrad till berörd instans inom Trafikverket.

Trafikverket tar med sig synpunkten om pendlarparkering vid Skavsta resecentrum och ska medverka till en helhetslösning för trafikförsörjningen i området i nära dialog med Nyköpings kommun och Region Sörmland.

4.7 Samråd med allmänheten

Ett första samråd med allmänheten genomfördes i form av ett öppet hus den 11 maj 2017. Samrådsmötet hölls på mötesplatsen Träffen i Nyköping 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 130 personer. På mötet fanns även möjlighet att inkomma med frågor och synpunkter skriftligen.

Ett andra samråd med allmänheten hölls digitalt under perioden 21 januari till 2 mars 2022. 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 21–30 januari. 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 3–5 kilometer från den planerade spårlinjen inom järnvägsplanen för Ostlänken, delen Sjösa–Skavsta. Inlägget kommenterades totalt 29 gånger, varav 3 var Trafikverkets svar. Av kommentarerna kan endast en anses avse järnvägsanläggningen på den aktuella sträckan. Majoriteten av kommentarerna berörde politiska beslut om till exempel stationslägen och investeringskostnad för Ostlänken som helhet, snarare än järnvägsanläggningen på sträckan Sjösa–Skavsta.

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 4.7.1) och därefter från samrådet av järnvägens utformning och planförslagets konsekvenser 2022 (avsnitt 4.7.2).

4.7.1 Synpunkter på spårlinjen (2017)

Åtgärdsvalsstudie för projekt Ostlänken

En skrivelse efterfrågar en åtgärdsvalsanalys för projektet.

Trafikverkets svar:

Om ett beslutsunderlag som motsvarar en åtgärdsvalsstudie redan finns kan Trafikverket komma fram till att det inte behövs någon ny studie. Exempel på sådana beslutsunderlag är en förstudie enligt tidigare regler, en kommunal eller en regional plan.

Inom program Ostlänken finns både förstudie och järnvägsutredning framtagen och Trafikverket har beslutat att dessa underlag är tillräckliga som underlag för den fortsatta planeringen av Ostlänken.

Alternativ till projekt Ostlänken

En skrivelse efterfrågar en satsning på att förbättra befintliga järnvägar i stället för anläggandet av Ostlänken.

Trafikverkets svar:

Även om underhållet av den befintliga järnvägen ökas så måste kapaciteten förstärkas med ny järnväg. De nuvarande stambanorna har nått sin kapacitetsgräns. På vissa sträckor finns det inte plats för fler tåg. Samtidigt ökar antalet resenärer, fler tågoperatörer vill köra tåg, och stora mängder gods ska också kunna transporteras. Upprustning av nuvarande stambanor skulle dessutom innebära kraftiga störningar i tågtrafiken under utbyggnadstiden.

Trafikering med andra tåg för minskad restid

Önskemål om att trafikera med bättre tåg för att minska restid framförs.

Trafikverkets svar:

Trafikeringen på järnvägsnätet bestäms i en särskild process, vari tågoperatörerna medverkar och kommer med önskemål. Trafikeringen är således en fråga för marknaden och regleras inte i järnvägsplanen. Projektet syftar till att anlägga nya spår för persontrafik mellan Järna och Linköping.

Svårförståeligt underlag vid öppet hus

Det påtalas att det i det tillgängliga samrådsmaterialet är svårt att förstå hur den planerade linjen kommer att se ut i landskapet.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar till sig synpunkten och ser över framställningen av materialet med beskrivningar inför nästa samråd.

Riksintresse i konflikt med enskilda intressen

Ett flertal synpunkter från boende gör gällande att det är orimligt att riksintresse för kultur- och naturvård väger tyngre än bondemiljö och enskildas intresse.

Trafikverkets svar:

Miljöbalken anger att områden som är av nationell betydelse för vissa samhällsintressen kan klassas som riksintresse. Det innebär i sin tur att områdets värden är så stora att de ska ges företräde vid beslut som rör användning av mark och vatten i området. Hushållning med naturresurser är en viktig grundtanke bakom klassningen av områden som riksintresse. Målet är helt enkelt att mark och vatten ska användas för det eller de ändamål de är bäst lämpade för. Ett område som pekats ut som riksintresse ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada dess värden.

Bestämmelserna i 3 kap. miljöbalken utgår från att man med god planering och hänsynstagande ska kunna använda mark- och vattenområden för flera olika ändamål. Olika intressen och önskemål om användning av ett område kan dock både konkurrera och stå i direkt konflikt med varandra. Att ett område anges som riksintresse för ett visst ändamål markerar dock vilket intresse som ska ges företräde framför andra allmänna och enskilda intressen när frågor om markanvändning avgörs.

Synpunkter på lokalisering av spårlinje

I ett flertal skrivelser framförs synpunkter på placeringen av spårlinjen med hopp om att anläggningen placeras långt ifrån Bullersta och Hagalund.

Trafikverkets svar:

Föreslagen järnvägssträckning har sammantaget bedömts ge minst negativ påverkan och bäst målbefyllelse. Vid Bullersta och Söra är spårlinjen placerad mitt i korridoren. Detta dels med tanke på minimering av påverkan på rekreationsintressen i norra delen eller norr om korridoren, dels med tanke på bostadsområdet Hagalund söder om korridoren. Närheten till bebyggelsen gör att bullerfrågan är högt prioriterad på sträckan.

Tunnlar för att minska intrång i kulturhistoriska miljöer

I en skrivelse framförs att fler tunnlar skulle minimera intrången i kulturhistoriska miljöer.

Trafikverkets svar:

Trafikverket är medvetet om de höga kulturhistoriska värdena som är kopplade till många av områdena. I det pågående spårlinjearbetet studerar Trafikverket möjligheterna att justera spårlinjen för att i möjligast mån minska intrång i dessa kulturhistoriska miljöer. Att anlägga tunnlar är kostsamt och de natur- och kulturhistoriska miljövinster bedöms inte alltid stå i proportion till den stora investeringskostnaden. Även faktorer som områdets topografi, geologi och hydrogeologi påverkar var det är lämpligt att anlägga tunnlar.

Barriäreffekt av både järnväg och E4

Boende i området mellan Svärtaån och E4 anser sig bli väldigt instängda mellan väg och järnväg. De lyfter att det är viktigt att skapa ett så stort område som möjligt.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar med sig synpunkten i det fortsatta arbetet med passager och allmänna vägar och arbetar systematiskt för att säkerställa tillgängligheten för boende och verksamheter.

Passager för arbets- och jordbruksmaskiner samt oro för delning av bruksbar jord

Oro för att broar och tunnlar inte anpassas för arbets- och jordbruksmaskiner uttrycks. Även oro för att bruksbar jord delas upp av anläggningen lyfts fram.

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 jordbruksmaskiner 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 2022-06-23:

Arbetet med omläggning av vägar och passager har efter samrådet 2017 fortskridit och de förslag som arbetats fram presenterades på samrådet 2022.

Behov av passager för djur och människor

I en skrivelse påtalas att viltpassager saknas. Större viltpassager efterfrågas vid vägar och vattendrag.

Synpunkter och information framförs även kring skogsområdet vid km 65+500–66+000. Området används för olika friluftssintressen, däribland orienteringsklubben Hällens aktiviteter. Tillgänglighet till området måste beaktas.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för informationen och tar med sig den i det fortsatta arbetet. 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 2022-06-23:

I det fördjupade arbetet kring passager har passagemöjligheterna detaljstuderas 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.

Oro för vattenkvalitet

I en skrivelse uttrycks oro för vattenkvaliteten i den egna privata brunnen.

Trafikverkets svar:

Trafikverkets ambition är att under byggtiden förebygga och minimera skador så långt som det är möjligt. Eventuella skador på enskilda brunnar och ledningar kommer att ersättas ekonomiskt.

Stålbros vid Stockholmsvägen

En synpunkt rör stålbros över Stockholmsvägen som anses behöva bytas ut. I skrivelsen påtalas att resonansnivån är hög och med ett ökat antal godståg kommer behovet av att byta ut bron bli större.

Trafikverkets svar:

Att bygga ny eller byta ut bro vid Stockholmsvägen ligger inte inom ramarna för detta projekt. Trafikverket tar dock med sig frågan i det fortsatta arbetet rörande buller och eventuella bullerskyddsåtgärder.

Svårtakrönikan

Ett utdrag ur Svårtakrönikan från år 1938 överlämnades på öppet hus. I materialet berättas bland annat om ett skred på en väg i området vid Svärtaån.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för informationen som kommer att beaktas i den fortsatta projekteringen.

Ridstigar och jakt

Det påtalas att jakt och ridning är populära aktiviteter i området och att det är viktigt med bra ridstigar.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för informationen som kommer att beaktas i den fortsatta projekteringen.

Nyköpings jaktskytteklubb

Klubben arrenderar fastigheten Skavsta 8:5 av Nyköpings kommun och har där en jaktbana för älgskytte. Klubben undrar om verksamheten kan fortgå även efter anläggandet av Ostlänken.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar kontakt med klubben för enskilt samråd.

4.7.2 Synpunkter på samrådshandlingarna (2022)

Järnvägssystemet

En synpunktslämnare påtalas att Skavsta flygplats framtid är osäker och att de nya stambanorna i framtiden kommer att göra att det går ännu snabbare att ta sig till Arlanda, som därmed kommer att öka sin konkurrenskraft ännu mer. Synpunktslämnaren anser att endast förberedande arbeten ska utföras för Skavsta resecentrum och att flygplatsen ska bekosta stationen i sin helhet om den ändå byggs.

Några synpunkter rör politiska beslut om till exempel hastigheten och investeringskostnad för Ostlänken och nya stambanor som helhet, snarare än järnvägsanläggningen på sträckan Sjösa–Skavsta.

En synpunktslämnare anser att det är betydligt viktigare med centrala stationslägen och att tågen avgår frekvent och i tid än att det ska gå att åka med snabbtåg från Skavsta. För boende centralt i Nyköpings tätort kommer Ostlänken inte att innebära någon restidsvinst vid pendling till Stockholm eftersom man först måste ta sig till Skavsta. I stället för nuvarande förslag vill synpunktslämnaren hellre se att Trafikverket ser till att tågtrafiken på de befintliga spåren fungerar till 100 procent i hela Mälardalsregionen.

I en annan skrivelse framförs synpunkten att kopplingspunkten mellan bibanans västra del och den ny stambanan borde förläggas till där den befintliga TGOJ-banan korsar den nya stambanan. I stället föreslås pendeltrafik i form av eldrivna bussar på sträckan mellan Nyköpings tätort och Skavsta flygplats. Eftersom Nyköping inte är en särskilt stor stad anses det orealistiskt att tro att Skavsta skulle attrahera så många resenärer att det motiverar en så pass stor investering i nybyggnation av järnväg.

Trafikverkets svar:

Det genomförda samrådet syftar inte till huruvida järnvägen ska byggas eller inte utan om järnvägsanläggningens utformning och dess påverkan. Beslutet att bygga Ostlänken togs i och med att regeringen fattade beslut om innehållet i den nationella planen för transportinfrastrukturen. Den nationella planen är en trafikslagsövergripande åtgärdsplan som beskriver hur den statliga transportinfrastrukturen ska underhållas och utvecklas. Den nu aktuella nationella planen för perioden 2018–2029 fastställdes av regeringen i juni 2018 och i den har regeringen pekat ut Ostlänken som ett av de objekt vars byggande ska påbörjas under planperioden.

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 underhållsåtgärder 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.

Bibanan är en viktig del av helheten i det nya järnvägssystemet för Ostlänken och korridoren ingår i regeringens tillåtighetsbeslut som ger Trafikverket rätt att bygga en ny järnväg inom den angivna korridoren. Projektet förväntas ge betydande förbättringar även för boende i Nyköpings kommun. Pendeltåg till Stockholm kommer att avgå från både Nyköping och Skausta och 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. Förslaget möjliggör pendeltågstrafik från såväl Nyköping som från Skausta till Stockholm.

Med avseende på Skausta flygplats vill Trafikverket påtala att flygplatsen är ett utpekat riksintresse för kommunikation. Motivet för detta utgörs av det identifierade behovet av flygplatskapacitet för att säkerställa framtida utveckling av utrikestrafiken i Mälardalen.

En samhällsekonomisk analys kan inte göras av enskilda delar av den nya järnvägen utan behöver ta hänsyn till hela systemet. Under 2018 utförde Trafikverket en samhällsekonomisk analys för hela utbyggnaden av Ostlänken. Rapporten (Ostlänken nytt dubbelspår Järna-Linköping, alt 2, JO1811) finns diarieförd på diarienummer TRV 2015/14390.

Vid en sammanvägning av projektets samhällsekonomiska effekter bedöms Ostlänken ha en så kallad nettonuvärdeskvot som understiger noll. De positiva effekter som uppstår, till exempel för resenärer och trafikföretag, överväger inte de negativa effekterna, som till stor del består av investeringskostnaden. Den sammanvägda samhällsekonomiska bedömningen är därför negativ.

Komplexiteten i att planera för morgondagens infrastruktur framgår dock 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.

Spårlinje

En synpunktlämnare ställer sig frågande till varför järnvägen ska dras så nära bebyggelsen i Oxbacken eftersom området kan förväntas expandera norrut i framtiden. Synpunktslämnaren vill därför se en nordligare placering av järnvägen.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för synpunkten men vill påtala att spårlinjens sträckning samråddes 2017 och att detta samråd avsåg järnvägens utformning och planförslagets konsekvenser. Spårlinjens lokalisering har 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 oskälig 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.

Att göra lokala anpassningar av spårlinjen i en specifik punkt får följdverkningar på en mycket lång sträcka eftersom det ställs mycket höga krav på bland annat banans kurvradier. I detta fall måste spårlinjen ansluta till Skavsta flygplats och då är det inte möjligt att göra lokala justeringar.

Mer information kring hur spårlinjevalsutredningen för denna del utfördes finns i [PM Förslag till spårlinje – samlad bedömning](#) som ingick i samrådsmaterialet och som nu går att ta del av på Ostlänkens dokumentsida på Trafikverkets webbplats: <https://bransch.trafikverket.se/ostlanken-dokument>.

Barriäreffekt

Behovet av att anlägga en passage mellan Bullersta och Bönsta lyfts i ett flertal skrivelser från boende i tätortens norra delar. Synpunktslämnarna ställer sig samtliga frågande till Trafikverkets påstående om att stor hänsyn har tagits till rekreationsintressena och anser att förslaget till den nya järnvägens utformningen innebär en alldeles för stor barriäreffekt.

En boende i Harg uttrycker att boende närmast den nya stambanans planerade sträckning mellan Bullersta och Bönsta får sin boendemiljö helt förstörd. Enligt synpunktslämnaren är förslaget på passager undermåligt dimensionerat och inskränkningarna i de boendes möjlighet till rekreation kommer att medföra en extrem barriäreffekt. Synpunktslämnaren föreslår att järnvägen ska förläggas i en övertäckt tunnel i stället.

I två andra skrivelser lämnas två konkreta förslag på var ytterligare en passage skulle kunna förläggas. Andra synpunkter ställer sig frågande till spårlinjens sträckning och anser att en dragning norr om Hovrasjön skulle vara mycket mer fördelaktigt med avseende på rekreationsvärdena i området.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för synpunkten och förslaget att förlägga järnvägen i en tunnel förbi området mellan Bullersta och Bönsta. Förslaget till utformning är framtaget utifrån ett helhetsperspektiv där landskapets förutsättningar, tekniska förutsättningar, måluppfyllelse och den samhällsekonomiska nyttan har vägts samman. Trafikverket verkar för att ändamålet med järnvägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskäligen kostnad. Hänsyn har tagits till de som bor och verkar i området, till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden, däribland friluftslivet.

En övertäckt tunnel skulle ge en betydligt minskad barriäreffekt för de boende i området. Däremot är en sådan lösning samhällsekonomiskt oförsvarbar. I detta fall har konsekvenserna inte bedömts vara tillräckligt stora för att motivera den mycket dyra och tekniskt komplicerade lösning som föreslås.

I det aktuella området väger friluftslivet tungt och barriäreffekterna och lokaliseringen av passager har varit en viktig del i den helhetsbedömning som gjorts av järnvägens sträckning. Vid en sammanvägd bedömning har behovet av passager bedömts vara uppfyllt. Passagemöjligheter för gående finns såväl vid Bönsta och Bullersta som under två broar, det vill säga totalt fyra passagemöjligheter på en sträcka om två kilometer.

Spårlinjen kan inte förläggas norr om Hovrasjön eftersom den då skulle hamna utanför järnvägskorridorens gränser. Järnvägskorridoren vari den nya anläggningen ska lokaliseras utreddes inom ramen för förstudien och järnvägsutredningen och är genom regeringens tillåtlighetsbeslut 2018 fastställd. I detta område finns det möjlighet att gå under den landskapsbro som är föreslagen söder om Hovrasjön.

Samtliga passager som planeras framgå 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>.

Avvattning

En synpunktslämnare påtalar att det kommer att behövas en ny vägtrumma under väg 807 om avrinningen från dammen ska fungera som i den redovisade lösningen och undrar om den angivna flödesriktningen är utredd.

Trafikverkets svar:

Den befintliga trumman har tillräcklig kapacitet och behöver inte ges en större dimension med anledning av järnvägsanläggningen. Sedan tiden för samrådet har en översyn av dammarna gjorts och den damm som synpunkten avser kommer att utgå.

Gestaltning

En synpunktslämnare efterlyser en mer estetiskt tilltalande utformning av landskapsbron över Nyköpingsån än den som presenterades i samrådsmaterialet. I yttrandet resoneras bland annat kring färgsättning och hur bron kan utformas för att lyfta fram landskapets särprägel, sett från en paddlares perspektiv.

Trafikverkets svar:

I materialet som presenterades på samrådet visualiserades järnvägsbron över Nyköpingsåns dalgång endast preliminärt. Generellt gäller att 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, däribland Nyköpingsåns dalgång. 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.

Platsspecifik gestaltning ges på de platser som är visuellt påtagliga och där anläggningen behöver anpassas till landskapets höga värden. Trafikverket har gett landskapsbron över Nyköpingsåns dalgång den högsta gestaltningsklassen, vilket innebär en omsorgsfull gestaltning anpassad till platsen. Trafikverkets avsikt är att bron ska ges ett lätt och elegant uttryck med sömlösa övergångar till dess omgivande dalsidor. Materialval och färgsättning fastställs dock inte i järnvägsplanen utan detaljprojekteras i kommande byggbehandlings- eller entreprenadskede.

Carolin Ljungcrantz

Projektledare, delprojekt Nyköping

5 Underlag

- Inkomna skrivelser
- Samrådsredogörelse Förstudie, november 2002
- Samrådsredogörelse Järnvägsutredning Ostlänken avsnittsutredning Järna-Norrköping, september 2009
- Samrådsredogörelse Samrådsunderlag, oktober 2016
- Samrådsredogörelse Kompletterande lokaliseringsutredning, Bibana Nyköping, oktober 2017

Bilaga 1 – samrådsrets 2017

Boverket	Nyköpings Hembygdsförening
Elsäkerhetsverket	Nyköpings Jaktskytteklubb
Energimyndigheten	Nyköpings kommun
Europakorridoren	Nyköpings ridsällskap
Folkhälsomyndigheten	Nyköpings scoutkår
Fortifikationsverket	Nyköping-Östgötalänken AB
Friluftsförbundet Nyköping	Onyx näringslivsutveckling i Oxelösund och Nyköping AB
Försvarsmakten	Oxelösunds hamn AB
Green Cargo	Regionförbundet Sörmland
Gästabudstaden AB	Riksantikvarieämbetet
Havs- och vattenmyndigheten	Sjöfartsverket
Jernhusen	Sjösa IF
Kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet	Skanova
Landstinget i Sörmland	SSAB
LRF Södermanland	Stambanan.com
Luftfartsverket	Statens fastighetsverk
Länsstyrelsen i Södermanlands län	Statens geotekniska institut (SGI)
Länstrafiken Sörmland AB	Stockholm Skavsta flygplats AB
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)	Strålsäkerhetsmyndigheten
Mälardalstrafik AB	Svenska Jägareförbundet
Naturskyddsföreningen Södermanland	Svenska kyrkan
Naturvårdsverket	Sveriges geologiska undersökning (SGU)
Nyköpings frisksportklubb	Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI)

Sörmlands museum

Tågoperatörerna

Sörmlandsleden

Vattenfall AB

Telenor Huawei

Villaägarna i Nyköping

Tillväxtverket

VTI

Trafikanalys

Östsvenska handelskammaren

Transportstyrelsen

Bilaga 2 – samrådskrets 2022

Ambulanssjukvården Sörmland	IP-Only
Arbetsmiljöverket	Jernhusen
Botaniska sällskapet Stockholm	Jordbruksverket
Boverket	Jägarnas Riksförbund
Circle K Stavsjö	Jönåkers Häradsallmänning
Cykelfrämjandet Sörmland	Kommunbygderåd Nyköping
Cykelklubben Dainon	Lantmäteriet
E.ON Elnät Sverige AB	Livsmedelsverket
Elsäkerhetsverket	LRF Södermanland
Energimyndigheten	LRF Östergötland
Europakorridoren	Luftfartsverket
Flygbussarna Airport Coaches	Länsstyrelsen i Södermanlands län
Folkhälsomyndigheten	Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)
Fortifikationsverket	Mälardalstrafik Mälard AB
Friluftsförbundet Nyköping	Naturhistoriska riksmuseet
Fågelföreningen Tärnan	Naturskyddsföreningen Södermanland
Fältbiologerna	Naturvårdsverket
Föreningen Sörmlands Ornitologer	Norrköpings kommun
Föreningen Sörmlandsentomologerna	NTF Sörmland-Örebro län-Östergötland
Försvarmakten	Nyköping i samverkan (NYSAM)
Green Cargo	Nyköping Vatten
Griparna Speedway	Nyköping-Oxelösunds
Gästabudstaden AB	Vattenverksförbund
Havs- och vattenmyndigheten	Nyköpings biodlare

Nyköpings fallskärmsklubb	Statens fastighetsverk
Nyköpings flyghistoriska förening (F11 Museum)	Statens geotekniska institut (SGI)
Nyköpings Frisksportklubb	Stavsjö Krog & Kafé
Nyköpings Hembygdsförening	Stigtomta Hembygdsförening
Nyköpings Jakttskytteklubb	Stockholm Skavsta flygplats AB
Nyköpings kommun	Stockholms Skavsta Utveckling
Nyköpings Motorsällskap	Strålsäkerhetsmyndigheten
Nyköpings Orienteringsklubb	Svenska Jägareförbundet
Nyköpings Pistolklubb	Svenska kraftnät
Nyköpings scoutkår	Svenska kyrkan
Nyköpingsåarnas vattenvårdsförbund	Sveriges biodlares riksförbund
Nyköping-Östgötalänken AB	Sveriges geologiska undersökning (SGU)
ONYX näringslivsutveckling AB	Sveriges meteorologiska institut (SMHI)
Orienteringsklubben Hällen	Sveriges Sportfiske- och Fiskevårdsförbund
Oxelösunds kommun	Sveriges åkeriföretag
Polismyndigheten Region Öst	Swerock
Postnord	Södermanlands Hembygdsförbund
Region Sörmland	Södermanlandsbataljonen/27:e hemvärnsbataljonen
Region Östergötland	Sörmlands museum
Riksantikvarieämbetet	Sörmlandskustens räddningstjänst
Sjöfartsverket	Sörmlandsleden
Sjösa IF	Sörmlandstrafiken
Skanova	Tele2 Sverige AB
Skogsstyrelsen	Telenor Sverige AB
Stambanan.com	

Tillväxtverket

Vattenfall AB

Trafikanalys

Villaägarna Nyköping Oxelösund

Transportstyrelsen

VTI

Trosa kommun

Östsvenska handelskammaren

Tågföretagen



TRAFIKVERKET

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

www.trafikverket.se