

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Ostlänken – delen Sjösa-Skavsta

Nyköpings kommun, Södermanlands län

Järnvägsplan-Samrådshandling, 2017-11-27

Ärendenummer: TRV 2014/72085



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, Ärendemottagningen Region Öst, Box 1140, 631 80 Eskilstuna

E-post: investeringsprojekt@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse Sjösa-Skavsta

Uppdragsansvarig: Fredrik Lilliesköld, COWI

Dokumentdatum: 2017-11-27

Ärendenummer: TRV 2014/72085

Projektledare: Anne Kasselbäck, Trafikverket

Sammanfattning

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

Denna version av samrådsredogörelse inkluderar synpunkter och yttranden som inkommit till Trafikverket fram till och med 2017-06-26 avseende järnvägsplanen för Ostlänken, sträckan Sjösa-Skavsta. I samrådsredogörelsen beskrivs vilka samråd som genomförts samt att synpunkter och yttranden som tagits emot sammanfattas och kommenteras. Frågor av liknande karaktär har samlats ihop och besvarats därmed endast en gång.

Samrådsmöten har hållits löpande under framtagandet av järnvägsplanen med Länsstyrelsen i Södermanlands län, Nyköpings kommun, Sörmlands kollektivtrafikmyndighet samt sak- och fastighetsägare som kan bli berörda av järnvägen. Dessutom har ett samråd med allmänheten genomförts, i form av ett öppet hus, den 11 maj 2017 i lokal Träffen i Nyköping. Samrådet/öppna huset besöktes av drygt 130 personer och tio skriftliga synpunkter har inkommit till Trafikverket efter samrådet. Inkomna synpunkter och yttranden har sammanställts och besvaras under kapitel 4.2 till kapitel 4.7.

De synpunkter och frågor som tagits emot har framförallt handlat om spårlinjens lokalisering samt en uttalad oro för buller och vibrationer. Men vi har även tagit emot synpunkter angående mer specifika områden. Några exempel är: den föreslagna lokaliseringen av spårlinjen i närheten av Hagalund; intrång på specifika gårdar (exempelvis Bullersta och Hagnesta); frågor som rör passager (för både djur och människor) samt frågor rörande transporter och framkomlighet för diverse arbets- och jordbruksmaskiner.

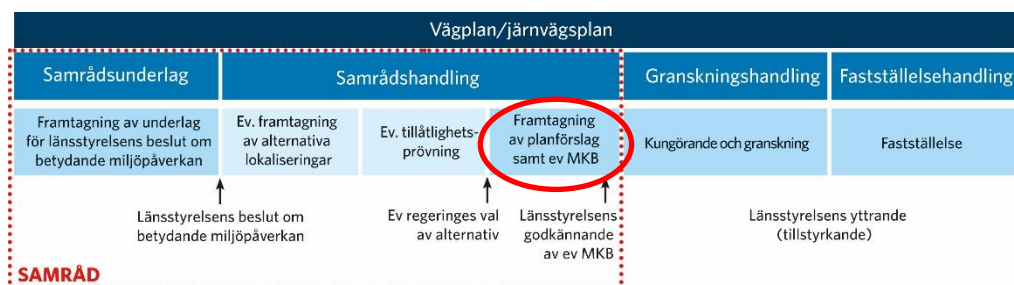
Trafikverket har Regeringens uppdrag att projektera Ostlänken för 320 km/tim. Den 31 augusti 2017 presenterade Trafikverket förslag till nationell plan för transportsystemet för perioden 2018-2029. I den föreslår Trafikverket att Ostlänken, om höghastighetsjärnvägen ska byggas ut etappvis, dimensioneras som höghastighetsjärnväg för 250 km/tim med konventionell järnvägsteknik. Under hösten/vintern 2017 och fram till och med våren 2018 sker den beslutsprocess som mynnar ut i Regeringens beslut om ny nationell plan för transportsystemet. Dock gäller, tills Trafikverket får nya direktiv och uppdrag från Regeringen att Ostlänken dimensioneras för 320 km/tim.

Innehåll

1. PLANLÄGGNINGSPROCESSEN	5
2. PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING	6
3. SAMRÅDSKRETS	7
3.1. Förstudie och järnvägsutredning	7
3.2. Järnvägsplan - samrådshandling	7
4. SAMRÅD	7
4.1. Sammanfattning av samråd genomförda under förstudie och järnvägsutredning	7
4.1.1. Förstudie	8
4.1.2. Järnvägsutredning	8
4.2. Samråd med Länsstyrelsen i Södermanlands län	9
4.3. Samråd med Nyköpings kommun	9
4.4. Samråd med Skavsta Flygplats	14
4.5. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	14
4.6. Samråd med övriga berörda myndigheter, organisationer och andra intressenter	19
4.7. Samråd med allmänheten	21
5. UNDERLAG	28

1. Planläggningsprocessen

Planläggningsprocessen är den sammanhållande process för hur en väg- eller järnvägsplan tas fram. Processen är olika omfattande beroende på om länsstyrelsen bedömer att projektet kan ha en betydande miljöpåverkan, om alternativa lokaliseringar ska utredas eller om tillåtlighetsprövning behövs. Processen beskrivs i nedanstående figur. Den nuvarande planläggningsprocessen började gälla 2013-01-01.

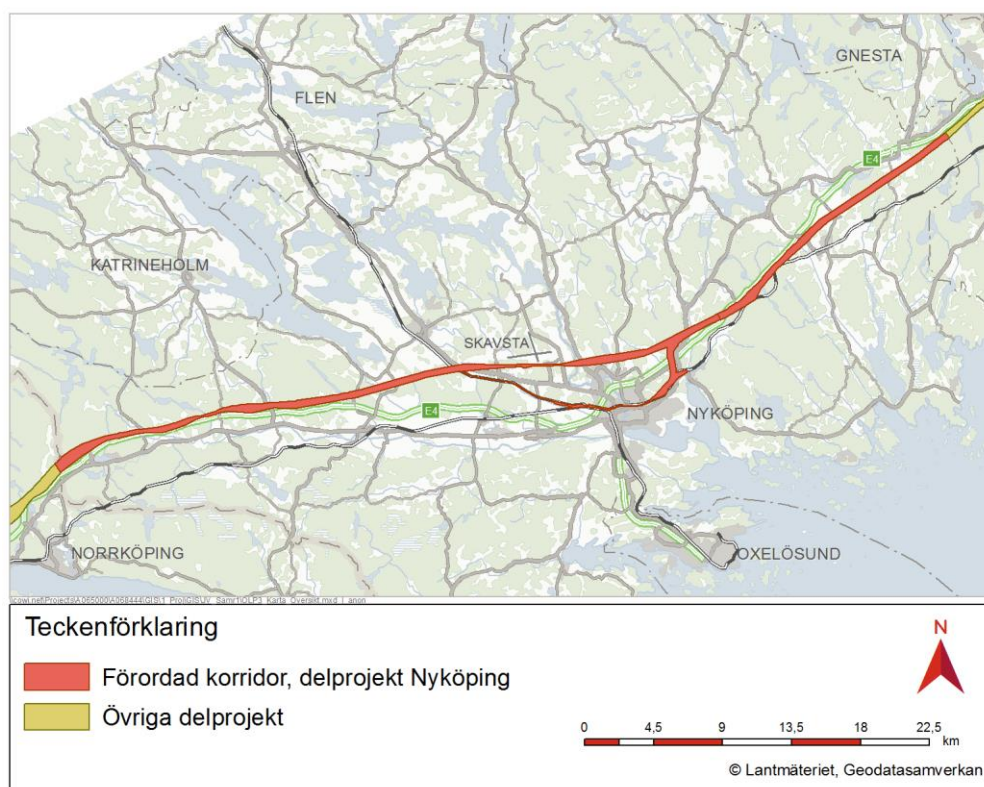


Figur 1. Planläggningsprocessen, där aktuellt skede för Ostlänken är markerat.

Då Ostlänken har planerats under en längre tid har ett flertal av utredningarna för Ostlänken genomförts enligt den tidigare planeringsprocessen. Den tidigare planläggningsprocessen omfattade tre delar. En första del, förstudie, i vilken förutsättningar analyserades och sammanställdes, motsvarande samrådsunderlag i nuvarande planläggningsprocess. En andra del, järnvägsutredning, i vilken alternativa korridorer för järnvägens sträckning arbetades fram, beskrevs och utvärderades, motsvarande samrådshandling val av lokaliseringsalternativ i nuvarande planläggningsprocess. Efter järnvägsutredningen omfattade den tidigare planläggningsprocessen tillåtlighetsprövningen av Regeringen. Slutligen omfattade planläggningsprocessen en tredje del, järnvägsplan, inom vilken järnvägens sträckning lades fast inom den korridor som valts baserat på järnvägsutredningen, motsvarande samrådshandling framtagande av planförslag i nuvarande planläggningsprocess.

För Ostlänken togs en förstudie för hela sträckan mellan Järna och Linköping fram mellan år 2001-2003 och två järnvägsutredningar uppdelat på sträckorna Järna-Norrköping och Norrköping-Linköping mellan år 2004-2010. Järnvägsplanen för delen Sjösa-Skavsta innefattas i järnvägsutredningen för sträckan Järna-Norrköping (Loddbby). Som del i järnvägsutredningen studerades flera olika sträckningar och utformningar för passagen av Nyköping. Baserat på förstudien beslutade Länsstyrelsen i Södermanlands län, i samråd med Länsstyrelserna i Stockholm och i Östergötlands län, att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. För mer information om förstudie och järnvägsplaner - se Trafikverkets hemsida.

Ostlänken befinner sig i dagsläget i skede samrådshandling, framtagande av planförslag, med syfte att lägga fast en spårlinje inom förordad korridor, vilken för delprojekt Nyköping där delen Sjösa-Skavsta ingår framgår i figur nedan. Den förordade korridoren omfattar alternativet med lång bibana genom Nyköping.



Figur 2. Förordad korridor för Ostlänken, delprojekt Nyköping.

Trafikverket lämnade i november 2015 in sin ansökan om projektets tillåtlighet till Regeringen. Prövningen bygger på järnvägsutredningarna som beslutades 2010. I "Beslut om rangordning för studerade korridorer inom Järnvägsutredning Ostlänken" (TRV 2014/4761 Version 1.0) har Trafikverket rangordnat järnvägsutredningens röda korridor på sträckan Järna-Norrköping (Loddbys) högst. Ingen remissinstans har opponerat sig mot detta. Under förutsättningen att Regeringen beslutar om tillåtlighet ska järnvägsplanen fastställas inom den förordade korridoren. Trafikverket har under 2017 arbetat med svar på de kompletterande frågor Regeringen återkopplat som del i tillåtlighetsprövningen. Svaren planeras skickas in till Regeringen i början på 2018. Därefter inväntas Regeringens beslut om tillåtlighet. Parallellt med Regeringens handläggning av tillåtligheten fortsätter Trafikverket arbetet med planläggning inom den röda korridoren.

2. Planläggningsbeskrivning

I planläggningsbeskrivningen klarläggs syftet med samråd, vilka samrådsformer som planeras, när samråd är tänkt att genomföras och vilken samrådsregion 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 är att förvänta.

Planläggningsbeskrivningen för just det här projektet har uppdaterats vid följande tillfällen: 2016-12-06, 2016-05-04, 2017-02-14 och 2017-10-18.

En aktuell planlägningsbeskrivning för detta projekt finns på projektets hemsida:
www.trafikverket.se/ostlankennykoping

3. Samrådsrets

3.1. Förstudie och järnvägsutredning

Under förstudie- och järnvägsutredningsskedena ansågs samrådsretsen vara så stor att kallelse till samrådsmöten skett med annons i ett antal tidningar samt via projektets hemsida. Utökad samrådsrets gällde.

3.2. Järnvägsplan - samrådshandling

Utökad samrådsrets gäller fortfarande för projektet. Samrådsretsen har definierats med utgångspunkt från Trafikverkets checklista och består av Länsstyrelsen i Södermanlands län, Sörmlands kollektivtrafikmyndighet och Nyköpings kommun. Till detta 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. Även de som bor utanför utredningsområdet men som kan utsättas för bullernivåer högre än dagens riktvärden, utifrån bedömd bullersituation år 2040, om inte åtgärder vidtas räknas in i denna grupp.

Av sändlistan framgår vilka som har fått en särskild inbjudan till det allmänna samrådsmötet, se underlag. Urvalet för sändlistan gjordes utifrån att samtliga fastighetsägare inom korridoren samt fastigheter utanför korridoren som riskerar att drabbas av bullerstörningar över gällande riktvärden fick inbjudan. Då bullerberäkningar inte har genomförts inför första samrådet antogs ett avstånd på 700 meter från föreslagen spårlinje för höghastighetsjärnvägen och 290 meter från bibanan.

För att informera om samrådstillfället sändes en inbjudan ut till relevanta myndigheter och organisationer samt särskilt berörda. Med inbjudan fanns en folder med övergripande information om projektet. Inbjudan skedde också via annonser i media samt på Trafikverkets och kommunens hemsidor.

4. Samråd

4.1. Sammanfattning av samråd genomförda under förstudie och järnvägsutredning

Under förstudien och järnvägsutredningarna har det hållits flera olika samråd. Nedan, se kap 4.1.1 för förstudien och kap 4.1.2 för järnvägsutredningen, sammanfattas övergripande de inkomna synpunkterna som kan härröras till sträckan Sjösa-Skavsta.

Inkomna synpunkter från förstudieskedet finns samlat på diarienummer BRÖ 03-1047/SA20. Inkomna synpunkter från järnvägsutredningsskedet finns samlat på

diarienummer TRV 2010/25632. Dessa handlingar finns att begära ut via Trafikverkets diarie.

4.1.1. Förstudie

Förstudien togs fram av bolaget Nyköping-Östgötalänken AB. Under förstudien hölls samrådsmöten med allmänheten, organisationer och berörda kommuner, däribland Nyköpings kommun. Samråd skedde även med länsstyrelser, angränsande projekt samt med dåvarande Banverket.

Under samråden inkom flera synpunkter på de korridorer som presenterades. Nya förslag till andra sträckningar eller korridorer skickades in eftersom de presenterade korridorerna ansågs innebära ingrepp i natur- och kulturmiljön. Många synpunkter rörde enskilda intressen som beaktas senare i processen. Delar av synpunkterna har medfört att korridorerna reviderats och bedömningsgrunder ändrats. Andra synpunkter handlade om långa planeringstider som försvårar eventuell försäljning eller utveckling av fastigheter.

Under samrådsperioden genomförde berörda kommuner parallellt tätortsstudier. Fokus var att hitta möjliga lokaliseringar för stationslägen. Efterföljande samråd baserades på tätortsstudierna. Möten med länsstyrelser och, i förväg annonserade möten, för allmänheten genomfördes för respektive tätort.

4.1.2. Järnvägsutredning

Under järnvägsutredningen bedrevs kontinuerliga samråd med statliga verk och myndigheter, regionförbunden, de regionala trafikhuvudmännen samt kommunerna. Allmänheten och intressegrupper har vid olika tillfällen bjudits in till information och samråd. Två öppna samrådsmöten för allmänheten, 2004 samt 2006, hölls före utställelsen av järnvägsutredningen för sträckan Järna-Norrköping.

Järnvägsutredningens utställelsehandling (motsvarar det som idag heter samrådshandling) ställdes ut på relevanta platser längs sträckan, däribland Nyköpings stadshus, mellan den 16 december 2008 till den 15 februari 2009.

Såväl Länsstyrelsen i Södermanlands län som Nyköpings kommun och Regionförbundet Sörmland förordade alternativet med lång bibana genom centrala Nyköping. Vidare ansåg Länsstyrelsen i Södermanlands län att påverkan på de mest värdefulla åker- och skogsmarkerna borde undvikas och kommunen påpekade att stor omsorg bör läggas för att minimera miljöpåverkan på den befintliga bebyggelsemiljön i centrala Nyköping. Länstrafiken Södermanland pekade bland annat på vikten av styva tidtabeller, särskilt mellan Nyköping och Stockholm.

"Risk och säkerhetsfrågor" samt "Skavsta Flygplats" behandlades särskilt i samrådet. För risk- och säkerhetsfrågor har samråd genomförts med länsstyrelsen, brandförsvaren och räddningsverket. Även polismyndigheten och brandförsvaret på Skavsta Flygplats har deltagit vid några tillfällen. Gällande Skavsta Flygplats har flygplatsen bland annat deltagit i referensgruppsmöten kring bytespunkt Skavsta.

Synpunkter från samrådsmöten och skriftliga synpunkter från allmänheten spannar över såväl förslag till nya järnvägssträckningar, stationslägen, val av korridor, utpekande

av värdefulla områden som till enskilda frågor. Genom samråden med allmänheten och intresseföreningar har det framkommit fördjupad kunskap om de miljövärden som finns inom utredningsområdet. Synpunkterna har i några fall lett till justeringar av korridorerna.

För den aktuella sträckan innebär detta att samråd skett med avseende på mindre korridorutvidgningar vid Sjösa, söder om Hovrasjön samt vid Skavsta. För korridorutvidgningen har muntligt samråd med Nyköpings kommun samt information till Länsstyrelsen i Södermanlands län skett under september 2007. Samråd med övriga intressenter pågick mellan 2007-10-02 och 2007-11-01. Vid samråden för korridorutvidgningar framkom inte några synpunkter som ledde till att korridorjusteringarna inte kunde genomföras.

4.2. Samråd med Länsstyrelsen i Södermanlands län

Samråd i form av möten gällande järnvägsplan, framtagande av planförslag för delsträckan Sjösa-Skavsta, har hållits löpande med Länsstyrelsen i Södermanlands län under arbetet med järnvägsplanen. Vid mötena har bland annat 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 påverkan på Sörmlandsleden, och vikten av effektiv masshantering.

4.3. Samråd med Nyköpings kommun

Samråd har hållits löpande med kommunen under arbetet med järnvägsplanen, framtagande av planförslag för delsträckan Sjösa-Skavsta, i form av möten samt övrig kontakt. 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.

Nyköpings kommun har lämnat ett yttrande, antaget av Kommunstyrelsen 2017-06-12, gällande val av spårlinje inom korridoren. Yttrandet gäller hela höghastighetsjärnvägen, inklusive bibanan, inom kommunen. Nedan redovisas de synpunkter som berör delsträckan Sjösa-Skavsta.

Allmänna synpunkter

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

Kommunen är angelägen om att delta i arbetet med att optimera banker och broar och deras höjder. Detta eftersom man anser att långa sträckor läggs på, delvis höga, banker.

Kommunen anser att buller kan vara alternativskiljande för val av järnvägens utformning inom korridoren. Då utbredningen av buller är okänd i materialet, som utgjort underlag till öppna hus, kan kommunen därför inte avgöra om en förflyttning 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 flera ställen och ledens passager behöver säkras. Kommunen är angelägen om att delta i placering och utformning av friluftslivs- och viltpassager.

Kommunen uppfattar det som att några befintliga vägar skärs av och inte verkar ersättas. För de som fyller ett allmänt intresse och behov är kommunen angelägen om att diskutera lösningar.

Kommunen ser landsbygdens näringsliv som viktigt att värna. Broar, tunnlar och passager under järnvägen, på såväl allmänt som enskilt vägnät, ska medge fri höjd och väl tilltagen bredd för att säkra framkomligheten för lant- och skogsbruksfordon samt räddningstjänstens och näringslivets transporter.

Kommunens transportstrategi prioriterar gång och cykel. Därför anser kommunen att broar, tunnlar och passager längs det allmänna vägnätet bör medge yta för att separera gång och cykeltrafik.

Kommunen lyfter 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 vara med i arbetet med att föreslå lämpliga skydds- och kompensationsåtgärder för intrång i höga naturvärden.

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

Kommunen lyfter att funktionen för väg 629, infartsvägen till Skavsta, är viktigt och måste upprätthållas. Behov av separat serviceväg till flygplatsområdet måste bedömas i 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 dragning nära Skavsta Flygplats riskerar att påverka flygplatsen och man önskar att Trafikverket vidtar kompensationsåtgärder för att inte negativt påverka flygplatsens funktion och kapacitet.

Kommunen ser ett behov av att koppla samman arbete inom Ostlänken med Åtgärdsvalsstudie Malmtrafik på TGOJ-banan. Banornas användning ska ses utifrån en helhet och inte suboptimeras. Hänsyn ska även tas till framtida potential för banan.

Trafikverkets svar:

Trafikverket delar kommunens synpunkt att spårlinjen skär 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 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 läggas på att ta fram lösningar som säkrar grundvattenförekomster och på andra skyddsåtgärder. Kommunen inbjuds till arbetsmöte och referensgruppsmöten för att delta i det fortsatta arbetet.

Trafikverket har Regeringens uppdrag att projektera Ostlänken för 320 km/tim. Detta uppdrag kan Regeringen ändra om så önskas. Den 31 augusti 2017 presenterades Trafikverkets förslag till nationell plan 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/vintern 2017 och fram till och med våren 2018 sker den beslutsprocess som mynnar ut i Regeringens beslut om ny nationell plan för transportsystemet. Dock gäller, tills Trafikverket får nya direktiv och uppdrag från Regeringen 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. Trafikverket avser att följa riktlinjerna för "nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur" (TDOK 2014:1021).

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 behandlas i gestaltungsprogrammet. Bullerskyddsåtgärderna fastställs i järnvägsplanen och förväntade bullernivåer kommer redovisas i projektets miljökonsekvensbeskrivning.

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

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

Trafikverket jobbar för att minimera den barriäreffekt som anläggningen förväntas utgöra. 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 detta arbete 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 anläggningen. Trafikverkets intention är att jordbruksmaskiner kommer att kunna ta sig under de allra flesta broar.

Området kring Skavsta behandlas med omsorg och dialog kring funktion och upprätthållande av kvalitet och kapacitet finns med i arbetet. Funktionalitet och säkerhet för vägar (väg 629 och serviceväg) ska omhändertas i projektering av anläggningen. Detta avser såväl passager som angöring till flygplatsen. Under hösten kommer arbetet med stationen vid Skavsta intensifiera och samverkan med kommun och flygplatsen är en förutsättning för att goda lösningar ska uppnås.

I projekt Ostlänken ingår att inte försämma 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 nedanstående sträckor:

- ✓ Broutformning Svärtaåns dalgång.
- ✓ Utformning anslutning bibana.
- ✓ Linje och höjdläge för passage norr om Hagalund
- ✓ Broutformning-höjdläge för Nyköpingsåns dalgång
- ✓ Anslutningsvägar och höjdläge vid Skavsta
- ✓ Passager och samlokalisering med Nyköpingsbanan vid Ekensberg

Trafikverkets svar:

Kommunen inbjuds till arbetsmöte och referensgruppsmöten för att delta i det fortsatta optimeringsarbetet.

Platsspecifika synpunkter

Kommunen har identifierat ett antal övriga platser och sträckor, utöver de ovan nämnda sträckorna, där kommunen har intresse av insyn och inflytande i fortsatta optimeringsprocessen. Platserna är platsangivna enligt Trafikverkets måttssystem i samrådsmaterialet (exempelvis km 47+500).

Huvudbanan

km 47+500-km 49+000

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

km 48+500- km 49+500

Utformning av bro över Svärtaåns dalgång och eventuellt bullerskydd är av största prioritet.

km 50+000-km 51+500

Behov av att minimera barriäreffekter från Ostlänken, E4, och väg 223. Höga krav behöver ställas på utformning vid anslutning av Bibanan med bland annat 30 meter hög skärning.

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 Tunsätterbäcken 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 då dalgången ansluter till/del av ett viktigt friluftslivsområde/stråk. Val av bro eller bank kan vara avgörande.

km 55+500 Innebär "Landskapsbro", som endast anges på detta ställe i materialet, extra utformningskrav? Eller är det bara en felskrivning?

km 56+500-km 58+000

Linjeval och val av höjdläge vid passage norr om Hagalund med flera är av yttersta vikt för kommunen.

km 56+500-km 58+000

Kommunen anser att det är av största vikt att passager för friluftsliv säkras vid Hovra och norr om Hagalund.

km 56+500 Kommunen har färdiga detaljplaner i detta område norr om befintlig bebyggelse. Kommunen är angelägen om att denna utbyggnad säkras.

km 57+000 Höjdläge samt utformning av bro över Nyköpingsåns dalgång och eventuellt bullerskydd är av största prioritet.

km 58+500 Passage vid Skavsta. Se under Skavsta resecentrum i kommunens huvudytttrande.

Bibanan

km 52+000 Passage av enskild väg saknas norr om E4.

km 52+000 Behov av plats för GC längs väg 223.

km 53+000 Känsligt landskapsrum. Placering och utformning av största vikt.

km 53+000 Passage av vattendrag saknas. God utformning av passage av Tunsätterbäcken av yttersta vikt.

km 53+000-km 55+000

Kommunen har i översiktsplan pekat ut flera viktiga passager både för biologisk mångfald och friluftsliv inklusive cykel vid Ekensberg. Dessa saknas. Kommunen är ytterst angelägen om att delta i placering och utformning av dessa.

km 54+000 Kommunen förordar att koppla samman bibana och Nyköpingsbana så snabbt som möjligt vid "Sjösa" för att minimera fragmentering av mark och parallella banor. Samtidigt måste bibanan och Nyköpingsbanan planeras med kapacitet för framtida trafik.

km 55+000 Kommunen ser ett behov av gång- och cykelpassage vid Stenkulla.

Trafikverkets svar:

Kommunen inbjuds till arbetsmöte och referensgruppsmöten för att delta i det fortsatta optimeringsarbetet.

4.4. Samråd med Skavsta Flygplats

Samråd i form av möten gällande järnvägsplan för delsträckan Sjösa-Skavsta har hållits löpande med Skavsta Flygplats under arbetet med järnvägsplanen. Vid mötena har Trafikverket bland annat informerat om projektet och samarbetsformerna har diskuterats. Andra frågor som behandlats är risk- och säkerhetsfrågor och utformning och placering av stationen.

4.5. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Enskilda möten har hållits löpande under projektet med de fastighetsägare och sakägare som kan bli särskilt berörda av järnvägen. De enskilda som kan bli särskilt berörda har även bjudits in till det allmänna samrådsmötet som hölls på Träffen i Nyköping den 11 maj 2017.

Nedan sammanfattas inkomna synpunkter från de enskilda som kan bli särskilt berörda.

Ökade kostnader för Ostlänken generellt och koppling till nationell plan

En privatperson har inkommit med synpunkt på ökade kostnader och ifrågasätter prioritering av dragning via Skavsta.

Trafikverkets svar:

Trafikverket studerar järnvägens utformning inom den korridor som Trafikverket föreslår till Regeringen att ta beslut om inom tillåtligheten. Den korridoren passerar via Skavsta. Att bygga ny järnväg är dyrt, Trafikverket jobbar aktivt med att minska kostnaderna. När järnvägsanläggningens utformning är färdigutredd kan en ny prognos för kostnaden tas fram.

Ostlänken - höghastighetsjärnväg eller ej

En synpunkt angående skrivning i nationella planen där det står att "Ostlänken nytt dubbelspår Järna-Linköping" har inkommit. Enligt skrivningen står det i den löpande texten "snabbjärnväg" och inte något om höghastighetsbana, restider eller hastighet.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har Regeringens uppdrag att projektera Ostlänken för 320 km/tim. Detta uppdrag kan Regeringen ändra om så önskas. Den 31 augusti 2017 presenterades Trafikverkets förslag till nationell plan 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/vintern 2017 och fram till och med våren 2018 sker den beslutsprocess som mynnar ut i Regeringens beslut om ny nationell plan för

transportsystemet. Dock gäller, tills Trafikverket får nya direktiv och uppdrag från Regeringen att Ostlänken dimensioneras för 320 km/tim.

Samrådets giltighet

En fråga rörande giltigheten i att använda öppet hus som samråd har inkommit.

Trafikverkets svar:

Att genomföra samråd i form av "öppet hus" ligger i linje med den demokratiska ordningen för samråd med närboende med flera. Öppet hus har visat sig vara ett mycket uppskattat sätt där närboende, företag, organisationer med flera, får chans att studera samrådsmaterial, ställa frågor och diskutera med Trafikverkets experter inom olika områden samt kunna lämna synpunkter. Trafikverket får ofta in många värdefulla synpunkter som sedan tillsammans med inkomna synpunkter från andra typer av samrådsaktiviteter, beaktas i det fortsatta utrednings- och projekteringsarbetet. Detta sammanställs i en Samrådsredogörelse innan planen ställs ut för formell Granskning.

Överklagan av korridor

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

Trafikverkets svar:

Trafikverket studerar utformning av järnvägen inom den korridor som Trafikverket rangordnat som rang nummer 1. Beslut om korridor tas av regeringen inom tillåtligheten. Beslutet om tillåtlighet 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 blivit fastställd. Mer detaljer om järnvägsanläggningens utformning samt vilka skyddsåtgärder som föreslås ges vid nästföljande Samråd som planeras till slutet av 2018.

Synpunkter på behovet av bibana

Behovet av bibana till Nyköping ifrågasätts i en skrivning.

Trafikverkets svar:

Trafikverket utreder en järnvägsanläggning inom den korridor som Trafikverket rangordnar som rang 1 enligt järnvägsutredningen. Beslut om korridor fattas av Regeringen inom tillåtlighetsprövningen. Enligt korridor med rang 1 ska Nyköping C anslutas via en bibana. För närvarande pågår utredningar om var inom korridoren bibanan ska placeras samt hur stationerna vid Nyköping C samt vid Skavsta ska utformas.

Skavsta Flygplats

Det har inkommit ett flertal önskemål och synpunkter rörande Skavsta Flygplats. Dessa har handlat om önskemål att få en station vid Skavsta, placeringen av stationen samt synpunkter på att föreslagen spårlinje verkar anpassad efter Skavstas passagerarterminal.

Trafikverkets svar:

I de planeringsförutsättningar Trafikverket arbetar efter är en station vid Skavsta en förutsättning. Stationen vid Skavsta planeras för att anläggas på gångavstånd från flygplatsterminalen.

Trafikverket har att utgå från den korridor som finns för projektet. Korridoren ligger söder om Skavsta Flygplats, något som enbart möjliggör lokalisering av järnvägen och stationen söder om flygplatsen.

Trafikverket utreder en alternativ dragning av bibanan som ansluter Nyköpings Resecentrum med Ostlänken. Utredningen görs som ett tillägg till de kompletteringar som Regeringen krävt inför beslutet om tillåtlighet för Ostlänken. Trafikverket utreder möjligheten att ändra korridoren för bibanan så att stationen vid Skavsta anläggs på bibanan istället för på höghastighetsbanan. Det som ska utredas är om denna lösning är tekniskt genomförbar till en rimlig kostnad utan påtaglig skada för riksintresset vid Nyköpingsåns dalgång och med en bra tillgänglighet för resande till och från Skavsta Flygplats.

Frågor gällande ersättning för mark, byggnader, med mera
Fastighetsägare har ställt frågor rörande ersättning för mark, byggnader och verksamheter.

Trafikverkets svar:

Fastighetsägare har fått individuella svar på sina frågor.

För mer allmän information kring ersättningsregler finns Trafikverkets skrift "Väg eller järnväg på min mark - hur får jag ersättning?" som kan laddas ner från Trafikverkets hemsida eller fås hemskickat efter kontakt med markförhandlare.

Buller och vibrationer allmänt och norr om Hagalund i synnerhet

Ett flertal skrivelser och yttrande har inkommit gällande oro för buller och vibrationer. Det har även inkommit önskemål om att profilen bör ligga lågt norr om Hagalund. Detta för att dels minimera buller och dels minska den visuella påverkan från anläggningen.

Trafikverkets svar:

Vi tar till oss synpunkten och undersöker om profilen förbi Hagalund kan justeras. 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. Trafikverket avser att följa riktlinjerna för "nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur" (TDOK 2014:1021).

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 behandlas i gestaltungsprogrammet. Bullerskyddsåtgärderna fastställs i järnvägsplanen och förväntade bullernivåer kommer redovisas i projektets miljökonsekvensbeskrivning.

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

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 intrång i jordbruksmark 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. Trafikverkets intention är att jordbruksmaskiner kommer att kunna ta sig under de allra flesta broar.

Intrång på enskilda gårdar

Fastighetsägare på ett flertal gårdar uttrycker oro för intrång på sina gårdar. Önskemål om andra lokaliseringar för att undvika intrång och minimera påverkan önskas. Det finns en oro för att kulturhistoriska miljöer förstörs och att gårdar som brukats i generationer påverkas negativt.

Trafikverkets svar:

Inför det öppna huset, den 11 maj 2017, 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 bruksenheter. Det finns en stor medvetenhet om att föreslagen sträckningen kommer att påverkar människors vardag och liv och Trafikverket jobbar för att minimera denna påverkan.

I den fortsatta projekteringen kommer Trafikverket att djupare studera möjligheter till justeringar av järnvägens sträckning i plan och profil. Intentionen är att minimera intrånget i landskapet och dess värden

Det kommer, trots justeringar av sträckningen i plan och profil, tyvärr inte vara möjligt att helt undvika intrång i värdefulla områden bland annat beroende på korridorens förutsättningar, som till exempel korridorens bredd. Som följd av att höghastighetsjärnvägen är en stel konstruktion och landskapet som passerar är kuperat medför detta att järnvägen kommer gå i skärning, på bank och på bro. Det förslag till spårlinje som presenterats vid det öppna huset 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.

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 barriäreffekten av anläggningen önskas. Oro för intrång i naturområdena och hur anläggningen kommer påverka friluftslivet lyfts fram.

Trafikverkets svar:

I det fortsatta projekteringsarbetet kommer järnvägens sträckning att detaljstuderas. I kommande projektering kommer även passagemöjligheterna att detaljstuderas och redovisas i järnvägsplanen samt konsekvensbeskrivas i miljökonsekvensbeskrivningen. 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 både klubben och allmänheten nyttjar frekvent.

Trafikverkets svar:

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

Sörmlandsleden

En fråga kring Sörmlandsleden och eventuella åtgärder för att minimera påverkan på denna har inkommit.

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

En privatperson uttryckte oro för vattenledning till egna tomten.

Trafikverkets svar:

Trafikverket är ansvarigt 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 arbete med detaljprojektering optimeras järnvägen och ett exakt läge för järnvägen tas fram. Anpassningar till kulturmiljön kommer att inarbetas och konsekvensbeskrivas i miljökonsekvensbeskrivningen.

Viltpassager

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

Trafikverkets svar:

I kommande projektering kommer passagemöjligheterna för vilt att detaljstuderas och redovisas i järnvägsplanen samt konsekvensbeskrivas i miljökonsekvensbeskrivningen.

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

Enskilt samråd har under projektet genomförts med Sörmlands kollektivtrafikmyndighet samt med Green Cargo och SSAB. I övrigt har flera myndigheter och organisationer fått en inbjudan till det öppna huset för allmänheten i Nyköping den 11 maj 2017. Med inbjudan skickades det även med en folder med övergripande information om projektet.

Samrådsmöte med kollektivtrafikmyndigheten har genomförts vid två tillfällen, 2016-05-23 samt 2016-11-09. Vid ett av tillfällena medverkade även Mälardalen. Vid mötena har bland annat trafik under byggtiden, samrådsformer samt utformning av uppställningsspår, signaler och spårväxlar diskuterats. Det sistnämnda med särskilt fokus på Nyköpings resecentrum.

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 byggtid. Trafikverkets informerade om att sina processer innebär att stopp i trafiken behöver planeras in med lång framförhållning.

Nedan sammanfattas inkomna synpunkter från myndigheter och organisationer.

Försvarsmakten

Försvarsmakten meddelar att man inte har något att erinra mot projektet.

Luftfartsverket (LFV)

Luftfartsverket framför att man som sakägare av CNS-utrustning inte har något att erinra mot etableringen. Luftfartsverket vill dock påpeka att på Skavsta Flygplats finns CNS-utrustning ägd av flygplatsen vars skyddsområde etableringen inkräktar på. Därför skall CNS-ansvarig på flygplatsen 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 kommande arbete. Samråd sker kontinuerligt med Skavsta Flygplats.

Havs- och vattenmyndigheten

Avstår från att yttra sig.

Folkhälsomyndigheten
Avstår från att yttra sig.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)
Avstår från att yttra sig.

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 ur kommande miljökonsekvensbeskrivning transparent går att utläsa vilka avvägningar som ligger bakom förslag till lokalisering och utformning.

Utifrån nu presenterat material avstår Naturvårdsverket från att lämna synpunkter rörande Ostlänkens placering och utformning på aktuell delsträcka.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar med sig synpunkten i kommande arbete med miljökonsekvensbeskrivning för projektet. Extra samråd med Naturvårdsverket bör hållas.

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket meddelar att man inte har något att erinra mot projektet.

SMHI

SMHI ställer sig positivt till att den aktuella järnvägen 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 dagens och 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 kommande arbete.

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.

SGI (Sveriges geologiska institut)

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

SGI vill också passa på att föreslå att en kommande samrådshandling och miljökonsekvensbeskrivningen inkluderar dels en översiktlig beskrivning av geologiska

och geotekniska förhållanden och 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 kommande arbetet med järnvägsplanen.

Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall konstaterar att de har ledningar av olika karaktär inom korridoren, både markförlagda ledningar och luftledningar. Flytt eller ombyggnad av regionnätsledningar, regionnätstationer och regionnätsskablar är mycket kostsamma och tidskrävande. Då detta kräver att ny linjekoncession söks och erhålls innan flytt/ombyggnad kan genomföras. Vattenfall måste därför kontaktas för att utreda eventuella konfliktpunkter och hur dessa ska åtgärdas. Projekteringsavtal/flyttavtal måste tecknas med Vattenfall för att en mer detaljerad projektering kan påbörjas.

Även Vattenfalls lokalnät påverkas vid ett flertal punkter, även här måste flyttavtal tecknas.

Eventuell flytt/förändringar av befintliga elanläggningar 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.

Vattenfall kommer att bjudas in till samordningsmöten rörande de berörda ledningarna.

4.7. Samråd med allmänheten

Samråd med allmänheten genomfördes i form av ett öppet hus den 11 maj 2017. Det öppna huset hölls på Träffen i Nyköping mellan klockan 17-20. Under denna tid ställdes kartmaterial ut och personer från Trafikverkets och Nyköpings kommuns projektorganisation närvarade för att besvara frågor och synpunkter. Det hölls även muntliga presentationer av Trafikverket en gång i timmen. Samrådet besöktes av cirka 130 personer. Vid det öppna huset fanns även möjlighet att inkomma med frågor och synpunkter skriftligen. Totalt har tio stycken skriftliga synpunkter inkommit till Trafikverket från privatpersoner efter det öppna huset.

Allmänheten har löpande under projektet, utöver det öppna huset, haft möjlighet att komma med frågor och synpunkter via synpunktsformulär som finns på Trafikverkets hemsida (www.trafikverket.se/ostlanken).

Under samrådsmötet ställdes det bland annat flera frågor om markanspråk och bullerpåverkan från järnvägen. Flera personer undrade om vad som ligger till grund för föreslagen sträckning samt om specifika fastigheter eller hus kommer att beröras av

intrång och vad som i så fall kommer ske. Angående bullerpåverkan ställdes det frågor om hur omfattande denna kan bli, hur bullerreducerande åtgärder kommer att se ut samt när de kommer genomföras. En del personer 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 se ut med mera.

De synpunkter som framfördes muntligt under samrådsmötet är i stora drag samma synpunkter som har inkommit skriftligen. Nedan redovisas en sammanfattning av de synpunkter på projektet som har inkommit från privatpersoner samt Trafikverkets kommentarer till dessa. I de fall synpunkterna eller frågorna är likartade har dessa samlats ihop och besvaras därmed endast en gång.

Ersätt lång bibana med en anslutning via TGOJ banan kombinerat med länkning av tåg vid Skavsta

Ett förslag på lösning med station längs huvudbanan i Skavsta och en bibana i en böj västerut från Skavsta för att ansluta till TGOJ-banan har inkommit. Anslutning till Ostlänken söderut från Nyköping Resecentrum skapas via anslutning enligt lång bibana där TGOJ-banan och Ostlänken korsar varandra.

Förslaget innebär att järnvägsanläggningen utformas enligt ovanstående beskrivning samt att tågen länkas (vagnar separeras/kopplas ihop) vid Skavsta.

Trafikverkets svar:

Föreslagen lösning skapar bland annat en ändstation för järnvägen i Nyköping. För att minska restider och skapa förutsättningar för effektiva trafikupplägg är det bättre att undvika ändstationer och att skapa förutsättningar för genomgående trafik. I Nyköping arbetar Trafikverket vidare med den långa bibanan, en lösning som medger genomgående trafik i Nyköping. Föreslagen lösning skulle även förlänga restiden mellan Nyköping och Stockholm med uppskattningsvis 5-6 minuter på grund av "omvägen" via Skavsta. Att möjliggöra en kort restid till Stockholm från Nyköping är viktigt för stadens arbetspendlare. Det finns även ett flertal tekniska utmaningar med den föreslagna lösningen som försvårar ett genomförande.

För att genomföra länkning av tåg måste de vagnar som kopplas ihop vara utförda med samma kopplingstyp och vara anpassade för länkning. Tåg av olika fabrikat eller av olika årsmodell riskerar att inte kunna kopplas ihop utan det är viktigt att hela fordonsflottan som används är av samma typ. Trafikverket har med de nya regler som gäller efter avregleringen av järnvägen ingen möjlighet att ställa krav på de fordon som ska trafikera banan. Därför är Trafikverkets ambition att bygga flexibla lösningar som kan trafikeras av olika fordon med olika trafikupplägg. Länkningen är även tidskrävande och ger en förlängd restid för resenärerna.

För tillfället utreder Trafikverket även en alternativ dragning av bibanan som ansluter Nyköpings Resecentrum med Ostlänken. Utredningen görs som ett tillägg till de kompletteringar som Regeringen krävt inför beslutet om tillåtlighet för Ostlänken. I samband med kompletteringarna till Regeringens behandling av tillåtligheten kommer Trafikverket att utreda möjligheten att ändra korridoren för bibanan så att stationen vid Skavsta anläggs på bibanan istället för på höghastighetsbanan.

Nyköpingsbanan öster om Nyköping C

Förslag om att ta bort Nyköpingsbanan öster om Nyköping C har inkommit. Skrivning yrkar även på att alla konsekvenser av att behålla Nyköpingsbanan ska utredas.

Trafikverkets svar:

När det gäller borttagning av Nyköpingsbanan är detta inte aktuellt. Nyköpingsbanan är viktig för godstrafik samt att den ger flexibilitet och möjlighet till förbigång när det uppkommer störningar på övriga banor.

Att ha järnvägstrafik genom en tätort medför alltid en viss olägenhet som behöver konsekvensbeskrivas och hanteras. För Ostlänken och dess bibana genom Nyköping tas en miljökonsekvensbeskrivning fram där miljökonsekvenserna kommer att redovisas. Åtgärder för att minska buller och vibrationer kommer att vidtas längs befintlig bana genom Nyköping, som utgör del av bibanan, även om banan inte byggs om. Trafikverket har analyserat Ostlänken både med och utan den befintliga Nyköpingsbanan, och resultatet visar på att det är lönsamt att behålla den befintliga banan.

Trafikverket anser att man utrett Nyköpingsbanan tillräckligt. Lagstiftningen krävställer sådana utredningar när ny järnväg ska byggas men inte när befintlig järnväg ska behållas.

Flytta resecentrum i Nyköping till TGOJ banan

Förslag om att flytta resecentrum i Nyköping till TGOJ banan har inkommit.

Trafikverkets svar:

Utgångspunkten och kravet är att stationen ska stödja den trafik som ska gå på järnvägen och utgöra en effektiv bytespunkt och transportnod, samt vara en del av staden och dess utveckling. För att säkra funktion, anläggning och plats sker kontinuerlig samverkan mellan Trafikverket och Nyköpings kommun.

Det planerade resecentrumet bedöms uppfylla de framtida trafikala behoven och kraven för att vara en effektiv bytespunkt. Sannolikt så skulle andra placeringar av resecentrumet också kunna uppfylla dessa krav men ansvaret att omhänderta nyttorna för staden ligger i första hand på kommunen och här har Nyköpings kommun gjort den bedömningen att placering av resecentrumet tillvaratar stadens intressen.

Samtidig utställning av järnvägsplanerna för sträcka Sjösa-Skavsta och Skavsta-Stavsjö

I en skrivning anges att man bör ställa ut järnvägsplanerna för sträcka Sjösa-Skavsta och Skavsta-Stavsjö samtidigt.

Trafikverkets svar:

Trafikverket anser att detta inte är nödvändigt då den samlade prövningen av projektet genomförs i tillåtlighetsprövningen av järnvägsutredningen.

Persontrafik på TGOJ-banan

I en skrivning framförs att Trafikverket bygger bort möjligheten till persontrafik på TGOJ-banan.

Trafikverkets svar:

Järnvägsanläggningen i Nyköping utformas för att möjliggöra persontrafik mot Oxelösund genom att det finns möjlighet att i framtiden anlägga ett extra spår till nya plattformar längs TGOJ-banan några hundra meter från nya resecentrum.

Åtgärdsvalsstudie för projekt Ostlänken

En skrivning har inkommit som efterfrågar en åtgärdsvalsanalys för projektet.

Trafikverkets svar:

Inom projekt Ostlänken finns både förstudie och järnvägsutredning framtagna och Trafikverket har beslutat att dessa underlag är tillräckliga som underlag för fortsatt planering av Ostlänken.

Om ett beslutsunderlag som motsvarar en åtgärdsvalsstudie redan finns till exempel i en förstudie enligt tidigare regler eller i en kommunal eller regional plan och en åtgärdsvalsstudie inte skulle tillföra något väsentligt – då kan Trafikverket komma fram till att det inte behövs någon ny studie.

Alternativ till projekt Ostlänken

En skrivelse har inkommit där det efterfrågas satsning på att förbättra befintliga järnvägar istället för anläggande 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.

Trafikering med andra tåg för minskad restid

Synpunkt har inkommit om ett önskemål att trafikera med "bättre" tåg för att minska restid.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har ingen möjlighet att påverka vilka tågoperatörer som kommer att trafikera sträckan, hur trafiken ser ut eller med vilka tåg som används.

Svårförståeligt underlag vid Öppet hus

Synpunkter inkom att det i det tillgängliga material 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.

Riksintresse i konflikt med enskilda intressen.

Flertal synpunkter har inkommit om att boende anser det 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. Men olika intressen och önskemål om användning av ett område kan 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. Privatpersonerna som skrivit dessa vill att anläggningen placeras långt ifrån Bullersta och Hagalund.

Trafikverkets svar:

Föreslagen järnvägssträckning har bedömts att sammantaget 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 önskas så att intrången i kulturhistoriska miljöer minimeras.

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 fortsatta arbetet med passager och allmänna vägar.

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 efter det öppna huset. 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 intrång i jordbruksmark 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. Trafikverkets intention är att jordbruksmaskiner kommer att kunna ta sig under de allra flesta broarna.

Behov av viltpassager

I en skrivelse framförs synpunkten om att viltpassager saknas. Större viltpassager efterfrågas vid vägar och vattendrag.

Trafikverkets svar:

I kommande projektering kommer passagemöjligheterna för vilt att detaljstuderas och redovisas i järnvägsplanen samt konsekvensbeskrivas i miljökonsekvensbeskrivningen.

Oro för vattenkvalitet i privat, egen brunn

En privatperson har uttryckt oro för vattenkvalitet i egen brunn.

Trafikverkets svar:

Trafikverket är ansvarigt att åtgärda eventuella skador på enskilda brunnar och ledningar.

Stålbros vid Stockholmsvägen

Synpunkt på att stålbrosen över Stockholmsvägen behöver bytas ut har inkommit. I skrivningen påtalas att resonansnivån är hög och med ökat antal godståg kommer behovet av att byta ut bron bli större.

Trafikverkets svar:

Inom projekt Ostlänken avses inte att bygga ny bro eller byta ut bron vid Stockholmsvägen. Trafikverket tar dock med sig frågan i fortsatta arbetet rörande buller och eventuella bullerskyddsåtgärder.

"Svärtakrönikan"

En deltagare på det öppna huset överlämnade utdrag ur "Svärtakrönikan" från år 1938. Materialet berättar bland annat om ett skred på väg i området vid Svärtaån.

Trafikverkets svar:

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

Ridstigar och jakt

Information om att jakt och ridning är populära aktiviteter i området har inkommit. Vikten av bra ridstigar framförs.

Trafikverkets svar:

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

Nyköpings jaktskytteklubb

Klubben arrenderar Skavsta 8:5 av Nyköpings kommun och har där en jaktbana för älgskytte. Frågan ställs om verksamheten kan fortgå.

Trafikverkets svar:

Klubben kommer att kontaktas för ytterligare diskussion.

Anne Kasselbäck

Projektledare, delprojekt Nyköping

.

5. Underlag

Sändlista

Inkomna skrivelser

Samrådsredogörelse Förstudie 2002-11-25

Samrådsredogörelse Järnvägsutredning Ostlänken avsnittsutredning Järna-Norrköping
2009-09

Samrådsredogörelse Samrådsunderlag 2016-10-12



Trafikverket, Ärendemottagningen Region Öst, Box 1140, 631 80 Eskilstuna
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se