

## SAMRÅDSREDOGÖRELSE

# Ostlänken, delen Sjösa–Skavsta

Nyköpings kommun, Södermanlands län

Järnvägsplan, 2022-01-14

Diarienummer: TRV 2014/72085



**Trafikverket**

Postadress: Trafikverket, 172 90 Sundbyberg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771–921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse Ostlänken, delen Sjösa–Skavsta

Författare: COWI AB

Dokumentdatum: 2022-01-14

Ärendenummer: TRV 2014/72085

Kontaktperson: Jonas Nimfelt, Trafikverket

# Sammanfattning

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

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådet för Ostlänken, delen Sjösa–Skavsta har bedrivits, och vilka synpunkter som inkommit från olika myndigheter, enskilda personer med flera. I samrådsredogörelsen kommenterar Trafikverket de inkomna synpunkterna. Denna version av samrådsredogörelsen inkluderar synpunkter avseende järnvägsplanen för Sjösa–Skavsta som inkommit till Trafikverket fram till och med den 15 november 2021.

Under framtagandet av järnvägsplanen har samrådsmöten löpande hållits med Länsstyrelsen i Södermanlands län, Nyköpings kommun, Sörmlands kollektivtrafikmyndighet, trafikoperatörer samt fastighetsägare som kan bli berörda av järnvägen. Ett samråd med allmänheten hölls i form av ett öppet hus den 11 maj 2017 på mötesplatsen Träffen i Nyköping. Samrådet besöktes av cirka 130 personer. Efter det öppna huset har drygt tio skriftliga synpunkter inkommit till Trafikverket och synpunkter fortsätter att komma in.

De synpunkter och frågor som inkommit har framför allt handlat om spårlinjens lokalisering i plan och profil, buller och vibrationer, samt påverkan under byggtiden. Synpunkter har också inkommit angående mer specifika områden, såsom passager (för både djur och människor) och frågor rörande transporter och framkomlighet för diverse arbets- och jordbruksmaskiner. Det har även inkommit förslag till större omtag av projektet som skulle kräva åtgärder utanför den förordade järnvägskorridoren.

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

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

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

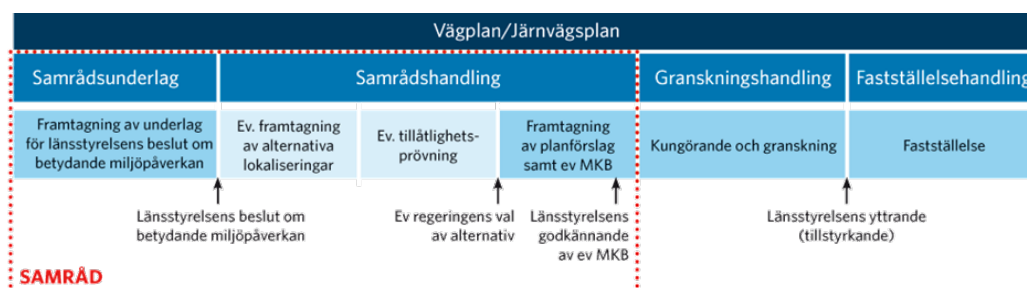
För tillåtligheten gäller elva villkor som reglerar Ostlänkens miljöhänsyn. Sju av dessa är generella villkor och fyra är platsspecifika villkor. Inget av de platsspecifika villkoren berör denna järnvägsplan.

# Innehåll

<b>1</b>	<b>PLANLÄGGNINGSPROCESSEN</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING</b>	<b>7</b>
<b>3</b>	<b>SAMRÅDSKRETS</b>	<b>8</b>
<b>3.1</b>	<b>Förstudie och järnvägsutredning</b>	<b>8</b>
<b>3.2</b>	<b>Järnvägsplan</b>	<b>8</b>
<b>4</b>	<b>SAMRÅD</b>	<b>9</b>
<b>4.1</b>	<b>Sammanfattning av samråd genomförda under tidigare skeden</b>	<b>9</b>
4.1.1	Förstudie	9
4.1.2	Järnvägsutredning	9
4.1.3	Kompletterande lokaliseringsutredning för bibana Nyköping	10
<b>4.2</b>	<b>Samråd med Länsstyrelsen i Södermanlands län</b>	<b>12</b>
<b>4.3</b>	<b>Samråd med Nyköpings kommun</b>	<b>14</b>
<b>4.4</b>	<b>Samråd med Skavsta flygplats</b>	<b>19</b>
<b>4.5</b>	<b>Samråd med enskilda som kan bli särskilt berörda</b>	<b>19</b>
<b>4.6</b>	<b>Samråd med övriga berörda myndigheter, organisationer och andra intressenter</b>	<b>25</b>
<b>4.7</b>	<b>Samråd med allmänheten</b>	<b>30</b>
<b>5</b>	<b>UNDERLAG</b>	<b>35</b>

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

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

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

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



Figur 2. Järnvägsplanens dokument.

## 2 Planläggningsbeskrivning

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

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

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

## 3 Samrådskrets

### 3.1 Förstudie och järnvägsutredning

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

### 3.2 Järnvägsplan

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

Samrådskretsen 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 samrådskretsen.

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

Till varje samrådstillfälle har en uppdaterad sändlista tagits fram. Av sändlistan framgår vilka som har fått en särskild inbjudan till det allmänna samrådsmötet. Eftersom inga bullerberäkningar hade utförts inför det första samrådstillfället antogs då ett avstånd på 700 meter från föreslagen spårlinje för den nya stambanan för att definiera kretsen av bullerberörda. För bibanan antogs avståndet 290 meter.

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 och kommunens hemsida.



## 4 Samråd

### 4.1 Sammanfattning av samråd genomförda under tidigare skeden

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

Här sammanfattas övergripande även 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 nummer 2017/60493 och går även de att begära ut.

#### 4.1.1 Förstudie

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

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

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

#### 4.1.2 Järnvägsutredning

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

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

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

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

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

#### 4.1.3 Kompletterande lokaliseringsutredning för bibana Nyköping

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 förordade 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 spårinjevalsprocessen 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 spårinjevalternativen påverkade området i ett helhetsperspektiv. Vidare påtalades att Trafikverkets ställningstaganden kring att de olika alternativen endast har måttlig påverkan på natur- och kulturmiljövården 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.

## 4.2 Samråd med Länsstyrelsen i Södermanlands län

Samråd med länsstyrelsen har hållits löpande under arbetet med järnvägsplanen i form av bland annat möten. Vid mötena har Trafikverket informerat om projektet och samarbetsformerna har diskuterats. Länsstyrelsen har bland annat lyft vikten av tidig och nära dialog i samrådsprocessen. Andra frågor som behandlats är kultur- och naturmiljö, bland annat järnvägens påverkan på Sörmlandsleden, och vikten av en effektiv masshantering. Trafikverket har under mötena löpande bemött länsstyrelsens synpunkter.

I ett yttrande daterat den 27 september 2017 ställde sig länsstyrelsen bakom Trafikverkets bedömning och förordade det gröna spårinjealternativet 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.

Länsstyrelsen yttrade sig den 2 juli 2020 gällande val av spårinje 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 spårinjeval 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 uppger 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 m<sup>2</sup> stort, vilket bör beaktas i den fortsatta planeringen.

#### *Vattenförvaltning och vattenverksamhet*

För den fortsatta planprocessen påtalar länsstyrelsen vikten av att risk- och påverkansanalyser som beskriver påverkan på miljö kvalitetsnormer för yt- och grundvatten, 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 rivras då järnvägen dras fram. Inom ramen för det fortsatta planarbetet behöver en klassificering av byggnader göras för att klargöra behovet av åtgärder när en byggnad direkt berörs. Underlag för beslut om åtgärder bör tas fram med medverkan av byggnadsantikvarisk kompetens.

#### *Trafikverkets svar:*

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

#### *Förorenad mark*

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

#### *Trafikverkets svar:*

*Trafikverket delar länsstyrelsens uppfattning. Utgångspunkten för den fortsatta projekteringen är att anläggningen inte ska orsaka spridning av förorenat vatten, vare sig i byggskedet eller i driftskedet, samt att den inte ska försvåra eller omöjliggöra en eventuell framtida sanering av mark eller vatten.*

### 4.3 Samråd med Nyköpings kommun

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

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 bankar och broar och deras höjder. Detta eftersom man anser att långa sträckor förläggs på delvis höga bankar.

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 spåröptimeringen, 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 spårinjearbetet 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 samt 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 synpunkt 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 har förutsättningarna förändrats och nu dimensioneras Ostlänken för hastigheter på upp till 250 km/tim. Trafikverket lägger stort fokus på att optimera anläggningen i profil och på att hitta lösningar som, om möjligt, minimerar intrång i värdefulla miljöer. I det fortsatta arbetet kommer även stor vikt att läggas på att ta fram lösningar som säkrar grundvattenförekomster och på andra skyddsåtgärder. Kommunen inbjuds till arbetsmöten och samrådsmöten för att delta i det fortsatta arbetet.*

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

*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 räil, 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.*

*Trafikverket jobbar för att minimera den barriäreffekt som anläggningen kan förväntas innebära. I det fördjupade arbetet kring passager har passagemöjligheterna detaljstuderats och finns redovisade i järnvägsplanen med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Detta arbete inkluderar samtliga typer av passager och identifierar bland annat de funktioner som passagera har och hur de på bästa sätt kan upprätthållas eller ersättas.*

*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 passagera förlagts utifrån närmaste lämpliga passage för respektive målgrupp, lämplighet givet järnvägens profilläge, samlokalisering med befintliga passager och närhet till annan infrastruktur samt platspecifika kravställningar.*

*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.*

*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 arbetsmöten och samrådsmöten för att delta i det fortsatta optimeringsarbetet.*

*Platsspecifika synpunkter*

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

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.

Den nya stambanan

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 spårinje 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.

## Bibanan

km 52+000:

Passage för enskild väg saknas norr om E4.

km 52+000:

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

### Trafikverkets svar:

*Spårlinjens optimering förfinas kontinuerligt i projekteringen. Kommunen inbjuds till arbetsmöten och samrådsmöten för att delta i det fortsatta optimeringsarbetet.*

## 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. Andra frågor som behandlats är risk- och säkerhetsfrågor och utformning och placering av resecentrum. Trafikverket ser fram emot ett fortsatt nära samarbete med flygplatsen för att hitta en lösning som är så bra som möjligt för alla parter.

## 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 öppet hus, det allmänna samrådsmöte som hölls på mötesplatsen Träffen i Nyköping den 11 maj 2017. Här sammanfattas inkomna synpunkter från enskilda som kan bli särskilt berörda.

### *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:

*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 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. I november 2015 skickade Trafikverket in ansökan om tillåtlighetsprövning till regeringen. Trafikverket har nu getts tillåtlighet att bygga Ostlänken inom korridorens gränser. Dessa är i och med regeringens tillåtlighetsbeslut i juni 2018 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 tillväga 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 istället för att bibanan byggs. Det skulle skapa ett lokalt tågsystem på sträckan Oxelösund–Skavsta med anslutning till den nya stambanan. Istället för det resecentrum som nu planeras bör det skapas ett vid TGOJ-banan i Nyköping samt ett vid Skavsta. Detta skapar ett effektivare trafikeringsystem 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 drifva än det som nu planeras eftersom den befintliga TGOJ-banan nyttjas istället 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). Beslutet om en lång bibana har på grund av nya kapacitetsutredningar därefter 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 tillåtlighetsbeslut. Den sammanvägda bedömningen är att den beslutade korridoren bäst uppnår ändamål och projektmål med minst negativ påverkan på omgivningen.*

*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.*

#### *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 föreslagna 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. Avståndet mellan plattformarna och flygplatsterminalen är cirka 300 meter. Skavsta station angörs på bibanan med mittplattform och utformas så att en framtida angöring från den nya stambanan möjliggörs med sidoplattformar.*

### *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:

*Trafikverket utreder bullernivåerna från den statliga infrastrukturen och bedömer behovet av skyddsåtgärder utifrån de beräknade nivåerna. I det fortsatta arbetet kommer bullerberäkningar att utföras och förslag på åtgärder för att begränsa bullerstörningar att tas fram. Anläggningen ska utformas så att störningar från buller inte överskrider Trafikverkets angivna riktlinjer för nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av infrastruktur. Detta beskrivs i regeringens tillåtlighetsbeslut där det elfte villkoret rör bullernivåer.*

*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 räil, fönsterbyten eller andra fasadåtgärder. Bullerskyddens estetiska aspekt kommer att behandlas i gestaltungsprogrammet. Bullerskyddsåtgärderna fastställs i järnvägsplanen och förväntade bullernivåer kommer att redovisas i projektets miljökonsekvensbeskrivning.*

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

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

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

*Passager för arbets- och jordbruksmaskiner samt oro för delning av brukningsbar jord*  
Oro för att broar och tunnlar inte anpassas för arbets- och jordbruksmaskiner har inkommit i skrivelser från markägare. Även oro för att brukningsbar 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 intrång på jordbruks- och skogsmark och minimera den barriäreffekt anläggningen kan innebära. Restytor ska i möjligaste mån undvikas. Under detaljprojekteringen 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 kommer att kunna ta sig under de allra flesta broarna.*

*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.*

*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. De förslag som för närvarande arbetas fram 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.

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

## 4.6 Samråd med övriga berörda myndigheter, organisationer och andra intressenter

Enskilt samråd har under projektet hållits med bland annat Region Sörmland, Sörmlands kollektivtrafikmyndighet, SSAB och Green Cargo. I övrigt har flera myndigheter och organisationer under våren 2017 fått en inbjudan till samråd av planförslaget. I inbjudan skickades det även med en folder med övergripande information om projektet. I det här avsnittet sammanfattas inkomna synpunkter från myndigheter och organisationer. Följande myndigheter och organisationer har fått inbjudan:

Boverket	Mälardalstrafik AB	Statens fastighetsverk
Elsäkerhetsverket	Naturskyddsföreningen Södermanland	Statens geotekniska institut (SGI)
Energimyndigheten	Naturvårdsverket	Stockholm Skavsta Airport AB
Europakorridoren	Nyköpings frisksportklubb	Strålsäkerhets- myndigheten
Folkhälsomyndigheten	Nyköpings Hembygdsförening	Svenska Jägareförbundet
Fortifikationsverket	Nyköpings Jakttskytteklubb	Svenska kyrkan
Friluftsförbundet Nyköping	Nyköpings kommun	Sveriges geologiska undersökning (SGU)
Försvarsmakten	Nyköpings ridsällskap	Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI)
Green Cargo	Nyköpings scoutkår	Sörmlands museum
Gästbudstaden AB	Nyköping-Östgötalänken AB	Sörmlandsleden
Havs- och vattenmyndigheten	Onyx näringslivsutveckling i Oxelösund och Nyköping AB	Telenor Huawei
Jernhusen	Oxelösunds hamn AB	Tillväxtverket
Kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafik- myndighet	Regionförbundet Sörmland	Trafikanalys
Landstinget i Sörmland	Riksantikvarieämbetet	Transportstyrelsen
LRF Södermanland	Sjöfartsverket	Tågoperatörerna
Luftfartsverket	Sjösa IF	Vattenfall AB
Länsstyrelsen i Södermanlands län	Skanova	Villaägarna i Nyköping
Länstrafiken Sörmland AB	SSAB	VTI
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)	Stambanan.com	Östsvenska handelskammaren

### *Sörmlands kollektivtrafikmyndighet*

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

### *Region Sörmland*

Samrådsmöten har även genomförts med regionen vid två tillfällen, den 10 juni 2020 respektive den 19 mars 2021. Vid båda tillfällena medverkade Nyköpings kommun och vid det andra tillfället medverkade även Mälardalstrafik. Minnesanteckningarna från mötena finns diarieförda. 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 kan komma att påverkas. Vägtrafiken kommer bland annat att påverkas av den trafik som tillkommer för byggandet av anläggningen. Exakt mängd byggtrafik är dock inte fastställt men påverkan på vägtrafiken kommer att beaktas i produktionsplaneringen. Befintliga statliga vägar kommer i största utsträckning att behålla sina befintliga lägen. De vägar som kommer att påverkas får en likvärdig standard och i några fall även få mindre justeringar av sin sträckning. Trafikverkets kapacitetsanalyser har kommit fram till att dubbelspår på den banan är tillräckligt med avseende på järnvägssystemets framtida kapacitet. Att utforma banan med fyra spår har därför inte beaktats i projekteringen.*

*Trafikverket ser fram en fortsatt nära dialog med regionen för att hitta en lösning där byggskedet innebär en så liten störning för kollektivtrafiken som möjligt.*

### *SSAB och Green Cargo*

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

### *Trafikverkets svar:*

*Trafikverket tog till sig informationen och meddelade att man för Trafikverkets egna processer måste planera in stopp i trafiken med lång framförhållning.*

### *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/förändringar av befintliga elnätanläggningar utförs av Vattenfall, men bekostas av exploitören.

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

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar med sig synpunkterna i det kommande arbetet. Trafikverket utreder bullernivåerna från den statliga infrastrukturen och bedömer behovet av skyddsåtgärder utifrån de beräknade nivåerna. I det fortsatta arbetet kommer bullerberäkningar att utföras och förslag på åtgärder för att begränsa bullerstörningar att tas fram.

Trafikverket har utfört en översvämningsanalys och identifierat lågområden och potentiella översvämningsområden. I projekt Ostlänken jobbas det därför 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.*

## 4.7 Samråd med allmänheten

Samråd med allmänheten genomfördes i form av ett öppet hus den 11 maj 2017. Det allmänna samrådsmötet hölls på mötesplatsen Träffen i Nyköping klockan 17–20. Under denna tid ställdes kartmaterial ut och personer från Trafikverkets och Nyköpings kommuns projektorganisation närvarade för att besvara frågor och ta emot synpunkter. En gång varje timme hölls det även muntliga presentationer av Trafikverket. Samrådet besöktes av cirka 130 personer. På mötet fanns även möjlighet att inkomma med frågor och synpunkter skriftligen. Efter öppet hus har totalt drygt tio skriftliga synpunkter inkommit till Trafikverket från privatpersoner.

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

Under samrådsmötet ställdes det bland annat flera frågor om markanspråk och järnvägens bullerpåverkan. Flera personer undrade om vad som ligger till grund för föreslagen spårlinje samt om specifika fastigheter eller hus kommer att beröras av intrång och vad som i så fall kommer att ske.

Angående bullerpåverkan ställdes det frågor om hur omfattande denna kan bli, hur bullerreducerande åtgärder kommer att se ut samt när de kommer att genomföras. En del frågade om alternativa sträckningar och andra lösningar kopplat till projekt Ostlänken i stort, hur projektets tidplan ser ut, vad som händer om projektet inte blir av, hur trafikeringen kommer att se ut, med mera.

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

### *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 projekt 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 istället 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 måluppfyllelse. 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 jordbruksmarken och minimera den barriäreffekt anläggningen kan förväntas medföra. Restytor ska i möjligaste mån undvikas. I det fortsatta arbetet studerar Trafikverket även på vilket sätt markägare nyttjar och har åtkomst till sina fastigheter. Funktionen ska kvarstå efter anläggandet av järnvägen. Trafikverkets intention är att jordbruksmaskiner ska kunna ta sig under de allra flesta broar.*

*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 arbetar för att minimera den barriäreffekt som anläggningen kan förväntas medföra. I kommande projektering kommer passagemöjligheterna för djur och människor att detaljstuderas och redovisas i järnvägsplanen samt konsekvensbeskrivas i miljökonsekvensbeskrivningen.*

*Oro för vattenkvalitet*

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

Trafikverkets svar:

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

*Stålbros vid Stockholmsvägen*

En synpunkt rör stålbrosen 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.*

### *Svärtakrönikan*

Ett utdrag ur Svärtakrönikan 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.*

Jonas Nimfelt

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 lokaliseringstudredning, Bibana Nyköping, oktober 2017



**TRAFIKVERKET**

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

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)