

Ostlänken, järnvägsplan delen Skavsta–Stavsjö

Nyköpings kommun, Södermanlands län

Samrådsredogörelse, 2023-04-24

Ärendenummer: TRV 2014/72084



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, Box 1140, 631 80 Eskilstuna

E-post: investeringsprojekt@trafikverket.se

Telefon: 0771–921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse Ostlänken, delen Skavsta–Stavsjö

Författare: COWI AB

Dokumentdatum: 2023-04-24

Ärendenummer: TRV 2014/72084

Kontaktperson: Camilla Hedenstedt, Trafikverket

Sammanfattning

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

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

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

Det första samrådstillfället avsåg spårlinjens sträckning och hölls i form av öppet hus vid två tillfällen, den 15 juni 2017 på Svaltaskolan i Svalsta och den 20 juni 2017 på Stavsjö föreningshus i Stavsjö. Dessa samrådstillfällen besöktes av cirka 90 personer respektive cirka 70 personer. De synpunkter och frågor som inkom från allmänheten handlade framför allt om spårlinjens lokalisering i plan och profil, buller och vibrationer, samt påverkan under byggtiden. Synpunkter inkom även angående mer specifika områden, såsom passager (för både djur och människor) och frågor rörande transporter och framkomlighet för arbets- och jordbruksmaskiner. Det inkom även förslag till större omtag av projektet som skulle kräva åtgärder utanför den förordade järnvägskorridoren.

Det andra samrådstillfället avsåg järnvägens utformning och planförslagets konsekvenser och hölls under perioden 5 november till 10 december 2021. Detta samråd avsåg även innehåll i och utformning av den miljökonsekvensbeskrivning som tagits fram till järnvägsplanen. På grund av den rådande pandemin kunde inte något fysiskt möte i form av ett öppet hus anordnas. Handlingarna ställdes ut på Nyköpings stadshus och på Nyköpings stadsbibliotek och fanns även tillgängliga på Trafikverkets webbplats där också synpunkter kunde lämnas. På webbplatsen återfanns även en interaktiv karta för att underlätta förståelsen för var den nya järnvägen är planerad att ligga, hur den ska se ut och påverkar omgivningen. Enskilda som kan bli särskilt berörda erbjöds ett personligt möte med Trafikverkets projektledare och markförhandlare. Dessa möten ägde rum på hotell Sunlight i Nyköping den 17–19 november. Ytterligare synpunkter och frågor inkom som bland annat berörde önskemål om markbyte, byggtiden, oro för buller samt spårlinjens dragning vid Ålberga bruk.

Efter det andra samrådet fördjupades arbetet med järnvägsanläggningens utformning. Det vidare arbetet vid Vik resulterade i att en enskild väg för åtkomst till en fastighet inte längre planerades att gå på en vägbro över järnvägen. I stället planeras nu för att anlägga en ny enskild väg för åtkomst till fastigheten. Den nya vägen innebär en längre färdväg till jordbruksmark och till gården Vik och därför genomfördes ett kompletterande samråd under perioden 31 mars till den 21 april 2023.

Även samråd om berörda allmänna vägar har hållits. Under 2017 fick Länsstyrelsen i Södermanlands län, Nyköpings kommun, enskilda som kan bli särskilt berörda, övriga myndigheter och organisationer samt allmänheten tillfälle att yttra sig. Synpunkterna finns sammanställda i ett samrådsunderlag om berörda allmänna vägar och är diariefört på diarienummer TRV 2014/72084. Påverkan på allmänna vägar ingick även som en del av samrådet av järnvägens utformning och planförslagets konsekvenser 2021.

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

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

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

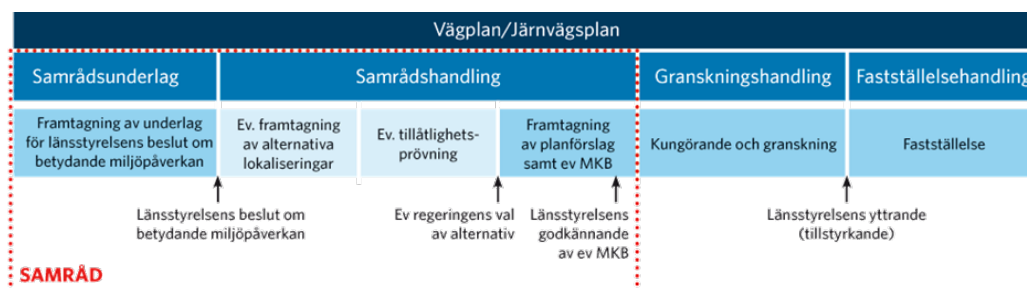
För tillåtligheten gäller elva villkor som reglerar Ostlänkens miljöhänsyn. Sju av dessa är generella villkor och fyra är platsspecifika villkor. Inget av de platsspecifika villkoren berör denna järnvägsplan.

Innehåll

1	PLANLÄGGNINGSPROCESSEN	6
2	SAMRÅDSKRETS	9
2.1	Förstudie och järnvägsutredning	9
2.2	Järnvägsplan	9
3	SAMRÅD – FÖRSTUDIE OCH JÄRNVÄGSUTREDNING	10
3.1	Sammanfattning av samråd genomförda under förstudie	10
3.2	Sammanfattning av samråd genomförda under järnvägsutredning	10
4	SAMRÅD – JÄRNVÄGSPLAN	12
4.1	Samråd med Länsstyrelsen i Södermanlands län	12
4.1.1	Yttrande om spårlinje (2020)	14
4.1.2	Yttrande om samrådshandlingar (2021)	15
4.2	Samråd med Region Sörmland	20
4.2.1	Yttrande om samrådshandlingar (2021)	22
4.3	Samråd med Nyköpings kommun	23
4.3.1	Yttrande om spårlinje (2017)	25
4.3.2	Yttrande om samrådshandlingar (2021)	29
4.4	Samråd med enskilda som kan bli särskilt berörda	38
4.4.1	Synpunkter på spårlinjen (2017)	38
4.4.2	Synpunkter på samrådshandlingarna (2021)	43
4.4.3	Synpunkter på kompletterande samråd avseende anläggning av ny enskild väg (2023)	48
4.5	Samråd med övriga berörda myndigheter, organisationer och andra intressenter	49
4.5.1	Yttrande om spårlinje (2017)	49
4.5.2	Yttrande om samrådshandlingar (2021)	53
4.6	Samråd med allmänheten	60
4.6.1	Synpunkter på spårlinjen (2017)	61
4.6.2	Synpunkter på samrådshandlingarna (2021)	66
5	UNDERLAG	69
	BILAGA 1 – SAMRÅDSKRETS 2017	70
	BILAGA 2 – SAMRÅDSKRETS 2021	72

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 Skavsta–Stavsjö berörs av järnvägsutredningen för sträckan Järna–Norrköping.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Figur 2. Järnvägsplanens dokument.

2 Samrådsrets

2.1 Förstudie och järnvägsutredning

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

2.2 Järnvägsplan

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

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

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

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

Observera att samrådsretsen förändras vid de tillfällen plangränsen justeras. För denna järnvägsplan gäller att gränsen i söder, som tidigare motsvarade länsgränsen, har förlagts något norr om denna.

3 Samråd – förstudie och järnvägsutredning

3.1 Sammanfattning av samråd genomförda under förstudie

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

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

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

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

3.2 Sammanfattning av samråd genomförda under järnvägsutredning

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

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

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

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

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

4 Samråd – järnvägsplan

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

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

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

Samråd har även genomförts med övriga myndigheter, organisationer och intressenter. De som har haft återkommande möten med Trafikverket sammanfattas nedan. Alla samråd finns dokumenterade hos Trafikverket på diarienummer TRV 2014/72084.

Under järnvägsplanens framtagande har två öppna samrådstillfällen anordnats med berörda fastighetsägare och närboende, myndigheter, organisationer och allmänheten. Vid det andra av dessa ingick även den planerade vattenverksamheten. Samråds-synpunkter med avseende på vattenverksamheten på delsträckan Skavsta–Stavsjö är diarieförda på diarienummer TRV 2021/16817 och redovisas i en separat samrådsredogörelse.

Efter det andra samrådet fördjupades arbetet med järnvägsanläggningens utformning. Det vidare arbetet vid Vik resulterade i att en enskild väg för åtkomst till en fastighet inte längre planerades att gå på en vägbro över järnvägen. I stället planeras nu för att anlägga en ny enskild väg för åtkomst till fastigheten. Den nya vägen innebär en längre färdväg till jordbruksmark och till gården Vik och därför genomfördes ett kompletterande samråd (avsnitt 4.4.3).

4.1 Samråd med Länsstyrelsen i Södermanlands län

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

- Passager för vilt, friluftsliv och areella näringar
- Intrång och skyddsåtgärder kopplat till naturmiljö, biotopskydd, strandskydd och artskydd
- Gestaltning i områden med högt värde för landskapsbilden
- Påverkan på riksintresset Gamla vägen Stavsjö–Krokek
- Behov av kompletterande arkeologiska utredningar
- Järnvägsnära och fastighetsnära bullerskyddsåtgärder
- Dammar och hantering av dagvatten
- Brolösning över vattendrag som omfattas av Natura 2000-villkor
- Miljökvalitetsnormer för ytvatten
- Risk och säkerhet
- Förorenad mark
- Produktion och masshantering

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

Till följd av beslutet 2018 om att tågen ska köra i 250 km/tim på Ostlänken i stället för i 320 km/tim, samt av villkoren i regeringens tillåtlighetsbeslut, gjordes en känslighetsanalys av spårlinjen för den nya stambanan. Syftet med analysen var att utreda ifall en förändrad placering skulle kunna innebära en lägre negativ påverkan. Känslighetsanalysen resulterade i vissa mindre justeringar av spårlinjen, däribland en något sydligare dragning av den nya stambanan vid anslutningen till bibanan väster om Skavsta flygplats. En reviderad spårlinje för hela Ostlänkens sträckning genom Nyköpings kommun redovisades 2020 och länsstyrelsens yttrande över denna följer här i avsnitt 4.1.1.

4.1.1 Yttrande om spårlinje (2020)

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

Risk och säkerhet

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

Risk för översvämning

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

Jordbruksmark

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

Vattenförvaltning och vattenverksamhet

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

Kulturmiljö

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

Trafikverkets svar:

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

4.1.2 Yttrande om samrådshandlingar (2021)

Riksintresse för kulturmiljövård Gamla vägen Stavsjö–Krokek

Länsstyrelsen konstaterar att behov finns av en fortsatt och fördjupad samrådsdialog kring intrånget i riksintresse för kulturmiljövård Gamla vägen Stavsjö–Krokek. Ostlänken bedöms i samrådsmaterialet sammantaget innebära stora negativa konsekvenser för riksintresset eftersom den gamla vägen korsas vid tre punkter. Länsstyrelsen anser att järnvägsplanens planbeskrivning och miljökonsekvensbeskrivning behöver kompletteras med Trafikverkets bedömning av risken för påtaglig skada på riksintresset. Påtaglig skada på kulturmiljön kan uppstå om en åtgärd mer än obetydligt kan skada något eller några av de kulturvärden som utgör grunden för riksintresset. En negativ inverkan som innebär att något värde som utgör grunden för riksintresset inte kan återskapas bör som regel anses utgöra påtaglig skada.

Ett av uttrycken för riksintresset är dess flera äldre vägpartier med uppbyggda stenbankar eller kraftig stenskoning. Länsstyrelsen bedömer att Ostlänken kommer att skada riksintresset i detta avseende i och med att den gamla färdvägen bryts av vid tre punkter. Skada kommer även att uppstå genom att andra fysiska aspekter påverkas negativt. Länsstyrelsen nämner bland annat att den gamla vägens vägbana kommer att höjas vid ett parti, att den enda kvarvarande resten av den gamla vägsträckningen vid Backgården kommer att försvinna, att läsbarheten av den forna sträckningen på platsen upphör helt och att läsbarheten i området öster om Rosenberg minskar avsevärt när 200 meter av den gamla färdvägen försvinner.

Utöver de fysiska skadorna påtalar länsstyrelsen även att visuell skada kommer att uppstå genom den planerade teknikgården med ett 18 meter högt radiotorn vid Önskehem och att vyer från Gamla vägen söderut mot Kiladalen mellan Backgården och Önskehem påverkas negativt genom den nya visuella barriären i landskapet.

Planförslagets samlokalisering med E4 på delsträckan har minskat intrånget i landskapsbilden men samtidigt noteras det i samrådsmaterialet att kumulativa effekter riskerar att uppstå när den nya järnvägsanläggningen adderas till barriäreffekten från den befintliga infrastrukturen. Detta anser länsstyrelsen innebära en särskild påverkan på riksintresset och sammantaget bedömer länsstyrelsen att riksintresset kommer att skadas påtagligt av planförslaget.

Trafikverket lyfter i samrådsmaterialet fram olika åtgärder för att mildra skadan på riksintresset. Länsstyrelsen vill dock understryka vikten av att åtgärder som kan kompensera för intrång i kulturmiljön löpande utreds, genomförs och följs upp i planerings- och byggskedet. Länsstyrelsen föreslår att en kompensationsutredning och åtgärdsplan tas fram som redovisar både kompensationsåtgärder och stärkande åtgärder.

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

Trafikverkets svar:

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

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

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

Riksintresse för kulturmiljövård Kiladalen

Trafikverkets bedömning av påverkan på riksintresset Kiladalen saknas i järnvägsplanen och bör tillföras. Länsstyrelsen påtalar att även åtgärder utanför ett riksintresseområdes avgränsning kan medföra skada på riksintresset.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar med sig synpunkten och kommer att inkludera Ostlänkens påverkan på riksintresset i den miljökonsekvensbeskrivning som ska skickas in till länsstyrelsen för godkännande.

Kulturmiljöer och kulturhistoriska värden

Trafikverket anger i samrådsmaterialet att i de fall en skada inte kan begränsas och kulturvärdet inte kan skyddas eller återställas kan det bli aktuellt att utföra åtgärder som stärker och tydliggör liknande kulturmiljövärden och i viss mån även kompensera ingrepp i kulturmiljön. Länsstyrelsen påtalar att även mark- och vattenområden samt fysisk miljö i övrigt som från allmän synpunkt är av betydelse på grund av deras natur- eller kulturvärden så långt möjligt ska skyddas mot påtaglig skada. För kulturmiljöområden som getts en hög klassning bör påverkan beskrivas i järnvägsplanen och åtgärder som stärker och tydliggör kulturmiljövärden bör redovisas i en kompensations- och åtgärdsplan.

Trafikverkets svar:

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

Länsstyrelsen ser positivt på att antikvarisk kompetens ska avgöra vilken anpassning som är lämplig för enskilda byggnader och miljöer utifrån kulturhistoriska värden, för att uppfylla varsamhetskravet och förvanskningförbudet. Länsstyrelsen anser dock att Trafikverket behöver förtydliga vilka kulturhistoriska värden som delvis kommer att gå förlorade eller fragmenteras när buller eller visuella störningar uppkommer vid Ålberga bruk och Herrbråten samt vilka kulturhistoriskt värdefulla byggnader som kommer att påverkas negativt av buller längs Eriksgatan, vid bland annat Rosenberg. Länsstyrelsen påtalar att utformning av bullerskyddsskärmar och bullerskyddsvallar i kulturhistoriskt värdefulla områden som Ålberga bruk och Rosenberg behöver gestaltas med särskild anpassning till kulturmiljön. Detsamma gäller fastighetsnära bullerskyddsåtgärder som berör kulturhistoriskt värdefull bebyggelse.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar med sig synpunkten och kommer att inkludera det som länsstyrelsen efterfrågar i den miljökonsekvensbeskrivning som ska skickas in till länsstyrelsen för godkännande.

Trafikverket avser att tillämpa handlingsprogram för kulturmiljö (daterat 2017-04-19) och uppdaterad handlingsplan byggnader (daterad 2020-02-10) för klassificering och förslag på åtgärder. Vid detaljprojektering av bullerskyddsåtgärder ska hänsyn tas till gällande lagstiftning som reglerar byggnaders kulturvärden; 3–4 kap. kulturmiljölagen (1988:950) (enskilda byggnadsminnen respektive kyrkliga kulturminnen) och plan- och bygglagen (2010:900), exempelvis 13 § (förbud mot förvanskning), 14 § (anpassat underhåll) och 17 § (varsamhetskrav vid ändring). Även i Boverkets byggregler – föreskrifter och allmänna råd (BFS 2011:26) finns specifika skrivningar om hur kulturvärden kan vara kopplade till bebyggelse. Förordning (2013:558) om statliga byggnadsminnen är inte aktuell eftersom det inte finns några statliga byggnadsminnen på delsträckan.

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

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

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

Länsstyrelsen saknar en redovisning av vilka fornlämningar och fornlämningsmiljöer som berörs av järnvägsanläggningen. Länsstyrelsen påpekar även att det bör framgå att den fullständiga fornlämningsbilden ännu inte är klarlagd för det markanspråk som ligger utanför tidigare arkeologiskt utredda områden.

Trafikverkets svar:

Trafikverket kommer att se över skrivningarna i miljökonsekvensbeskrivningen och planbeskrivningen och utöka dessa med tydligare redovisningar i enlighet med vad som efterfrågas. Ansökan för arkeologiska utredningar kommer att skickas in för de områden som inte tidigare utretts. Detta gäller såväl för anläggningens permanenta som tillfälliga markanspråk.

Uppdaterat svar 2023-04-24:

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

Länsstyrelsen ser fram emot en nära dialog med Trafikverket om vilka åtgärder som Trafikverket planerar att vidta i bygg- och driftskedet för att minimera risken för skador på forn- och kulturlämningar som ligger i anslutning till Ostlänkens tillfälliga och permanenta markanspråk. Det är av stor vikt att Trafikverket säkerställer att villkor som länsstyrelsen ställt i beslut enligt kulturmiljölagen efterlevs. Länsstyrelsen är positiv till att Trafikverket utreder behov av ytterligare uppföljning med hänsyn till kulturmiljö. Länsstyrelsen önskar ta del av resultatet av utredningen så snart den är färdigställd eller senast i samband med att miljökonsekvensbeskrivningen skickas till länsstyrelsen för godkännande.

Trafikverkets svar:

Trafikverket kommer i samråd med berörda tillsynsmyndigheter att ta fram ett övergripande kontrollprogram för miljö inom program Ostlänken, vari uppföljande kulturmiljökontroller kommer att inkluderas. Trafikverket delar länsstyrelsens syn på vikten av att villkor som länsstyrelsen ställt i beslut enligt kulturmiljölagen efterlevs. Vid behov av ytterligare uppföljning med hänsyn till kulturmiljö kommer Trafikverket att meddela länsstyrelsen detta.

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

Trafikverkets svar:

Trafikverket instämmer med länsstyrelsen och bebyggelseantikvarisk och arkeologisk kompetens kommer att involveras även i kommande bygghandlings- och entreprenadskede. Järnvägsanläggningen har utformats för att smälta in i landskapet så bra som möjligt. Vid utformningen har stor hänsyn tagits till de områden som i den fördjupade landskapsanalysen pekats ut som viktiga karaktärsområden. I sådana områden ska stor hänsyn tas till landskapet och kulturmiljön, såväl vid utformningen och gestaltningen av anläggningen som vid lokaliseringen av järnvägen i plan och profil. Materialval och färgsättning fastställs inte i järnvägsplanen utan detaljprojekteras i kommande bygghandlings- eller entreprenadskede. Bygglov kommer att sökas för bullerskyddsskärmarna.

Länsstyrelsen har i sitt yttrande över val av spårlinje 2020 framfört att inom ramen för det fortsatta planarbetet behöver konsekvenser av Ostlänkens påverkan på värdefulla bebyggelsemiljöer utredas. Åtgärder som kan kompensera intrång i kulturmiljön kan behöva utredas, exempelvis flytt av särskilt värdefulla byggnader, liksom skyddsåtgärder och stärkande åtgärder. De byggnader som kan bli aktuella för erbjudande om förvärfv bör värderas av byggnadsantikvarie och Trafikverkets handlingsprogram för kulturmiljö (daterat 2017-04-19) och uppdaterad handlingsplan byggnader (daterad 2020-02-10) bör tillämpas för klassificering och förslag på åtgärder.

Trafikverkets svar:

Trafikverket delar länsstyrelsens syn i frågan och avser att tillämpa handlingsprogram för kulturmiljö och uppdaterad handlingsplan byggnader för klassificering och förslag på åtgärder. Hänsyn ska tas till gällande lagstiftning som reglerar byggnaders kulturvärden, däribland 3–4 kap. kulturmiljölagen (1988:950) och plan- och bygglagen (2010:900), exempelvis 13 § (förbud mot förvanskning), 14 § (anpassat underhåll) och 17 § (varsamhetskrav vid ändring).

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

Risk och säkerhet

Länsstyrelsen påtalar att det framgår av materialet om risk och säkerhet att ingen heltäckande utredning med avseende på ras och skred har utförts. Denna information återfinns dock inte i samrådshandlingens miljökonsekvensbeskrivning eller planbeskrivning.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar med sig länsstyrelsens synpunkter och förtydligar skrivningarna om hur arbetet med risk och säkerhet bedrivs. Med avseende på ras och skred har geotekniska fältundersökningar och laboratorieanalyser utförts i järnvägens sträckning, med särskilt fokus på släntstabilitet och marksättningar för anläggningen och marken i dess omedelbara närhet. De åtgärder som behöver vidtas i detta avseende har identifierats. Detaljprojektering av grundläggning och markförstärkningsåtgärder görs i kommande bygghandlingsskede.

Krossverksamhet

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

Trafikverkets svar:

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

Miljökvalitetsnormer

Länsstyrelsen påtalar att Ostlänken ska kunna anläggas med sådana skyddsåtgärder att arbetet med att nå miljömålen levande sjöar och vattendrag respektive myllrande våtmarker inte försvåras. I detta sammanhang ser länsstyrelsen att Trafikverket behöver visa att Ostlänken inte påverkar miljökvalitetsnormerna i recipienten.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar med sig synpunkten och kommer att förtydliga Ostlänkens påverkan på miljökvalitetsnormer i den miljökonsekvensbeskrivning som ska skickas in till länsstyrelsen för godkännande.

4.2 Samråd med Region Sörmland

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

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

Samrådsmöten har även genomförts med regionen vid fem tillfällen, den 10 juni 2020, den 19 mars, den 25 oktober respektive den 20 december 2021, samt den 1 november 2022. Vid alla tillfällen medverkade Nyköpings kommun och vid mötena som hölls 2021 medverkade även Mälardalstrafik. Vid mötena har Trafikverket informerat om projektet och samarbetsformer och frågor om bland annat kollektivtrafik och trafik under byggtiden har diskuterats.

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

Regionen undrar om projektet samordnas med Trafikverkets planeringsenhet för att passa på att förbättra vägstandarden, exempelvis sikt, linjeföring och sidoområden. Regionen undrar även om det har tagits höjd för att i framtiden kunna bygga ut järnvägsanläggningen från två till fyra spår på de sträckor där järnvägen ska gå på bro.

Trafikverkets svar:

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

Vid utbyggnaden av nu aktuella sträckor är det främst under byggskedet som buss- och tågtrafik kommer att påverkas. Vägtrafiken kommer bland annat att påverkas av den trafik som tillkommer för byggandet av anläggningen. Exakt mängd byggtrafik är inte möjligt att fastställa i detta skede men påverkan på vägtrafiken kommer att beaktas i produktionsplaneringen. 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 mindre justeringar av sin sträckning. Trafikverket har genom att utföra kapacitetsanalyser kommit fram till att dubbelspår på Ostlänken är tillräckligt med avseende på järnvägssystemets framtida kapacitet. Att utforma banan med fyra spår har därför inte beaktats i projekteringen.

Med avseende på samordning med Trafikverkets planeringsenhet om förbättrad vägstandard är inga sådana åtgärder planerade utöver de som ska utföras i samband med anpassning av allmänna vägar. För delsträckan Skausta–Stavsjö berörs väg 537, som ska höjas och gå på bro över den nya stambanan, samt väg 534, som ska förläggas något väster om befintligt läge vid passage under den nya stambanan.

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

4.2.1 Yttrande om samrådshandlingar (2021)

I ett yttrande daterat den 16 november 2021 redogjorde Region Sörmland för sin syn på samrådsmaterialet för delsträckan Skavsta–Stavsjö.

Region Sörmland ser positivt på att järnvägsplanen för Ostlänken, delen Skavsta–Stavsjö befinner sig i samrådsfasen och att Ostlänken kan börja byggas norrifrån med tidig trafikering. Regionen påtalar vikten av att Trafikverket i järnvägsplanens planbeskrivning tydligt framhäver den regionala utvecklingen och Ostlänkens roll i att stärka sambanden mellan regionerna i stråket.

Trafikering

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

Trafikverkets svar:

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

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

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

Uppdaterat svar 2023-04-24:

Ostlänken har projekterats med en underhållsstrategi där banan hålls stängd för underhåll kl. 24.00-06.00. Trafikverket arbetar för närvarande med att uppdatera underhållsstrategin. Observera att underhållsfönstret inte fastställs inom ramen för järnvägsplanen.

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

Trafikverkets svar:

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

Skavsta resecentrum

Regionen påtalar att det bör tydliggöras att anläggningen ska utformas så att plattformar vid Skavsta flygplats möjliggörs även på huvudbanan. Detta framgår inte av planbeskrivningens figur som illustrerar prognosen för tågtrafiken år 2040.

Trafikverkets svar:

Figuren i fråga redovisar den planering som är aktuell idag. Bytespunkten regleras inom ramen för den angränsande järnvägsplanen för Ostlänken, delen Sjösa–Skavsta, vari det framgår att den ska utformas så att en framtida angöring från den nya stambanan möjliggörs med sidoplattformar.

Näckrosleden

Region Sörmland är huvudman för Näckrosleden och planerar för en satsning för att leden ska bli en nationell turistcykelled. Regionen noterar att Näckrosleden nämns i samrådsmaterialet men att det inte går att utläsa om leden påverkas eller kommer att behöva dras om på grund av Ostlänken.

Trafikverkets svar:

Näckrosleden kommer inte att behöva dras om på grund av Ostlänken. På sträckan är järnvägsanläggningen till stor del samförlagd med E4 och passager för Näckrosleden anordnas på de tre platser där leden redan korsar E4. Näckrosledens upplevelsevärden har beaktats vid utformningen av järnvägsanläggningen, bland annat har anläggningsdelar på spårens norra sida vid Vretaån i möjligaste mån undvikits för att inte påverka utblickar från cykelleden. Trafikverket tar med sig synpunkten och kommer att förtydliga Ostlänkens påverkan på Näckrosleden i miljökonsekvensbeskrivningen och planbeskrivningen.

4.3 Samråd med Nyköpings kommun

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

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

Frågor som särskilt har lyfts fram under arbetets gång inkluderar:

- Lokalisering och spårlinjeval inklusive placering av dammar, teknikgårdar, produktionsytor, vägar, med mera
- Landskapsbild och gestaltning med fokus på områden av särskild vikt för kommunen, däribland passage över Ålbergaån vid Ålberga bruk
- Passager för vilt, friluftsliv och areella näringar, där bland annat passagerna dimensionering, frekvens och motiv till placering diskuterats i detalj
- Järnvägsnära och fastighetsnära bullerskyddsåtgärder
- Intrång och skyddsåtgärder kopplat till naturmiljö, biotopskydd, strandskydd och artskydd
- Produktion och masshantering, där bland annat placering av produktionsytor och bygg- och transportvägar i byggskedet diskuterats
- Nya vägar och påverkan på befintliga, däribland väg 534 som ligger inom riksintresseområdet för Gamla vägen Stavsjö–Krokek
- Grundvattenförekomsten i Vretaåns dalgång, med fokus på skyddsåtgärder
- Dagvattenhantering
- Bygglovsbefrielse
- Samrådskrets

Den 6 april 2020 hölls ett särskilt samrådsmöte om produktionsplanering med Nyköpings kommun och Norrköpings kommun. Fokus låg på länsgränsen som även utgör gränsen mellan Ostlänken, delprojekt Nyköping och Ostlänken, delprojekt Norrköping. Nyköpings kommun påtalade vikten av gemensam planering för de olika järnvägsplanerna med avseende på tillfälliga ytor och efterfrågar att löpande hållas uppdaterade om produktionsplaneringen. Båda kommunerna kan ha intresse av att anlägga ett industriområde vid länsgränsen. I till exempel i Stavsjö ligger man i startgroparna för att kunna ta emot entreprenörer som vill etablera sig i området. Det påtalades att ett industriområde bör ha flera kopplingar till allmänna vägar, vilket behöver samordnas med produktionsplaneringen.

Trafikverkets svar:

Trafikverket ser över sin entreprenadstrategi i projektet.

4.3.1 Yttrande om spårlinje (2017)

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

Allmänna synpunkter

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

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

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

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

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

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.

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

Trafikverkets svar:

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

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

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

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

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

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

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

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

Under detaljprojekteringen studerar Trafikverket även på vilket sätt markägare nyttjar sin mark och hur åtkomst till fastigheter sker. Funktionerna ska kvarstå efter anläggandet av järnvägen. Trafikverkets intention är att jordbruksmaskiner ska kunna ta sig under de allra flesta broar. På den här delsträckan kommer det att finnas gott om passagemöjligheter för jordbruksverksamhet.

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

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

Uppdaterat svar 2022-05-16:

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

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

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

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

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

Platsspecifika synpunkter

Kommunen har även identifierat ett antal platser och sträckor där den 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 platsspecifika synpunkter som avser den västra delen av bibanan inte redovisas i den här versionen av samrådsredogörelsen eftersom det långa alternativet för den västra bibanan – där den i huvudsak var förlagd till den befintliga TGOJ-banan – inte längre är aktuellt. Andra synpunkter återfinns på grund av förändrad gränsdragning mellan järnvägsplanerna i Ostlänken, delprojekt Nyköping, numera i samrådsredogörelsen för delsträckan Sjösa–Skavsta.

km 69+500:

Kommunen ser ett behov av analys av hur väg 608 och väg 610 eventuellt kan samordnas.

km 72+000:

Kommunen saknar en anslutning till Rinkebysjön för att tillgängliggöra allmänt bad och fastigheter.

km 74+000:

Passage för enskild väg saknas.

km 81+500:

Kommunen efterfrågar en analys av påverkan utifrån höjd på passage vid Ålberga bruk.

km 86+000:

Passage av Vretaån är viktig eftersom den sker i en grundvattenvattenförekomst.

Trafikverkets svar:

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

Uppdaterat svar 2022-05-16:

Trafikverket och Nyköpings kommun har löpande hållit arbets- och samrådsmöten under det fortsatta optimeringsarbetet i syfte att hitta lösningar som är så bra som möjligt för båda parter. Spårlinjens optimering har kontinuerligt förfinats i projekteringen.

4.3.2 Yttrande om samrådshandlingar (2021)

Kommunstyrelsen antog den 6 december 2021 ett yttrande gällande järnvägens utformning och dess påverkan som det framställts i samrådsmaterialet för delsträckan Skavsta–Stavsjö.

Allmänt

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

Kommunen upplever järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning som bra och tydlig i dess beskrivning av anläggningens påverkan. Kommunen noterar att synpunkter som den framfört i tidigare skeden nu har beaktats och införlivats i dokumentet, men att påverkan under byggtiden generellt inte är lika väl beskrivet som övriga delar.

Kommunen påtalar vikten av att den slutliga placeringen av dammar och vägdragningar sker i samråd med respektive markägare, samt även i frågor runt upplag för massor och hur störningar på skogsbruk och jordbruk kan minimeras. Kommunen påtalar även vikten av att Trafikverket kontinuerligt arbetar med att minska behovet av etablerings- och upplagsytor utanför linjens sträckning.

Trafikverkets svar:

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

Trafikverket tackar för synpunkten med avseende på miljökonsekvensbeskrivningen. Detaljkunskapen om hur påverkan under byggtiden kommer att se ut ökar successivt under projektets gång, inklusive kommande bygghandlings- och entreprenadskede. Aktuellt läge i projekteringen kommer att återspeglas i den miljökonsekvensbeskrivning som ska skickas in till länsstyrelsen för godkännande i samband med att järnvägsplanen ställs ut för granskning.

Markägares synpunkter på placering av vägar, dammar och massupplag, samt hur man ska planera för att minimera störningar på skogsbruk och jordbruk, är högt prioriterade och har i samråd med markägarna i möjligaste mån tillgodosetts i arbetet med att färdigställa den slutliga lösningen. I några fall har en ny översyn gjorts med anledning av de synpunkter som lämnats för att skapa en så bra helhetslösning som möjligt för samtliga parter. För närvarande pågår även en generell översyn över samtliga dammar i järnvägsplanen.

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

Viltpassager

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

Trafikverkets svar:

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

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

Passager samlokaliseras där så är möjligt med passager som uppkommer på grund av att järnvägen måste gå på bro för att passera väg eller vattendrag, eller för att den kringliggande omgivningen medför behov av brolösning. Det längsta avståndet mellan två storviltspassager följer de anvisningar som ges i riktlinjer landskap om att storviltspassager ska förläggas med ett avstånd på 4–6 kilometer.

Trafikverket delar inte kommunens syn på att samtliga viltpassager i förslaget är samlokaliserade med befintliga vägar, vilt kommer till exempel att kunna passera under Ostlänken vid km 70+252 och km 79+950. Längs sträckan återfinns även flera vägportar som – baserat på forskning från TRIEKOL (Trafikverkets forskningsprogram om transportinfrastrukturens inverkan på biologisk mångfald och landskapsekologi) – kommer att kunna användas som komplement för vilt.

En åtgärdsvalsstudie av faunaåtgärder på E4 mellan Linköping och Järna har utförts av Trafikverkets verksamhetsområde Planering och beslut om den fortsatta hanteringen har fattats den 18 maj 2021. Beslutet finns diariet på TRV 2018/28329 och innebär bland annat att två av de föreslagna viltpassagerna ska anläggas inom ramen för Ostlänken. Med anledning av åtgärdsvalsstudien ses för närvarande möjligheten att anlägga ytterligare en gemensam passage för E4 och Ostlänken väster om Stavsjö över.

Några vägpassager anges i materialet som olämpliga för vilt. Kommunen upplever att det blir svårt att undvika att vilda djur använder passagerna för att passera järnvägen på de platser där andra alternativ inte finns, exempelvis vid vägpassagerna för väg 534 och väg 216.

Trafikverkets svar:

För väg 216 ser Trafikverket över lösningar för avstängsling. Väg 534 som passerar utmed Vretaån passeras på en landskapsbro där djur ska kunna röra sig i den vegetationsremsa som finns i dalgången närmast ån. För väg 534 är årsmedeldygnstrafiken cirka 250 fordon/dygn, det vill säga betydligt lägre än de 500 fordon/dygn som forskningen från TRIEKOL anger som gräns för att passagen ska kunna fungera även för vilt.

Kommunen noterar att ett antal öppna diken kommer att kulverteras och undrar hur detta ska kompenseras.

Trafikverkets svar:

Det stämmer att cirka 270 meter öppna diken kulverteras men cirka 160 meter tillkommer när diken dras om. Trafikverket planerar ingen kompensation för de öppna diken som försvinner.

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

Trafikverkets svar:

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

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

Trafikverkets svar:

Utrymningsvägar för smådjur är ett krav som Trafikverket har att förhålla sig till i projektet, vilket kommer att förtydligas i projektets miljökonsekvensbeskrivning.

Buller

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

Trafikverkets svar:

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

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

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

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

Trafikverkets svar:

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

Grundvattenförekomsten vid Vretaån

Kommunen ser att samrådsmaterialet inte är samstämmigt med avseende på skydd av grundvattenförekomsten strax väster om Vretaån och undrar vad det är som gäller.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar till sig synpunkten och kommer att justera texterna i materialet inför att miljökonsekvensbeskrivningen ska skickas in till länsstyrelsen för godkännande och järnvägsplanen ställas ut för granskning. Återinfiltration planeras inte som metod för att hantera länshållningsvatten. En viss del av vattnet kan dock komma att infiltrera från diken och dammar inom de delar där dessa är belägna över grundvattenytan. Om detta inte bedöms vara godtagbart i byggskedet utformas dammen med temporärt tätskikt.

Trafikering

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

Kommunen vill även förtydliga att den anser att regional persontågstrafik ska trafikera Ostlänken med bibana för att erhålla maximal nytta. Södra stambanan kan i ett längre perspektiv, när underlag finns, nyttjas för delregional persontågstrafik med möjlighet till stopp i kommunens bebyggelsenoder.

Trafikverkets svar:

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

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

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

Enligt prognosen för år 2040 gäller att den aktuella delsträckan ska trafikerats av 56 regionaltåg, 125–250 meter långa, angett i antal tåg i båda riktningarna per vardags-medeldygn. Spårkonfigurationen möjliggör att plattformarna för regionaltåg i framtiden förlängs till upp till 355 meter för att kunna hantera trippelkopplade fordonskonfigurationer.

Trafikeringen på Södra stambanan hanteras inte inom ramen för detta projekt, dock omöjliggör inte järnvägsplanen en framtida utökning av trafikeringen på den banan.

Kommunen förutsätter även att det planeras för tillräckligt många växlar för att kunna säkra redundans i systemet genom möjlighet till enkelspårdrift vid driftstörningar och underhåll.

Trafikverkets svar:

Trafikverket delar kommunens syn på att redundansen i systemet ska säkerställas. En dialog kring funktion och upprätthållande av kvalitet och kapacitet har förts kontinuerligt med många olika aktörer, däribland Trafikverkets enhet Kapacitetscenter som utför kapacitetsanalyserna, med slutsatsen att nuvarande förslag kvarstår. Planeringen av Ostlänken utgår från trafikering enligt Trafikverkets basprognos för 2040. Inför arbetet med järnvägsplanen har ett omfattande arbete lagts ned i kapacitetsutredningar som visar att den föreslagna utformningen är kapacitetsmässigt tillräckligt för att hantera framtida trafik. För att kunna skapa ett så bra järnvägssystem som möjligt mellan ändpunkterna (Stockholm respektive Göteborg/Malmö) behöver systemet begränsas för att inte kapacitetsproblem ska uppstå. Trafikverket tar dock höjd för en ökad efterfrågan på tågtrafik och skapar system som inte omöjliggör en justerad utformning för att svälja en sådan ökad efterfrågan.

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

Trafikverket arbetar med frågan om hur det ska gå att samordna sammanhängande underhållsfönster med en attraktiv trafikering, bland annat för att bidra till större arbetsmarknadsregioner. En avvägning mellan dessa behov sker löpande i det arbete som görs med tänkta trafikeringssupplägg. Observera att underhållsfönstret inte fastställs inom ramen för järnvägsplanen.

Uppdaterat svar 2023-04-24:

Ostlänken har projekterats med en underhållsstrategi där banan hålls stängd för underhåll kl. 24.00-06.00. Trafikverket arbetar för närvarande med att uppdatera underhållsstrategin. Observera att underhållsfönstret inte fastställs inom ramen för järnvägsplanen.

Platsspecifika synpunkter

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

Vid km 69+600 planeras en större upplagsyta och anläggningsyta. Kommunen ser gärna att dessa utgår eller minskas genom att en större andel av arbetet utförs i linjen.

Trafikverkets svar:

Produktionsytor ses för närvarande över och en större andel av arbetet bedöms kunna hanteras i linjen och inom det permanenta markanspråket för järnvägsanläggningen. Resultatet av översynen kommer att redovisas på arbetsmöte med kommunen. I detta område går järnvägen dock i en lång och djup bergskärning varför dessa ytor med stor sannolikhet kommer att kvarstå.

Vid km 71+000 delas ett åkergärde av och tillgängligheten till den norra delen behöver säkerställas för lämplig brukningsenhet.

Trafikverkets svar:

Åtkomst till de allra flesta berörda områden kommer att säkerställas på olika sätt, genom passager, åtgärder på allmänna vägar i enlighet med järnvägsplanen eller genom att avtala med fastighetsägare om anläggning av enskilda vägar. I vissa fall, där järnvägen exempelvis skär av små restytor av jordbruksmark, bedöms det inte vara rimligt att anordna nya tillfartsmöjligheter. För att kompensera brukare för restytor som inte längre kommer att kunna brukas kommer gällande ersättningsregler att tillämpas. Frågan regleras utanför järnvägsplaneprocessen och får hanteras i en separat process i ett senare skede.

Vid km 71+200 planeras en större upplagsyta. Kommunen ser gärna att denna utgår eller minskas genom att en större andel av arbetet utförs i linjen.

Trafikverkets svar:

Produktionsytor ses för närvarande över och en större andel av arbetet bedöms kunna hanteras i linjen och inom det permanenta markanspråket för järnvägsanläggningen. Resultatet av översynen kommer att redovisas på arbetsmöte med kommunen.

Vid km 71+500 delas ett åkergräde av och tillgängligheten till den södra delen behöver säkerställas för lämplig brukningsenhet.

Trafikverkets svar:

Åtkomst till de allra flesta berörda områden kommer att säkerställas på olika sätt, genom passager, åtgärder på allmänna vägar i enlighet med järnvägsplanen eller genom att avtala med fastighetsägare om anläggning av enskilda vägar. I vissa fall, där järnvägen exempelvis skär av små restytor av jordbruksmark, bedöms det inte vara rimligt att anordna nya tillfartsmöjligheter. För att kompensera brukare för restytor som inte längre kommer att kunna brukas kommer gällande ersättningsregler att tillämpas. Frågan regleras utanför järnvägsplaneprocessen och får hanteras i en separat process i ett senare skede.

Vid km 72+200 planeras en större upplagsyta och anläggningsyta. Kommunen ser gärna att dessa utgår eller minskas genom att en större andel av arbetet utförs i linjen.

Trafikverkets svar:

Produktionsytor ses för närvarande över och en större andel av arbetet bedöms kunna hanteras i linjen och inom det permanenta markanspråket för järnvägsanläggningen. Resultatet av översynen kommer att redovisas på arbetsmöte med kommunen.

Vid km 72+200–72+800 passeras väg och dalgång vid Hälladal. Norr om området ligger det välbesökta Rinkebybadet och kommunen är angelägen om att tillgängligheten till badet säkerställs och störningar under byggtiden minimeras, särskilt under sommartid.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar med sig synpunkten och arbetar hårt för att byggtrafik ska medföra så lite störningar som möjligt. När bygghandling och förfrågningsunderlag för entreprenadskedet ska tas fram kommer Trafikverket särskilt att bevaka frågan om minimerade störningar vid Rinkebybadet.

Uppdaterat svar 2023-04-24:

Tillgängligheten till Rinkebybadet kommer att säkerställas under hela byggtiden. Den befintliga vägen hålls öppen till dess att den nya vägen tas i bruk och trafiken kan flyttas över till denna. Detta sker när brospannet har byggts klart.

Vid km 73+400 planeras en större upplagsyta. Kommunen ser gärna att denna utgår eller minskas genom att en större andel av arbetet utförs i linjen. Om detta inte är möjligt frågar kommunen om anslutning mot väg 501 och väg 502 kan användas.

Trafikverkets svar:

Produktionsytor ses för närvarande över och en större andel av arbetet bedöms kunna hanteras i linjen och inom det permanenta markanspråket för järnvägsanläggningen. Resultatet av översynen kommer att redovisas på arbetsmöte med kommunen. Eftersom det finns en dalgång öster om den här upplagsytan är det inte lämpligt med anslutning österifrån.

Vid km 76+250 hamnar gården Vik mellan Ostlänken och E4. Kommunen anser att förvärv borde kunna erbjudas fastighetsägaren.

Trafikverkets svar:

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

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

Uppdaterat svar 2023-04-24:

Trafikverket kommer att erbjuda sig att förvärva fastigheten.

Vid km 77+400 passeras väg 216 på bro och kommunen ser en risk i att större mängder vilt kommer att välja att passera Ostlänken här och därmed tvingas in i området för den befintliga trafikplatsen. Kommunen önskar att viltpassager i detta område och österut ses över.

Trafikverkets svar:

Trafikverket delar inte kommunens syn och bedömer att passagebehovet i området är uppfyllt i förslaget. En storviltpassage återfinns cirka 1,7 kilometer österut och bedöms fungera väl tillsammans med den befintliga passagen under E4 i sydöst. I området återfinns även ett flertal vägpassager som bedöms kunna användas av åtminstone mindre klövvilt.

Vid km 78+200 planeras en större upplagsyta. Kommunen ser gärna att denna utgår eller minskas genom att en större andel av arbetet utförs i linjen.

Trafikverkets svar:

Produktionsytor ses för närvarande över och en större andel av arbetet bedöms kunna hanteras i linjen och inom det permanenta markanspråket för järnvägsanläggningen. Resultatet av översynen kommer att redovisas på arbetsmöte med kommunen.

Vid km 79+800 skärs en enskild väg av. Idag kan vägen användas för friluftsliv och kommunen önskar att denna funktion ersätts genom att den viltpassage och serviceväg till damm som planeras vid km 79+950 anpassas för att även kunna användas av vandrare och cyklister.

Trafikverkets svar:

Trafikverket bedömer att passagen vid km 79+950 kommer att kunna användas för passage även utan att en särskild gångväg anläggs längs vägen.

Vid km 80+400 planeras en större upplagsyta söder om E4. Kommunen anser att upplaget är olämpligt eftersom större vattensalamander återfinns i området. Kommunen ser gärna att denna yta utgår genom att en större andel av arbetet utförs i linjen.

Trafikverkets svar:

Ytterligare inventeringar har utförts och efter en bedömning av resultaten har Trafikverket beslutat att denna yta ska utgå. Resultatet av översynen av produktionsytor kommer att redovisas på arbetsmöte med kommunen.

Vid km 81+100 planeras en större upplagsyta. Kommunen ser gärna att denna utgår eller minskas genom att en större andel av arbetet utförs i linjen.

Trafikverkets svar:

Produktionsytor ses för närvarande över och en större andel av arbetet bedöms kunna hanteras i linjen och inom det permanenta markanspråket för järnvägsanläggningen. Resultatet av översynen kommer att redovisas på arbetsmöte med kommunen. I detta område går järnvägen dock i en lång och djup bergskärning varför denna yta med stor sannolikhet kommer att kvarstå.

Vid km 81+500 önskar kommunen att landskapsbron över Ålbergaån förlängs österut med hänvisning till landskapsbilden.

Trafikverkets svar:

Föreslagen utformning av bron följer dalgången och med den intilliggande buller-skyddsvallen bedöms inplaceringen av bron i landskapet fördelaktig utifrån ett gestaltungs-perspektiv. En förlängning av bron skulle därtill påverka klimat- och kostnadskalkylen i en inte försvarbar utsträckning.

Vid km 83+500 planeras en större upplagsyta. Kommunen ser gärna att denna utgår eller minskas genom att en större andel av arbetet utförs i linjen.

Trafikverkets svar:

Produktionsytor ses för närvarande över och en större andel av arbetet bedöms kunna hanteras i linjen och inom det permanenta markanspråket för järnvägsanläggningen. Resultatet av översynen kommer att redovisas på arbetsmöte med kommunen. Denna yta kommer med stor sannolikhet att minskas.

Vid km 86+000 passeras Natura 2000-området och naturreservatet Vretaån där kommunen vill se särskilda krav på hänsynstagande i byggskedet, särskilt eftersom släntarbeten planeras i direkt anslutning till ån. Plats för damm eller annan säkerhetsanordning bör planeras öster om ån för att säkerställa att ån inte påverkas i händelse av olyckstillbud eller svämmas över vid skyfall.

Trafikverkets svar:

I byggskedet kommer tillfälliga tätsponter att förhindra att vatten från upplags- och etableringsytan i öster rinner ner i ån. Tätsponterna placeras i släntkrönen på båda sidor och kommer att kapas i marknivå efter avslutade arbeten. Inga arbeten kommer att utföras i ravinen och brospannet har förlängts för att undvika arbeten i slänt i enlighet med villkor för passage av Natura 2000-området.

Fastigheten vid km 89+600 är i Trafikverkets ägo och här ser kommunen möjlighet till samverkan kring etablering för en möjlig utveckling av området framöver. I anslutning till Stavsjö tätort återfinns även ett område detaljplanlagt för verksamheter, som skulle vara lämplig som etableringsyta.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för informationen om den potentiella etableringsytan i anslutning till Stavsjö tätort. I dagsläget ser Trafikverket dock inget behov av ytan.

4.4 Samråd med enskilda som kan bli särskilt berörda

Möten har hållits löpande under projektet med de fastighetsägare och sakägare som kan bli särskilt berörda av järnvägen. Dessa har även bjudits in till de båda öppna samrådstillfällena som anordnats, dels öppet hus som hölls den 15 juni 2017 på Svalstaskolan i Svalsta och den 20 juni 2017 på Stavsjö föreningshus i Stavsjö, dels det digitala samråd som anordnades den 5 november–10 december 2021 och de personliga möten som ägde rum den 17–19 december på hotell Sunlight i Nyköping.

Här sammanfattas inkomna synpunkter från enskilda som kan bli särskilt berörda, först från samrådet av spårlinjens sträckning 2017 (avsnitt 4.4.1), därefter från samrådet av järnvägens utformning och planförslagets konsekvenser 2021 (avsnitt 4.4.2). Sist i avsnittet återfinns synpunkter från det kompletterande samrådet avseende anläggning av ny enskild väg (avsnitt 4.4.3).

4.4.1 Synpunkter på spårlinjen (2017)

Önskemål om mer information

En fastighetsägare framför önskemål om att få ta del av mer information om järnvägens sträckning förbi fastigheten samt att samrådsmöten borde hållas i ett tidigare skede av projektet, redan före det första allmänna samrådsmötet.

Trafikverkets svar:

Trafikverket arbetar med att successivt förfina utformningen av järnvägsanläggningen inom korridoren och när ett tillräckligt genomarbetat förslag fanns framme genomförde Trafikverket under våren 2017 samrådsmöten. Information om projektet uppdateras löpande på Trafikverkets hemsida. Trafikverket kommer även i det fortsatta arbetet att hålla enskilda samrådsmöten med de som särskilt berörs och har önskemål om samrådsmöte.

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.

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.

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 passerar är kuperat. Detta medför svårigheter att utforma järnvägen utan att intressen påverkas och utan att intrång i värdefulla miljöer kan undvikas fullt ut.

Inför de öppna husen 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. Enskilda samråd med särskilt berörda kommer att hållas även i det fortsatta arbetet när behov av och önskemål om detta finns.

Inlösen och ersättning

Ett flertal fastighetsägare framför önskemål om att få sin fastighet inlöst, någon så snabbt som möjligt. Fastighetsägare framför även önskemål om att få flytta sitt hus då man har svårt att tänka sig att bo kvar bredvid en bullrande järnväg.

Trafikverkets svar:

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

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

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

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

Uppdaterat svar 2022-05-16:

Bullerskyddsåtgärder har utretts för att klara de riktvärden som anges i det elfte villkoret i regeringens tillåtlighetsbeslut. Hänsyn tas även till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt i enlighet med villkor. Erbjudande om förvärv, det vill säga att Trafikverket erbjuder sig att köpa byggnaden, blir enbart aktuellt för de bullerberörda byggnader där kostnaden för bullerskyddsåtgärderna överstiger marknadsvärdet, enligt en schablonvärdering, på det som ska skyddas.

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

Markbyte

Ett antal fastighetsägare är intresserade av markbyte för den skogsmark som Trafikverket tar i anspråk för att bygga Ostlänken. Flera betonar vikten av att jobba aktivt med markbyten eftersom fastighetsindelningen går i nord-sydlig riktning vilket kan innebära en försämrad arrondering för flera fastigheter. Önskemål om att Trafikverket tar en samordnande roll i arbetet med markbyten framförs.

Trafikverkets svar:

Trafikverket ser positivt på möjligheterna att kunna medverka till markbyten för att minska de negativa konsekvenserna med fragmentering av fastigheterna. Markbyten kan ske när järnvägsplanerna har vunnit laga kraft.

Spårlinjen i plan

I ett flertal skrivelser framförs synpunkter på lokalisering och utformning av spårlinjen. Privatpersonerna som inkommit med synpunkterna önskar att anläggningen placeras så långt ifrån berörda fastigheter och bostadsområden som möjligt. Vid Ålberga framförs önskemål om att spårlinjen förläggs längre söderut och så nära E4 som möjligt eftersom föreslagen sträckning går tvärs över fastigheten och mycket nära bostadshuset. Även vid Skena framförs önskemål om att spårlinjen bör förläggas så långt söderut som möjligt. Med avseende på spårlinjens placering förbi Stigtomta Eneby framförs att spårlinjen bör flyttas längre ifrån bostaden och mot skogskanten.

Trafikverkets svar:

Föreslagen järnvägssträckning har sammantaget bedömts ge minst negativ påverkan och bäst målbuppfyllelse. Det föreslagna läget vid Ålberga är inte möjligt att justera med hänsyn till spårgeometriska krav och spårlinjens sträckning både väster- och österut. Vid Skena kan spårlinjen inte flyttas längre söderut i korridoren med hänsyn till spårgeometriska krav i kombination med korridorens utformning längre västerut. Vid Stigtomta Eneby kan spårlinjen inte justeras med hänsyn till spårgeometriska krav i kombination med anpassning till utformningen av den västra anslutningen till bibanan.

Uppdaterat svar 2022-05-16:

Beslutet om en lång bibana har på grund av nya kapacitetsutredningar omvärderats. Anslutningen har flyttats längre österut och är nu placerad inom den angränsande järnvägsplanen för Ostlänken, delen Sjösa–Skavsta. Vid Stigtomta Eneby har spårlinjen i den fortsatta projekteringen justerats och är nu placerad så långt söderut som möjligt inom korridoren. Förslag till spårlinjens nya läge presenterades på samrådet 2021.

Spårlinjen i profil

Synpunkter har också framförts om att profilen bör sänkas i höjd med Ålberga. En sänkt profil önskas även där spårlinjen passerar söder om Backgården och Västergården samt vid Sågkärret där profilen bör vara lägre än profilen för E4 eftersom det annars finns risk för att buller sprider sig över Sågkärret.

Lägre profil önskas även från länsgränsen mot Östergötland och vidare förbi Rosenberg och Stavsjö för att minska bullerpåverkan.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har optimerat spårlinjens profil efter att samråd skedde på öppet hus. Arbetet med optimering av spårlinjen utgår utifrån en rad olika aspekter, där bulleraspekten är en. Som del i detta arbete har profilen sänkts i höjd med Ålberga samt på sträckan förbi Stavsjö och vidare västerut mot länsgränsen.

Vid Backgården, Västergården och Sågkärret ligger spårlinjen i stort sett kvar i profilläget som redovisades på det första samrådet. Detta på grund av det finns små möjligheter att justera profilen med hänsyn till omgivande topografi samt att det inte är möjligt att passera Vretaån på en lägre nivå med hänsyn till Natura 2000-området längs ån.

Passager och vägar som påverkas

Flera synpunkter har inkommit gällande vägar som berörs. En enskild grusväg mot Smedbygget används för timmerkörning, som ridväg och för trafik till ett antal fastigheter. I nuvarande förslag föreslås en bro över vägen men enligt flera synpunkter är det mer lämpligt att bygga om vägen så att den ligger norr om järnvägen hela vägen i stället för att bygga en viadukt. Vägen bör byggas på rimligt avstånd från järnvägen eftersom den används för ridning.

En fastighetsägare informerar om att det på fastigheten bedrivs aktivt skogsbruk och att det finns två viktiga skogsbilvägar som blir avskurna. Fastighetsägaren önskar att Trafikverket ersätter vägarna som skärs av samt att Trafikverket tar ansvar för att erforderliga servitut tas fram om vägarna behöver uppföras på angränsande fastighet. Tillgängligheten och framkomligheten för transporter av virke måste kvarstå så att ett fortsatt aktivt skogsbruk kan bedrivas.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar med sig synpunkterna i den fortsatta projekteringen. För tillfället pågår ett fördjupat arbete kring passager. Passagemöjligheter detaljstuderas och ska 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. För vägen vid Smedbygget är en lokalisering av vägen till den norra sidan av järnvägen en trolig lösning. Trafikverket utreder dock även om vägen kan nyttjas som serviceväg för järnvägen vilket skulle medföra att avståndet mellan vägen och järnvägen inte kan vara för stort.

Föreslagna lokaliseringar och utformningar av passager presenteras vid nästa samråd.

Bullerpåverkan

Bullerskyddsåtgärd i form av bullerskyddsskärm önskas vid Smedbygget och Rosenberg. Vid Korsbäcken önskas bullerskyddsvall.

Trafikverkets svar:

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

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

Uppdaterat svar 2022-05-16:

Bullerskyddsåtgärder har utretts för att klara de riktvärden som anges i det elfte villkoret i regeringens tillåtlighetsbeslut. Hänsyn tas även till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt i enlighet med villkor. Både vid Rosenberg och Korsbäcken kommer en bullerskyddsvall att uppföras.

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

4.4.2 Synpunkter på samrådshandlingarna (2021)

Samtliga ägare till fastigheter där mark eller utrymme kan komma att tas i anspråk har erbjudits samrådsmöte på orten. Trafikverkets projektledare och markförhandlare har i november 2021 haft enskilda möten på hotell Sunlight i Nyköping med de fastighetsägare som så önskat. Dialog har förts kring placering av till exempel servicevägar och hur åtkomst till fastighetsägarnas mark ska säkerställas. Önskemål om förlängning av befintlig väg, servitutsbildning och anläggande av vändplan har framförts. En del synpunkter har rört mark som förstörs eller splittras och önskemål om att få sin fastighet inlöst av Trafikverket har framförts. Andra synpunkter har rört oro för buller och vibrationer.

På mötena har Trafikverket även fått ta del av mycket värdefull information om till exempel vattenflöden, ytor som skulle kunna lämpa sig för upplag och markens beskaffenhet.

Trafikverket tackar för informationen och har i några fall gjort en ny översyn med anledning av de synpunkter som lämnats för att skapa en så bra helhetslösning som möjligt för samtliga parter. I många fall har dock Trafikverket inte haft möjlighet att tillgodose önskemålen som framförts. Skälen till detta har då varit att översynen visat på antingen tekniska svårigheter eller att det skulle vara orimligt dyrt i förhållande till de nyttor förslaget skulle innebära. I andra fall beror det på att önskemålen rör sådant som ligger utanför ramen för järnvägsplaneprocessen.

Frågor som rör åtkomst till mark via enskild väg, servituts- och fastighetsbildning, med mera, regleras utanför järnvägsplaneprocessen och får hanteras i en separat process i ett senare skede. Trafikverkets eventuella markförsäljningar sker när järnvägen är utbyggd.

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

Inlösen och ersättning

Ett antal fastighetsägare framför önskemål om att få hela eller delar av sin fastighet inlöst. Främst gäller det delar som blir obrukbara, till exempel mark som stängs in mellan järnvägen och E4. Små områden mellan väg och järnväg går inte att bruka på ett lönsamt sätt och bör därför lösas in eller ersättas och Trafikverket bör möjliggöra en bra fastighetsindelning. I något fall yrkas ersättning även för mark som Trafikverket ska ta i anspråk med servitutsrätt. Marken i fråga utgörs av en enskild väg som fastighetsägaren planerar att lägga om. En fastighetsägare kan inte tänka sig att bo så nära järnvägen och inte heller under byggtiden. Stora delar av fastigheten tas i anspråk för anläggningen och andra delar hamnar på fel sida. Fastighetsägarna önskar att få sina fastigheter inlösta.

Även förslag på lösningar framförs, till exempel anläggandet av en vändplan för att fortsatt kunna bruka skogen när den befintliga vägen blir avskuren av järnvägen. Om åtkomst inte kan medges vill fastighetsägaren att Trafikverket löser in området. På samma fastighet återfinns ytterligare mark som kommer att bli instängd mellan befintlig väg och järnväg. Fastighetsägaren undrar om korsningen är anpassad så att en lastbil med släp kan svänga både höger och vänster.

Trafikverkets svar:

Trafikverket får inte lov att ta mer mark i anspråk än vad som är nödvändigt för järnvägsanläggningen även om vissa ytor stängs in mellan exempelvis järnväg och väg. Trafikverket kommer därför i de flesta fall inte att kunna lösa in den mark som synpunkterna avser. Förhandlingar och köp av mark sker först när järnvägsplanen har vunnit laga kraft. Endast den mark som enligt järnvägsplanen ska användas permanent för järnvägsanläggningen kan lösas tvångsvis. Även annan mark kan köpas av Trafikverket om marken blir onyttig för fastighetsägaren och fastighetsägaren önskar sälja marken. I vissa fall kan anläggandet av järnvägen innebära så stora konsekvenser att hela fastigheten eller en del av den blir mer eller mindre värdelös – så kallat synnerligt men – och då kan Trafikverket bli skyldigt att lösa in fastigheten eller en del av den.

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

Med avseende på vägar som Trafikverket planerar att använda som servicevägar kommer Trafikverket att ta kontakt med berörda fastighetsägare för att försöka nå en överenskommelse om servitutsupplåtelse.

Den föreslagna vändplanen ingår i Trafikverkets planer. Åtkomst till de allra flesta berörda områden kommer att säkerställas på olika sätt, genom passager, åtgärder på allmänna vägar i enlighet med järnvägsplanen eller genom att avtala med fastighetsägare om anläggning av enskilda vägar. I vissa fall, där järnvägen exempelvis skär av små restytor av jordbruksmark, bedöms det inte vara rimligt att anordna nya tillfartsmöjligheter. För att kompensera brukare för restytor som inte längre kommer att kunna brukas kommer gällande ersättningsregler att tillämpas. Frågan regleras utanför järnvägsplaneprocessen och får hanteras i en separat process i ett senare skede.

Tillstånd

En fastighetsägare upplyser om att den tidigare sökt tillstånd för solceller på ytan mellan järnvägens spårlinje och E4 och framför önskemål om att kunna använda ytan när Ostlänken tagits i drift.

Trafikverkets svar:

Tillståndsfrågan behandlas inte inom ramen för järnvägsplanen. Tillstånd för solcellsanläggning behöver prövas utifrån de nya förutsättningar som råder när Ostlänken är utbyggd.

Vattenflöde

Ett antal fastighetsägare lämnade nyttig information om var brunnar är belägna och om hur dräneringen är upplagd och påtalade att det är viktigt att avrinningen inte påverkas. En fastighetsägare påtalar vikten av att den närbelägna dricksvattentäkten inte påverkas.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för informationen om brunnar, dränering med mera som framkommit på mötena med de enskilda som kan bli särskilt berörda. Trafikverket har under projektets gång detaljstuderat påverkan på vattenflöden. Dricksvattentäkten i fråga ligger på ett sådant avstånd från järnvägen att en särskild utredning inte har bedömts vara nödvändig i detta skede. I kommande bygghandlingsskede görs mer detaljerade utredningar och vid behov utökas det kontrollprogram som tas fram för byggskedet.

Gestaltning

En fastighetsägare framför önskemål om att bron över Ålbergaån ska utformas i samklang med det omgivande landskapet.

Trafikverkets svar:

Trafikverket delar synpunktslämnarens syn i frågan och har gett landskapsbron över Ålbergaån den högsta gestaltningsklassningen, vilket innebär en omsorgsfull gestaltning anpassad till platsen. Längderna för bullerskyddsvallarna och bullerskyddsskärmen ses också över för att dessa ska harmonisera bättre med landskapet.

Mark

Ett antal fastighetsägare lämnade nyttig information om markens beskaffenhet, bland annat om mark som är mycket sank.

Trafikverkets svar:

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

Buller

Ett antal fastighetsägare uttrycker oro för att de kommer att störas av buller och föreslår att en bullerskyddsskärm eller bullerskyddsvall uppförs. En fastighetsägare vill se en sänkning av järnvägens profil, särskilt vid bron som planeras där bullerpåverkan från E4 idag är som värst. En annan fastighetsägare bor på en 1700-talsgård och är mån om att uteplatsåtgärder utförs på ett smakfullt sätt.

Trafikverkets svar:

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

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

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

Att göra lokala anpassningar av spårprofilen i en specifik punkt får följdverkningar på flera kilometer eftersom det ställs mycket höga krav på bland annat banans lutning. Spårprofilen är anpassad och utformad efter att en mängd olika avvägningar gjorts, däribland med avseende på massbalans, produktion, buller och barriäreffekter.

Utformning av uteplatsåtgärder görs i samråd med fastighetsägaren.

I en inkommen skrivelse uttrycks oro för att järnvägens buller tillsammans med buller från motorvägen ska innebära att den totala bullernivån ökar. Samma fastighetsägare noterar i samrådsmaterialet att deras fastighet ska erbjudas fasadåtgärder och önskar att dessa utförs redan innan byggnationen startar. Synpunktslämnaren är även nyfiken på kriterierna för att erbjudas uteplatsåtgärder.

Trafikverkets svar:

Trafikverket utreder behovet av bullerskyddsåtgärder för bullerberörda byggnader, det vill säga de byggnader som på grund av den här järnvägsplanen utsätts för buller från Ostlänken som överskrider riktvärden för trafikbuller om inga bullerdämpande åtgärder vidtas. Bullerskyddsåtgärder utreds för att klara de riktvärden som anges i det elfte villkoret i regeringens tillåtlighetsbeslut och den bullerskyddsskärm som synpunkten avser är dimensionerad för detta med avseende på buller från Ostlänken.

Eftersom bostadsbyggnaden även erbjuds fastighetsnära bullerskyddsåtgärder i form av fasadåtgärder kommer buller från E4 att beaktas i den fortsatta projekteringen. Vid dimensionering av fasadåtgärder beaktas alltså buller både från E4 och från Ostlänken. Med den järnvägsnära bullerskyddsskärmen kommer den ekvivalenta ljudnivån från både E4 och Ostlänken sammantaget att vara 2 dB(A) lägre än den är idag.

Trafikverket strävar efter att fasadåtgärder ska utföras före byggskedet för att även ge effekt under byggtiden. Den järnvägsnära bullerskyddsskärmen vid Ålberga innebär att riktvärden för uteplats på den aktuella fastigheten klaras även utan uteplatsåtgärder. Mer information kring hur bullerberäkningarna har utförts och vilka kriterier som gäller för järnvägsnära och fastighetsnära bullerskyddsåtgärder finns i [MKB för samråd, bilaga 2: PM Buller](#) som ingick i samrådsmaterialet och som nu går att ta del av på Ostlänkens dokumentsida på Trafikverkets webbplats: <https://bransch.trafikverket.se/ostlanken-dokument>.

Några fastighetsägare informerades om att Trafikverket kommer att erbjuda förvärv av berörda byggnader eftersom riktvärdena för buller inte kommer att klaras. Ett par fastighetsägare önskade få sina byggnader förvärvade så snart som möjligt. En annan fastighetsägare önskade att hitta en lösning som kunde möjliggöra för fastighetsägaren att bo kvar.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har endast möjlighet att erbjuda förvärv av fastighet efter att järnvägsplanen vunnit laga kraft. Det är Trafikverkets markförhandlare som sköter alla förhandlingar. Mer information kring ersättningsregler med mera finns att läsa i [Väg eller järnväg på min mark – hur får jag ersättning?](#).

Vibrationer

En fastighetsägare önskar att det sätts upp vibrationsmätare på de av fastighetens byggnader som är vibrationskänsliga.

Trafikverkets svar:

I byggskedet kan vibrationspåverkan uppkomma, dels från sprängningsarbeten, dels från spontning och pålning. Trafikverket kommer att definiera ett inventeringsområde i närheten av planerade arbeten. Inom detta område kommer påverkan av vibrationer på byggnader att utredas. Inför att de vibrationsalstrande arbetena kommer att utföras erbjuds en besiktning av byggnaden. När de vibrationsalstrande arbetena har avslutats kommer en efterbesiktning av byggnaden att genomföras. Vid denna jämförs påverkan med protokoll från förbesiktningen och behov av åtgärder identifieras. Fastigheten i fråga ligger inte på ett sådant avstånd från planerade arbeten att den riskerar att påverkas.

Vägpassage

En fastighetsägare upplyser om att det bedrivs en hästverksamhet på fastigheten och att passage av både järnväg och E4 kommer att innebära stor risk för olyckor. Fastighetsägaren påtalar att broräcket över både motorväg och järnväg behöver vara tillräckligt högt för att häst och ryttare inte ska riskera att ramla ned.

Trafikverkets svar:

Vägbron över den nya stambanan ska förses med ett vägräcke som möjliggör passage med en bredd på cirka 7 meter. Räcket ska uppföras till en höjd på minst 2,5 meter som skydd mot olyckshändelse där häst och ryttare hamnar på spåret. Vägbron över E4 påverkas inte av projektet utan behålls i sin nuvarande utformning.

Upplagsytor

En fastighetsägare upplyser om att det finns en större asfalterad yta med vatten och el – som användes som etableringsyta med bland annat kontor när E4 byggdes – som kanske skulle kunna vara ett alternativ även för Ostlänken.

En annan fastighetsägare påtalar att borde vara en självklarhet att hushålla med resurser och ställer sig frågande till att Trafikverket planerar att anlägga ett grusupplag på skogsmark när det finns en redan hårdgjord yta – som tidigare använts som grustag – i direkt anslutning.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för informationen om den asfalterade ytan och tar med sig den och informerar kommande entreprenör om denna möjlighet.

Med avseende på den andra fastigheten redovisades tre ytor för massupplag på den fastigheten i samrådsmaterialet. Två av dessa kommer att utgå. Upplagsytan i grustäkten utgår eftersom salamander har påträffats alldeles intill. Det västra upplaget norr om järnvägen kvarstår eftersom de geotekniska förutsättningarna är mest fördelaktiga där.

4.4.3 Synpunkter på kompletterande samråd avseende anläggning av ny enskild väg (2023)

En fastighetsägare anser att det förslag som presenterades på samrådet 2021 är att föredra och att den nya enskilda vägen innebär att ett orimligt stort landområde ödeläggs. Om Trafikverket anser att det inte är möjligt att passera järnvägen i området föreslår fastighetsägaren att den enskilda vägen i stället ska anläggas från Björkviksvägen i väster. En sådan sträckning anges öka möjligheterna att även fortsättningsvis bruka skogs- och jordbruksmarken.

Trafikverkets svar:

Att planera för statlig infrastruktur innebär att allmänna och enskilda intressen måste vägas mot varandra. Enligt lagen om byggande av järnväg ska miljöpåverkan minimeras och hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

Enskilda vägar fastställs inte i järnvägsplanen utan en möjlig sträckning redovisas endast på illustrationskartan. Trafikverket har illustrerat den sträckning som har bedömts vara mest fördelaktig med avseende på miljöpåverkan och vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Det kan även finnas andra möjliga sträckningar. Fastighetsägarens förslag på sträckning skulle dock innebära att flera naturobjekt, Gammelstabäcken och flera andra vattendrag skulle behöva passeras på den 1,2 km långa sträckan mellan Björkviksvägen och gården Vik.

Om en fastighetsägare drabbas av ekonomisk skada på grund av järnvägsanläggningens utformning utgår ersättning i enlighet med ersättningsreglerna i lagen om byggande av järnväg.

4.5 Samråd med övriga berörda myndigheter, organisationer och andra intressenter

Berörda myndigheter, organisationer och andra intressenter har fått en inbjudan till samråd av spårlinjen 2017 och till samråd av planförslaget och dess konsekvenser 2021. I inbjudningarna skickades det även med en folder med övergripande information om projektet. Vilka myndigheter och organisationer som fått inbjudningarna framgår av bilagorna till den här samrådsredogörelsen. Här sammanfattas inkomna synpunkter från myndigheter och organisationer, först från samrådet av spårlinjens sträckning (avsnitt 4.5.1), därefter från samrådet av järnvägens utformning och planförslagets konsekvenser (avsnitt 4.5.2).

4.5.1 Yttrande om spårlinje (2017)

Sjöfartsverket

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

Havs- och vattenmyndigheten

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

Vattenfall Eldistribution AB

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

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

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

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

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar med sig synpunkterna i det kommande arbetet.

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

Uppdaterat svar 2022-05-16:

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

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

Strålsäkerhetsmyndigheten

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

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

Trafikverkets svar:

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

Kommunbygderåd Nyköping

Kommunbygderådet framför att det är positivt att Ostlänken, där så är rimligt, föreslås att i huvudsak följa E4. På den aktuella sträckan föreslås spårlinjen gå norr om motorvägen, samtidigt som tätorterna Enstaberga, Jönåker, Ålberga, Stavsjö och Krokek ligger söder om motorvägen. Detta förhindrar en dubbel fysisk barriär genom de berörda områdena.

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

Barriäreffekter

Det är viktigt att ett tillräckligt stort antal geografiskt samordnade passager för såväl lokala vägtrafikanter som vilt, tamboskap och vandrare skapas. I samband med skärningar är det även viktigt att ett tillräckligt antal faunapassager skapas. Faunapassagerna måste utformas och lokaliseras så att de blir attraktiva att använda för tamboskap. Ekodukterna bör också kunna användas av de som rör sig på stigarna inom det berörda området utmed E4 och järnvägen.

Sörmlandsleden kommer att korsas av Ostlänken på två ställen, norr respektive väster om Stavsjö. Korsningar förekommer även mellan den nya stambanan och såväl Eriksgatan som Näckrosleden. Dessa passager och korsningar behöver uppmärksammas särskilt. Viltpopulationerna och tamboskap bör inte styckas upp utan måste få röra sig fritt i terrängen. Kommunbygderådet samråder gärna med Trafikverket i dessa frågor.

Trafikverkets svar:

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

Uppdaterat svar 2022-05-16:

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

Trafik under byggtiden

Kommunbygderådet framför att de är oroliga för kraftig anläggningstrafik på väg 800 och på anslutande vägar mellan denna väg och trafikplatserna Strömsfors, Stavsjö, Gammelsta, Jönåker och Bergshammar vid E4 (sträckan mellan länsgränsen och Nyköpings tätorts närområde). Det vore en fördel om broarna över väg 608 och väg 610 inte byggs samtidigt. Minst en av dem måste vara öppen för trafik under byggtiden. Gällande väg 216 och väg 537 bör även minst en av dessa vara öppen för trafik under byggtiden.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar med sig synpunkterna gällande genomfartstrafik i projektet. I det fortsatta arbetet kommer byggskedet att detaljstuderas. Oavsett hur byggskedet genomförs kommer Trafikverket att säkerställa fortsatt framkomlighet längs de aktuella vägarna. Under perioder kan framkomligheten dock vara begränsad.

Gång- och cykelbanor

Kommunbygderådet framför att gång- och cykelbanor bör anläggas i anslutning till allmänna vägars passager över eller under järnvägen. De allmänna vägarna som åsyftas är väg 52, 625, 608, 610, 216, 537 och 534.

Trafikverkets svar:

Trafikverket och Nyköpings kommun har för närvarande gemensamma diskussioner kring behovet av gång- och cykelbanor i området. Trafikverket tar med sig synpunkterna i projektet.

Buller

Kommunbygderådet utgår från att det, enligt gällande regler, kommer att uppföras bullerskydd utmed delar av Ostlänkens planerade sträckning. Kommunbygderådet framhåller att det även behövs utmed Nyköpingsbanan vid sträckorna genom orterna i Kiladalen, med tanke på en sannolikt utökad godstrafik.

Trafikverkets svar:

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

Järnvägskorridoren vari den nya anläggningen ska lokaliseras utreddes inom ramen för förstudien och järnvägsutredningen. Eftersom Nyköpingsbanan är lokaliserad utanför korridoren berörs inte den banans trafikering av den aktuella delsträckan. Därför omfattas inte Nyköpingsbanan heller av bullerskyddsåtgärder inom ramen för den här järnvägsplanen. Buller från befintlig statlig infrastruktur hanteras av andra delar av Trafikverkets organisation inom ramen för Trafikverkets åtgärdsprogram för omgivningsbuller. Eventuella bullerskyddsåtgärder för buller från Nyköpingsbanan omfattas av det här åtgärdsprogrammet.

Uppdaterat svar 2022-05-16:

Järnvägskorridoren är genom regeringens tillåtighetsbeslut 2018 fastställd. Bullerskyddsåtgärder har utretts för att klara de riktvärden som anges i det elfte villkoret i tillåtighetsbeslutet. Hänsyn tas även till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt i enlighet med villkor.

Platser för lager, depåer och fordonsuppställning

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

Trafikverkets svar:

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

Passage av särskilt känsliga områden

Med avseende på passagen av vattenskyddsområde för Högåsens vattenverk bör risken för förorening av vattnet minska med alternativet där Skavsta station förläggs på bibanan i stället för det som framgår av samrådsmaterialet för den aktuella sträckan.

Kommunbygderådet påtalar att Länsstyrelsen i Södermanlands län i oktober 2014 har ställt upp ett flertal villkor och byggregstriktioner för passagerna över Ålbergaån och Vretaån (i Natura 2000-området Kilaån). Kommunbygderådet hoppas att dessa villkor är tillräckliga för att förhindra mer omfattande skador på området.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar med sig informationen om Högåsens vattenverk. Risken för eventuella föroreningar beaktas i projektet. Eftersom Ostlänken inte kommer att trafikeras av godståg är dock risken för eventuella föroreningar sannolikt begränsad. Trafikverket är medvetet om Natura 2000-områdets känslighet och arbetar systematiskt för att minimera påverkan.

Uppdaterat svar 2022-05-16:

På grund av den förändrade gränsdragningen mellan järnvägsplanerna hanteras Högåsens vattenverk i arbetet med den angränsande järnvägsplanen för delsträckan Sjösa–Skavsta.

4.5.2 Yttrande om samrådshandlingar (2021)

Länsstyrelsen i Östergötlands län

Länsstyrelsen Östergötland meddelar att den avstår från att yttra sig i ärendet och hänvisar till Länsstyrelsen Södermanlands remissvar för synpunkter.

Tillväxtverket

Tillväxtverket meddelar att det inte har några synpunkter i ärendet.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)

MSB meddelar att den inte har några synpunkter i ärendet.

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket meddelar att det inte har någonting att erinra i det här skedet.

Havs- och vattenmyndigheten

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

Vattenfall Eldistribution AB

Inom området för denna järnvägsplan finns inga konfliktpunkter med Vattenfall Eldistributions regionnätledningar och det planerade spårområdet. Däremot planerar Trafikverket att anlägga bygg- och servicevägar under och förbi ledningar på flertalet ställen. Här önskas en fortsatt dialog framöver. Parkeringsplatser och vägar bör förläggas till ett avstånd på 10 meter ifrån luftburna ledningar.

Trafikverkets svar:

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

Vattenfall AB Värme

Vattenfall Värme ställer sig positivt till att utveckla fjärrvärme och andra energilösningar såsom fjärrkyla och energiåtervinning från området. För att möjliggöra en sådan utveckling påtalas behovet av att inkludera ett antal strategiskt förlagda undergångar vid järnvägen som möjliggör transitering av energi på båda sidorna om järnvägen.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar med sig synpunkten i arbetet med att färdigställa den slutliga lösningen och för en dialog med ledningsägare för att identifiera sådana punkter.

E.ON Energidistribution AB

E.ON Energidistribution AB meddelar att det inte har någonting att erinra utanför sitt koncessionsområde.

Naturvårdsverket

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

Naturvårdsverket konstaterar att den bristen endast i viss mån åtgärdats i den miljökonsekvensbeskrivning som ingår i det nya samrådsmaterialet. I den är det främst miljöeffekterna av det valda spårlinjealternativet som bedöms i relation till ett nollalternativ. Motiven till varför övriga spårlinjealternativ valts bort redovisas på en övergripande nivå och inte med utgångspunkt i de miljöeffekter som anges i 6 kap. 2 § miljöbalken (1998:808).

Det tillgängliga underlaget anger att alla spårlinjer innebär en måttlig påverkan på naturvärden och att det inte finns några betydande skillnader mellan alternativen. En sådan övergripande bedömning anser inte Naturvårdsverket vara fullgod för att uppfylla kraven i lagstiftningen. För att en jämförelse sinsemellan och med nollalternativet ska vara möjlig måste miljöeffekter och konsekvenser bedömas på ett likvärdigt sätt för alla studerade alternativ. En sådan redovisning ger underlag för beslut om spårlinjen som tydligt redogör för vilka miljöeffekter som går att undvika i respektive alternativ och visar hur miljöaspekterna har beaktats vid val av alternativ, jfr 17 § 1 och 2 miljöbedömningsförordningen (2017:966).

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

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

Naturvårdsverket noterar i samrådsmaterialet att ett arbete med att bedöma Ostlänkens påverkan på skyddade arter och behov av skydds- och kompensationsåtgärder pågår. Naturvårdsverket konstaterar att detta ligger något sent i processen för att ett sådant underlag ska kunna ge stöd till val av utformning som undviker påverkan på skyddade arter.

Trafikverkets svar:

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

I nära dialog med länsstyrelsen kommer Trafikverket att se över de texter i miljökonsekvensbeskrivningen och planbeskrivningen som redovisar motiven till varför de andra spårlinjealternativen valdes bort och utöka dessa med tydligare motiv för spårlinjevalet. Trafikverket kommer även att förtydliga metodiken för spårlinjevalsprocessen.

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

Trafikverkets svar:

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

Naturvårdsverket påtalar även att det av järnvägsplanen behöver framgå vilka av de skydds- och skadelindrande åtgärder som föreslås i miljökonsekvensbeskrivningen som kommer att genomföras.

Trafikverkets svar:

För närvarande pågår ett fortsatt arbete med att identifiera och fastställa vilka åtgärder som ska fastställas i järnvägsplanen och vilka som ska regleras i kommande bygghandlings- och entreprenadskede. Resultatet av detta arbete kommer att återspeglas i den miljökonsekvensbeskrivning som ska skickas in till länsstyrelsen för godkännande i samband med att järnvägsplanen ställs ut för granskning.

Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI)

SMHI meddelar att det inte har några synpunkter i ärendet.

Försvarsmakten

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

Trafikverkets svar:

Att upprätthålla framkomligheten på E4 är mycket högt prioriterat. Trafikverket eftersträvar en så liten påverkan på vägtrafiken som möjligt och att kommunicera planerade åtgärder i god tid.

Polismyndigheten

Polismyndigheten meddelar att den inte har någonting att erinra med avseende på järnvägsplanen som sådan. Myndighetens trafikgrupp i Nyköping framför dock önskemål om att två kontrollfickor ska anordnas på E4 i samband med byggnationsarbetena för Ostlänken.

Trafikgruppen vill se en kontrollficka strax söder om avfarten mot Jönåker på det norrgående körfältet och en kontrollficka på det södergående körfältet mitt emellan Björkvik och Stavsjö. Kontrollfickorna bör rymma en 24 meter lång lastbil samt vara skyltade med parkerings- och stoppförbud. Trafikgruppen i Nyköping önskar vidare dialog med Trafikverket om detta skulle bli aktuellt.

Trafikverkets svar:

Kontrollfickor på E4 ingår inte i järnvägsplanen för Ostlänken, delen Skausta–Stavsjö. Önskemålet vidarebefordras till berörd instans inom Trafikverkets organisation, verksamhetsområde Nationell planering.

Folkhälsomyndigheten

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

Jordbruksverket

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

Livsmedelsverket

Livsmedelsverket meddelar att det avstår från att yttra sig i ärendet.

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

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

Trafikverkets svar:

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

Svenska kraftnät

Svenska kraftnät meddelar att myndigheten inte har några synpunkter i ärendet.

Sveriges geologiska undersökning (SGU)

SGU påtalar att markens geologiska och morfologiska egenskaper är grundläggande för olika områdets miljöförhållanden, geotekniska egenskaper, grundvattenförhållanden och associerade risker. Tidig användning av geologisk information vid planering och projektering kan därmed minska kostnader och miljöpåverkan samt förkorta ledtider för samtliga involverade aktörer. SGU lyfter även arbetssätt för ett minskat behov av bergmaterial och därtill kopplade transporter och påtalar att krossat berg ska användas i stället för naturgrus. Därutöver tillhandahåller SGU länkar till internetsidor med checklistor, riktlinjer, användarstöd och karttjänst.

Trafikverkets svar:

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

Skogsstyrelsen

Skogsstyrelsen meddelar att den är väl införstådd med att genomförandet av järnvägsplanen kommer att medföra stor påverkan på miljövärden och hydrologin i de områden som påverkas av verksamheten, särskilt i byggskedet. Skogsstyrelsen har ingenting att erinra i ärendet.

Trafikverkets svar:

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

Orienteringsklubben Hällen

Orienteringsklubben påtalar att den kommer att behöva ta fram nya kartor för sin verksamhet och undrar om det är möjligt att söka ersättning för den kostnad detta innebär.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för synpunkten men ersätter inte sådana kostnader.

LRF Södermanland

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

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

Trafikverkets svar:

Trafikverket delar LRF:s syn i frågan och verkar för att ändamålet med järnvägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Förslaget till utformning är framtaget utifrån ett helhetsperspektiv där landskapets förutsättningar, tekniska förutsättningar, måloppfyllelse och den samhällsekonomiska nyttan har vägts samman. Hänsyn har tagits till de som bor och verkar i området, till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden med stort fokus på det sjunde villkoret i regeringens tillåtlighetsbeslut som säger att fragmentering av odlingslandskapet så långt möjligt ska begränsas.

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

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

Trafikverkets svar:

Frågan om nya anslutningsvägar kommer att hanteras i ett senare skede av projektet.

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

Trafikverkets svar:

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

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

Trafikverkets svar:

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

Kommunbyggeråd Nyköping

Kommunbyggerådet företräder befolkningen på Nyköpings kommuns landsbygds intressen och är en mycket aktiv samrådspart i Trafikverkets program Ostlänken och i den kommunala planeringen utmed hela Ostlänken. Kommunbyggerådet ser i huvudsak positivt på att Ostlänken anläggs men framhåller dock behovet av lokal och viss regional persontågstrafik på hela sträckan mellan Södertälje och Norrköping på den befintliga Nyköpingsbanan och, i ett längre perspektiv, även på TGOJ-banan på sträckan mellan Flen och Oxelösund via Nyköping och gärna även Skavsta.

Pendeltågstrafik med stopp i de mindre orterna anges vara en förutsättning för att främja en framtidsinriktad och positiv landsbygdsutveckling i kommunen och kommunbygderådet poängterar vikten av att Ostlänken inte bara ska gynna invånare i tätbebyggda områden utan även de som bor och verkar på landsbygden. Den kommunala översiktsplaneringen anges vara en nyckel i detta avseende och många av de väl underbyggda tankar och idéer som framförs berör också kommunens ställningstaganden i ännu högre grad än Trafikverkets infrastrukturplanering.

Kommunbygderådet hänvisar bland annat till en konsultrapport från 2018 på beställning av Nyköpings kommun, vari målbilder för tågtrafiken med olika tidshorisonter baserat på befolkningsprognoser återfinns. Kommunbygderådet påpekar även att ett av deras många tidigare remissvar bidragit till att den ansvariga nämnden i Region Östergötland omvärderat sin tidigare ståndpunkt och nu rekommenderar regionaltågstrafik på hela sträckan mellan Norrköping och Stockholm.

I yttrandet behandlas även översiktligt frågor som specifikt rör den aktuella delsträckan mellan Skavsta och Stavsjö. Sammantaget anser kommunbygderådet att Trafikverket gjort ett bra jobb med att begränsa de negativa effekter som ofrånkomligen kommer att uppstå vid anläggandet av en bana för snabb persontågstrafik genom södra Sörmland.

Trafikverkets svar:

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

4.6 Samråd med allmänheten

Ett första samråd med allmänheten genomfördes i form av ett öppet hus den 15 juni respektive den 20 juni 2017. Den 15 juni hölls det allmänna samrådsmötet på Svalstaskolan kl. 17.00–20.00 och den 20 juni hölls det på Stavsjö föreningshus kl. 17.00–20.00. Under denna tid ställdes kartmaterial ut och personer från Trafikverkets och Nyköpings kommuns projektorganisation närvarade för att besvara frågor och ta emot synpunkter. En gång varje timme hölls det även muntliga presentationer av Trafikverket. Den 15 juni deltog cirka 90 personer och den 20 juni cirka 70 personer. På mötet fanns även möjlighet att inkomma med frågor och synpunkter skriftligen.

Ett andra samråd med allmänheten hölls digitalt under perioden 5 november till 10 december 2021. Folkhälsomyndighetens råd och rekommendationer för att förhindra smittspridning av covid-19 medgav inte att ett fysiskt möte kunde anordnas denna gång. Handlingarna ställdes ut på Nyköpings stadshus och på Nyköpings stadsbibliotek och fanns även tillgängliga på Trafikverkets webbplats där allmänheten kunde lämna sina synpunkter, i synpunktsformuläret men även på den interaktiva kartan som tagits fram för webben.

För att skapa kännedom om samrådet och driva trafik till Trafikverkets webbplats (www.trafikverket.se/ostlankennykoping) annonserades under den andra samrådsperioden ett inlägg på Facebook den 8–15 november. I såväl inläggets text som i Trafikverkets svarskommentarer framgick att formella synpunkter lämnas via Trafikverkets webbplats. Inlägget riktades till personer i åldern 18 år eller äldre som bor eller nyligen varit inom en radie på 8 kilometer från den planerade spårlinjen inom järnvägsplanen för Ostlänken, delen Skavsta–Stavsjö. Inlägget kommenterades totalt 25 gånger, varav 3 var Trafikverkets svar. Majoriteten av kommentarerna berörde politiska beslut om till exempel stationslägen och investeringskostnad för Ostlänken som helhet, snarare än järnvägsanläggningen på sträckan Skavsta–Stavsjö.

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

Här sammanfattas de synpunkter på projektet som har inkommit från privatpersoner samt Trafikverkets svar, först från samrådet av spårlinjen 2017 (avsnitt 4.6.1) och därefter från samrådet av järnvägens utformning och planförslagets konsekvenser 2021 (avsnitt 4.6.2).

4.6.1 Synpunkter på spårlinjen (2017)

Alternativ till projekt Ostlänken

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

Trafikverkets svar:

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

Station i Stavsjö

I en skrivelse föreslås att en station bör uppföras i Stavsjö så att även lokalbefolkningen i närbelägna byarna kan använda sig av den nya stambanan.

Trafikverkets svar:

I uppdraget för Ostlänken, delprojekt Nyköping, ingår att anlägga en station vid Skavsta samt en station i Nyköpings tätort längs en bibana. Att anlägga ytterligare en station i Nyköpings kommun är inte samhällsekonomiskt motiverat samtidigt som ytterligare stationer också skulle begränsa kapaciteten (det totala antalet tåg och deras hastighet) på järnvägen.

Viltpassager och passager för vägar

Synpunkter lyfts fram gällande var viltpassager är av vikt, särskilt med hänsyn till jakt. Viltpassager behöver också visas tydligt i miljökonsekvensbeskrivningen. Det påtalas även att vilt undviker att röra sig över broar.

Vidare påtalas det att en viktig passage och väg för jordbruksmaskiner finns vid km 72+650, från Jönåker till Rinkebysjön. Ytterligare information lämnas om att en viktig vägpassage finns vid km 82+800 och att en väg som går parallellt med E4 på norra sidan inom samma område används för promenader och ridning. Passager norr om Vreta används för ridsport och rekreation.

Information ges även om en hästgård vid Ålberga gård som har ridverksamhet för barn och att passager av järnvägen måste utformas så att de är säkra för barn och hästar.

Synpunkter på passager av E4 framförs där förbättrade passagemöjligheter för vilt och även hästar önskas. Trafikverket förväntas placera och utforma passagerna av järnvägen korrekt och gärna samlokalisera med passager av E4.

Trafikverkets svar:

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

Uppdaterat svar 2022-05-16:

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

En åtgärdsvalsstudie av faunaåtgärder på E4 mellan Linköping och Järna har utförts av Trafikverkets verksamhetsområde Planering och beslut om den fortsatta hanteringen har fattats den 18 maj 2021. Beslutet finns diariefört på TRV 2018/28329 och innebär bland annat att två av de föreslagna viltpassagerna ska anläggas inom ramen för Ostlänken. Föreslagna lokaliseringar och utformningar av passager presenterades på samrådet 2021.

Buller från E4

En fråga rör hur Trafikverket behandlar befintligt buller från E4, även om Ostlänken inte skulle komma till stånd.

Trafikverkets svar:

Buller från befintlig statlig infrastruktur hanteras av andra delar av Trafikverkets organisation inom ramen för Trafikverkets åtgärdsprogram för omgivningsbuller. Eventuella bullerskyddsåtgärder för buller från E4 omfattas av det här åtgärdsprogrammet.

Åtkomst till jordbruksmark

Ett flertal synpunkter rör åtkomst till jordbruksmark och skogsmark kring gårdar som måste säkerställas.

Trafikverkets svar:

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

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

Uppdaterat svar 2022-05-16:

Arbetet med omläggning av vägar och passager har efter samrådet 2017 fortskridit och de förslag som arbetats fram presenterades på samrådet 2021. På den här delsträckan kommer det att finnas gott om passagemöjligheter för jordbruksverksamhet.

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.

Nunnebanan

Synpunkter och skrivelser lyfter fram att Nunnebanan, vars gamla banvall idag främst används för gång- och cykeltrafik men även av timmerbilar, är en gammal järnväg med industri- och kulturhistoriskt värde. Nunnebanan går idag på bro över E4 och hopp sätts till att den kommer att gå på bro även över Ostlänken, alternativt i tunnel under. Oro uttrycks över att den inte skulle klara eventuell byggtrafik till och från järnvägsanläggningen utan större förstärkningsåtgärder, åtgärder som i sin tur skulle påverka miljön i området negativt. Bland synpunkterna framhävs också att Nunnebanan borde omfattas av bevarandeåtgärder i likhet med de som föreslås för Eriksgatan.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för informationen kring Nunnebanan. För tillfället pågår ett fördjupat arbete kring passager som rör Ostlänken, där Nunnebanan är en del. I det fortsatta arbetet kommer ett fördjupat arbete kring hur Ostlänken kan byggas ut genomföras och i detta arbete studeras lämpliga vägar för byggtrafik.

Täktverksamhet

Information framförs om nedlagda och aktiva grustäkter i området kring den västra anslutningen till bibanan men även vid den östra. Längre västerut finns Eneby täkt där naturgrus bryts.

Trafikverkets svar:

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

Fornlämningar

Information framförs om att det finns ett antal fornlämningar och rösen i området mellan Tortorp och Noppkärr (km 69+500–70+750). I bergspartiet har stenar brutits till bygget av bron över Nyköpingsån och Storgatan. Fornlämning ska även finnas öster om Ålbergaån, norr om den nya stambanan. Den är inte utmärkt på kartor.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för informationen och tar med sig den i det fortsatta arbetet. I kommande projektering optimeras järnvägsanläggningen och ett exakt läge för spårlinjen tas fram. Anpassningar till kulturmiljövärden redovisas i järnvägsplanen och konsekvensbeskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen.

Naturvärdesområden

Information framförs om att området kring Rinkebysjön och Kvarnsjön innehar höga natur- och kulturvärden, bland annat finns där grottbildningar. Sydväst om Rinkebysjön ligger en strutsfarm. Information ges även om en sjö med rikt fågelliv norr om spårlinjen vid Höglunda samt att det på en fastighet finns så kallad gammelskog med nyckelbiotop. Önskemål framförs även om att få mer information kring hur Trafikverket arbetar med att skydda befintliga naturvärden.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för informationen om natur- och kulturvärdena kring Rinkebysjön, Kvarnsjön, vid Höglunda och vid enskilda fastigheter och tar med sig den i det fortsatta arbetet. I det fortsatta arbetet kommer Trafikverket att lägga stort fokus på att optimera anläggningen och på att hitta lösningar som, om möjligt, minimerar intrång i värdefulla miljöer. Stor vikt kommer även att läggas på att ta fram eventuella skyddsåtgärder. Konsekvensbeskrivningar av järnvägen och förslag till skyddsåtgärder presenteras vid nästa samråd.

Kraftverk vid Ålberga

Önskemål framförs om att hänsyn bör tas till ett kraftverk vid Ålbergaån.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för informationen och tar med sig den i det fortsatta arbetet. I optimeringsarbetet har profilen höjts något vilket ger en längre bro över Ålbergaån jämfört med vad som redovisades i samrådsmaterialet. Eventuell påverkan på kraftverket kommer att studeras i det kommande arbetet.

Massor till bullerskyddsvall

En synpunkt rör massorna som blir över i projektet som föreslås användas till bullerskyddsvallar.

Trafikverkets svar:

Hur de massor som skapas i projektet kan användas på bästa sätt studeras i det fortsatta arbetet. För de platser där det krävs järnvägsnära bullerskydd ska både bullerskyddsskärm och bullerskyddsvall utredas.

Påverkan på hästar

En fråga rör hur hästar påverkas av snabba persontåg med avseende på buller och vibrationer.

Trafikverkets svar:

Inom områden som frekvent används för ridning kan försiktighetsåtgärder, i form av till exempel bullerskyddsskärm, kring passager av järnvägen eventuellt behövas. Eventuella försiktighetsåtgärder studeras vidare i det kommande arbetet.

Gräns för trädsäkring

En fråga har inkommit angående hur bred gränsen för trädsäkring är.

Trafikverkets svar:

Skötselgatan – den så kallade trädsäkringszonen – ska vara 25 meter bred med utgångspunkt i närmaste spårmitte. Skötselgatan ska röjas regelbundet med 3–5 års intervall. Utanför skötselgatan ska det finnas en kantzon där Trafikverket har rätt att avverka de träd som kan riskera järnvägens drift ifall de skulle blåsa omkull. Träden i kantzonen ska avverkas med regelbundna intervall och med hänsyn till trädens höjdutveckling.

Synpunkter på samrådsmaterial

En privatperson önskar att ortofotokartorna i samrådsmaterialet bör förtydligas i vissa avseenden. Det påtalas även att Valingeskogen är ett felaktigt begrepp.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för synpunkten och tar med sig det inför nästa samråd.

Artobservation

En privatperson har observerat hasselsnok där den planerade spårlinjen passerar Smedbygget.

Trafikverkets svar:

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

4.6.2 Synpunkter på samrådshandlingarna (2021)

Järnvägssystemet

I en skrivelse påtalas att många av dagens störningar i tågtrafiken uppstår i Stockholmsområdet och synpunktslämnaren undrar hur Trafikverket avser att komma till rätta med dessa.

Trafikverkets svar:

I den nationella planen för infrastruktur 2018–2029 ingår flera nya järnvägsinvesteringar i Stockholmsområdet, däribland en upprustning och modernisering av befintlig järnväg. Även i förslaget till nationell plan för 2022–2033 återfinns järnvägs-satsningar i Stockholmsområdet, däribland på Västra stambanan på sträckan Flemingsberg–Järna.

Spårlinjen och anläggningens utformning vid Ålberga

I ett par skrivelser frågas varför det är ett så stort avstånd mellan den planerade järnvägen och E4 vid passagen förbi Ålberga bruk. I en av skrivelserna efterfrågas en placering av spårlinjen så nära E4 som möjligt. Även en förlängning av bron efterfrågas för att minimera förläggningen på bank som begränsar framkomligheten för vilt.

Trafikverkets svar:

Eftersom tåg inte kan accelerera och ta kurvor lika bra som bilar och lastbilar krävs betydligt större radier och mindre lutningar för järnvägen jämfört med motorvägen. Precis vid Ålberga bruk går E4 i en konvex kurva med en radie som är tre gånger mindre än vad järnvägens spårlinje kan utformas med och därför är det inte möjligt att placera järnvägen parallellt eller närmare E4 än i nuvarande förslag. Järnvägsbron är tillräckligt bred för att släppa igenom vilt och är samlokaliserad med den befintliga passagen under E4.

Buller

I ett antal skrivelser efterfrågas information om bullernivåer och antal bullerhändelser för specifika fastigheter. Särskilt där järnvägen ska anläggas på bro är oron stor för ökade bullernivåer.

Trafikverkets svar:

Information kring bullernivåer, hur bullerberäkningarna har utförts, och vilka kriterier som gäller för järnvägsnära och fastighetsnära bullerskyddsåtgärder finns i [MKB för samråd, bilaga 2: PM Buller](#) som ingick i samrådsmaterialet och som nu går att ta del av på Ostlänkens dokumentsida på Trafikverkets webbplats: <https://bransch.trafikverket.se/ostlanken-dokument>. För passage på bro är ett tillkommande bullerpåslag på 3 dB medtaget i beräkningarna.

Inlösen och ersättning

I en inkommen skrivelse påtalas att strövområden förstörs, bullernivåer och tung vägtrafik kommer att öka och att värdet på synpunktslämnarens bostad kommer att sjunka. I skrivelsen framförs därför önskemål om att erbjudas inlösen eller ersättning, alternativt att flytta järnvägskorridoren en bra bit bort.

I en annan skrivelse önskas passage alternativt markbyte på grund av att synpunktslämnaren brukar åker- och skogsmark på båda sidor om den planerade anläggningen.

Trafikverkets svar:

Synpunktslämnarens fastighet kommer inte beröras av järnvägsanläggningens markanspråk, varför Trafikverket inte kommer att kunna erbjuda förvärv. Detta kan endast göras i vissa specifika fall. Mer information kring ersättningsregler med mera finns att läsa i [Väg eller järnväg på min mark – hur får jag ersättning?](#)

Järnvägskorridoren var den nya anläggningen ska lokaliseras utreddes inom ramen för förstudien och järnvägsutredningen och är genom regeringens tillåtlighetsbeslut 2018 fastställd.

Åtkomst till de allra flesta berörda områden kommer att säkerställas på olika sätt, genom passager, åtgärder på allmänna vägar i enlighet med järnvägsplanen eller genom att avtala med fastighetsägare om anläggning av enskilda vägar. I vissa fall, där järnvägen exempelvis skär av små restytor av jordbruksmark, bedöms det inte vara rimligt att anordna nya tillfartsmöjligheter. För att kompensera brukare för restytor som inte längre kommer att kunna brukas kommer gällande ersättningsregler att tillämpas. Frågan regleras utanför järnvägsplaneprocessen och får hanteras i en separat process i ett senare skede.

Planering av enskild väg

I en skrivelse framförs förbättringsförslag för dragningen av den enskilda vägen i anslutning till synpunktslämnarens fastighet. Fastighetens tillfartsväg används idag bland annat för ridverksamhet och det är olämpligt att vägen hamnar så nära järnvägen.

Trafikverkets svar:

Eftersom det rör en enskild väg kommer dess dragning inte att regleras inom ramen för järnvägsplanen. För enskilda vägar är det enbart förslag på möjliga lösningar som redovisas i järnvägsplanen. Den slutgiltiga sträckningen kommer att hanteras i ett senare skede av projektet.

Byggtid

I ett par skrivelser frågas hur planen för byggtiden ser ut och när produktionsarbetena ska starta i Ålberga med omnejd. I en av dem efterfrågas även information om hur tillfartsvägar till området kommer att påverkas under byggtiden.

Trafikverkets svar:

Arbeten kommer att utföras enligt entreprenadstrategin i stort. Enligt den översiktliga produktionstidplan som har tagits fram kan arbetena kring Ålberga bruk starta cirka 1 år efter byggstart. Ingen entreprenör är dock ännu upphandlad och genomförandetiderna kan därmed också komma att justeras. Entreprenören är fri att driva arbetet utifrån det arbetssätt som är mest effektivt för dennes verksamhet.

Tillfartsmöjligheter för de boende i det aktuella området kommer att säkerställas under hela byggtiden.

Saknat material

I en inkommen skrivelse påtalades att det bland det utställda samrådsmaterialet på Nyköpings stadshus saknades en framställning av järnvägsanläggningen på sträckan Skavsta–Stigtomta.

Trafikverkets svar:

Området mellan Skavsta och Stigtomta regleras inom ramen för den angränsande järnvägsplanen för Ostlänken, delen Skavsta–Stavsjö. Samrådshandlingen för den delsträckan ställdes på motsvarande vis ut tidigt under 2022.

Camilla Hedenstedt

Projektledare, delprojekt Nyköping

5 Underlag

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

Bilaga 1 – samrådskrets 2017

Berga-Tuna Gård AB	Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)
Boverket	Mälardalstrafik AB
Elsäkerhetsverket	Naturskyddsföreningen Södermanland
Energimyndigheten	Naturvårdsverket
Europakorridoren	Norrköpings kommun
Folkhälsomyndigheten	Nyköpings frisksportklubb
Fortifikationsverket	Nyköpings kommun
Friluftsfrämjandet Nyköping	Nyköpingsåarnas vattenvårdsförbund
Föreningen Södermanlands Ornitologer (FSO)	Nyköping-Östgötalänken AB
Försvarsmakten	Orienteringsklubben Hällen
Green Cargo	Oxelösunds hamn AB
Gästabudstaden AB	Regionförbundet Sörmland
Havs- och vattenmyndigheten	Riksantikvarieämbetet
Jernhusen	Sjöfartsverket
Kiladalens intresseförening	SSAB
Kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet	Stambanan.com
Landstinget i Sörmland	Statens fastighetsverk
Livsmedelsverket	Statens geotekniska institut (SGI)
LRF Södermanland	Sveriges geologiska undersökning (SGU)
Länsstyrelsen i Södermanlands län	Stigtomtaortens hembygdsförening
Länsstyrelsen i Östergötlands län	Strålsäkerhetsmyndigheten
Länstrafiken Sörmland AB	Svenska Jägareförbundet
	Svenska kyrkan

Sveriges meteorologiska och hydrologiska
institut (SMHI)

Sveriges Sportfiske- och
Fiskevårdsförbund

Sörmlandsleden

Tillväxtverket

Trafikanalys

Transportstyrelsen

Tågoperatörerna

Villaägarna i Nyköping

VTI

Östsvenska handelskammaren

Bilaga 2 – samrådskrets 2021

Ambulanssjukvården Sörmland	Jernhusen
Arbetsmiljöverket	Jordbruksverket
Berga-Tuna Gård AB	Jägarnas Riksförbund
Botaniska sällskapet Stockholm	Jönåkers Golfklubb
Boverket	Jönåkers Häradsallmänning
Circle K Stavsjö	Jönåkers IF
Cykelfrämjandet Sörmland	Kila Hembygdsförening
Cykelklubben Dainon	Kiladalens intresseförening
E.ON Elnät Sverige AB	Kiladalens Lantliga Ryttarförening
Elsäkerhetsverket	Kiladalens Utveckling AB
Energimyndigheten	Kommunbygderåd Nyköping
Europakorridoren	Lantmäteriet
Folkhälsomyndigheten	Livsmedelsverket
Fortifikationsverket	LRF Södermanland
Friluftsförbundet Nyköping	LRF Östergötland
Fågelföreningen Tärnan	Luftfartsverket
Fältbiologerna	Lunda Hembygdsförening
Föreningen Sörmlands Ornitologer	Länsstyrelsen i Södermanlands län
Föreningen Sörmlandsentomologerna	Länsstyrelsen i Östergötlands län
Försvarmakten	Lösings Häradsallmänning
Green Cargo	Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)
Gästabudstaden AB	Mälardalstrafik Mälare AB
Havs- och vattenmyndigheten	Naturhistoriska riksmuseet
IP-Only	

Naturskyddsföreningen Södermanland	Skanova
Naturvårdsverket	Skogsstyrelsen
Norrköpings kommun	SPF Seniorerna Kiladalen
NTF Sörmland-Örebro län-Östergötland	SSAB
Nyköping i samverkan (NYSAM)	Stambanan.com
Nyköping Vatten	Statens fastighetsverk
Nyköping-Oxelösunds Vattenverksförbund	Statens geotekniska institut (SGI)
Nyköpings biodlare	Stavsjö Föreningshusförening
Nyköpings Frisksportklubb	Stavsjö Krog & Kafé
Nyköpings Jaktskytteklubb	Stigtomta Hembygdsförening
Nyköpings kommun	Stockholms Skavsta Utveckling
Nyköpings Orienteringsklubb	Strålsäkerhetsmyndigheten
Nyköpingsåarnas vattenvårdsförbund	Svenska Jägareförbundet
Nyköping-Östgötälänken AB	Svenska kraftnät
ONYX näringslivsutveckling AB	Svenska kyrkan
Orienteringsklubben Hällen	Sveriges biodlares riksförbund
Oxelösunds kommun	Sveriges geologiska undersökning (SGU)
Pensionärernas riksorganisation (PRO)	Sveriges meteorologiska institut (SMHI)
Polismyndigheten Region Öst	Sveriges Sportfiske- och Fiskevårdsförbund
Postnord	Sveriges åkeriföretag
PRO Kiladalen	Södermanlands Hembygdsförbund
Region Sörmland	Södermanlandsbataljonen/27:e hemvärnsbataljonen
Region Östergötland	Sörmlands museum
Riksantikvarieämbetet	Sörmlandskustens räddningstjänst
Sjöfartsverket	

Sörmlandsleden	Vattenfall AB
Sörmlandstrafiken	Villaägarna Nyköping Oxelösund
Tele2 Sverige AB	VTI
Telenor Sverige AB	Ålberga GIF
Tillväxtverket	Ålberga skolas föräldraförening
Trafikanalys	Östgötatrafiken
Transportstyrelsen	Östsvenska handelskammaren
Tågföretagen	



TRAFIKVERKET

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

www.trafikverket.se