

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Kompletterande lokaliseringsutredning, Bibana Nyköping Ostlänken, Nyköpings kommun, Södermanlands län

2017-10-20

Diarienummer: 2017/60493



Trafikverket

Postadress: Adress, Post nr Ort

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse

Dokumentdatum: 2017-10-20

Kontaktperson: Elin Bartsch

Innehåll

Innehåll.....	3
SAMMANFATTNING	4
TIDIGARE SAMRÅD	5
SAMRÅDSKRETS	5
SAMRÅD	6
Samråd med Länsstyrelsen i Sörmlands län	6
Samråd med Nyköpings kommun	7
Samråd med de regionala kollektivtrafikmyndigheterna	9
Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	10
Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	11
Samråd med allmänheten.....	20

Sammanfattning

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådet, för den kompletterande lokaliseringsutredning avseende ett nytt korridoralternativ för bibana Nyköping med Skavsta station på bibanan (UA1), har genomförts. Synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt minnesanteckningar från samrådsmöten redovisas i sin helhet i Trafikverkets diarie under diarienummer 2017/60493.

Samråd med allmänhet och de enskilda som kan bli särskilt berörda hölls mellan 2017-08-14 och 2017-09-01. Information om samrådet och följande handlingar har funnits att tillgå på Trafikverket hemsida:

- PM - Kompletterande lokaliseringsutredning, Bibana Nyköping, Ostlänken 2017-06-22
- Bilaga 1 - Miljökonsekvensbeskrivning för kort bibana med Skavsta station på bibanan Nyköpings kommun, Södermanlands län Juli 2017
- Bilaga 2 – Skiss, Kort bibana med Skavsta station på bibana, datum: 2017-06-26

Samrådshandlingarna har under perioden 2017-08-14 till 2017-09-01 även funnits tillgängliga i pärmar vid:

- Trafikverkets regionkontor i Eskilstuna, Tullgatan 8
- Trafikverkets platskontor i Norrköping, Butängsgatan 23
- Nyköpings kommun, kommunledningskontoret, Stora Torget

Sammantaget har de kommuner som yttrat sig, med Nyköpings kommun i spetsen, lämnat synpunkter innebärande att man motsätter sig det nya utredningsalternativet med Skavsta station på bibanan. Skälen för detta är framför allt att man ifrågasätter utredningens utgångspunkter och förutsättningar gällande framtida trafikering och det planerade järnvägssystemets kapacitet i kombination med att man anser att det nya utredningsalternativet innebär att den storregionala trafiken prioriteras ned till förmån för ändpunktsmarknaderna och höghastighetståg. Dessutom anser kommunerna att Trafikverket i utredningen inte i tillräcklig utsträckning har beaktat Skavsta flygplats roll och dess potential i såväl ett lokalt, regionalt som nationellt perspektiv.

Även länsstyrelsen i Södermanlands län tar i sitt yttrande upp frågor gällande det nya utredningsalternativet och påtalar behov av att ytterligare utredningar och ställningstaganden behövs innan formell granskning kan ske.

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten i Östergötlands län, Region Östergötland, påtalar i ett gemensamt yttrande med Östgötatrafiken AB att man anser att det nya alternativet i utredningen i huvudsak följer de prioriteringar och tillgodoser de målsättningar som framgår av Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland 2013 och får därmed förstås stödja det nya utredningsalternativet. Region Östergötland lyfter dock värdet av att inte omöjliggöra en framtida angoring av Skavsta station även från huvudbanan och framhåller att ett sådant alternativ bör utredas. Även SJ AB stödjer det nya utredningsalternativet och påtalar i sitt yttrande att regional trafik och

högstighetstrafik bör separeras så långt som möjligt för att uppnå så stor flexibilitet som möjligt.

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten i Södermanlands län, Regionförbundet Sörmland, framför i sitt yttrande att det nya utredningsalternativet innebär att möjligheterna till framtida långsiktig tillgänglighet begränsas genom att infrastrukturen bygger in begränsningar till olika trafikeringsalternativ utifrån kortsiktiga ekonomiska antaganden eller resonemang och förordar det liggande förslaget med alternativ Lång bibana som myndigheten menar ger de bästa förutsättningarna för tillgänglighet på både kort och lång sikt.

Av de lokala organisationerna och privatpersoner ur allmänheten visar sju av de inkomna yttrandena att man ställer sig positiva till det nya alternativet och att det utreds, medan det av åtta av yttrandena framkommer att man motsätter sig det nya utredningsalternativet och i tre av dessa yttrandena lämnas alternativa förslag.

Tidigare samråd

För Ostlänken genomfördes en förstudie 2001-2003 och två järnvägsutredningar 2004-2010. I samrådsredogörelsen från förstudien finns inkomna synpunkter samlade. Inkomna synpunkter från järnvägsutredningsskedet finns samlat i Trafikverkets diarie, under diarierna: F07-295/SA30 och BRÖ 05-420/SA30.

Samrådsrets

Samrådsretsen har utgjorts av samtliga berörda samrådsparter som bjöds in till samråd i järnvägsutredningen 2004-2010 inklusive berörd allmänhet samt Livsmedelsverket, de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och ägare till fastigheter inom den nya utredningskorridoren.

Inbjudan till samråd har brevlades skickats till samtliga i samrådsretsen, undantaget berörd allmänhet som bjudits in via annons om samråd i tidningen Södermanlands Nyheter den 10 augusti 2017, med angiven samrådstid från den 14 augusti fram till den 1 september 2017.

Samråd

Samråd med Länsstyrelsen i Sörmlands län

Samråd har hållits med Länsstyrelsen vid följande tillfällen:

- Separat samrådsmöte 2017-06-02 (kort presentation av JU och MKB-arbete)
- Inbjudan till skriftligt samråd mellan 2017-06-27 och 2017-09-08

I Länsstyrelsens yttrande framhålls att tillhandhållet samrådsmaterial, med nya förutsättningar, ger upphov till nya frågeställningar och behov av ytterligare utredningar och ställningstaganden. Länsstyrelsen anser att det är av stor vikt att de frågetecken som finns i samrådsmaterialet, liksom de frågor som lyfts fram av samrådsinstanserna, utreds ytterligare inför kommande granskning och pekar särskilt på frågor om restider, samhällsnytta, trafikslagsövergripande perspektiv, frekvens av höghastighetståg och tillgänglighet för tågtrafikens resenärer till Skavsta station. Vidare behöver kompletteringar göras kring jämförelser mellan de olika utredningsalternativen med avseende på barriäreffekter, hinder för annan samhällsutveckling, fragmentering av landskapet m.m..

Länsstyrelsen konstaterar i yttrandet att de övergripande synpunkter som Länsstyrelsen tidigare, i mars 2009, lämnat i ärendet fortfarande är aktuella och påminner om att Länsstyrelsen då, efter en sammanvägd bedömning, förordade alternativet lång bibana. Vidare konstaterar Länsstyrelsen att ytterligare en ny förutsättning kan komma att bli aktuell i och med det förslag till ny nationell plan för transportsystemet 2018 – 2029 som presenterades den 31 augusti, där Trafikverket föreslår att höghastighetsbanorna på Ostlänken ska trafikeras av tåg med en hastighet på maximalt 250 km/h. Länsstyrelsen har dock i yttrandet utgått från gällande förutsättningar (maximalt 320 km/h) som finns angivna i Trafikverkets ansökan om tillåtlighet.

Trafikverkets kommentar:

Förtydliganden kommer att göras i utredningsmaterialet gällande de frågor som Länsstyrelsen lyfter. Beträffande frekvens av höghastighetståg antas i Trafikverkets prognos att 5-6 höghastighetståg per maxtimme och riktning kommer trafikera Ostlänken vid ett fullt utbyggt höghastighetsystem. Med den trafikeringen begränsas möjligheterna att göra uppehåll vid Skavsta station på huvudbanan till ett stopp per timme. Den begränsningen gäller inte för det nya utredningsalternativet med Skavsta station på bibanan, utan då kan såväl Skavsta station som Nyköpings resecentrum erbjudas halvtimmestrafik, vilket Trafikverket ur ett tillgänglighetsperspektiv bedömer kompensera för de något längre restiderna till och från Nyköping och Skavsta som det nya utredningsalternativet innebär.

Trafikverket har lämnat sitt förslag till nationell plan för infrastrukturen till regeringen. Förslaget innebär att Ostlänken byggs för 250 km/h i stället för 320 km/h. Bakgrunden till det är den långsammare etappvisa utbyggnaden av höghastighetsnätet som

regeringen har föreslagit. Om regeringen fattar beslut i enlighet med Trafikverkets förslag så innebär det att kapacitetssituationen kommer att vara ungefär lika vid slutläget (fullt utbyggt höghastighetsnät). Skillnaden blir att en förbigång i Södertälje kan undvikas vilken kortar restiden med ca 5 minuter för regionaltågen.

Sverigeförhandlingen har lagt fram ett annat förslag till regeringen som innebär en alternativ finansieringslösning som tillåter en snabb utbyggnad av höghastighetsnätet för 320 km/h. Tills regeringen fattat beslut i frågan ligger Trafikverkets nuvarande uppdrag fast, dvs att bygga Ostlänken för 320 km/h.

Samråd med Nyköpings kommun

Samråd har hållits med Nyköpings kommun vid följande tillfällen:

- Separat samrådsmöte 2017-06-20 (kort presentation av kompletterande lokaliseringsutredning och MKB-arbete)
- Separat samrådsmöte 2017-08-30 (diskussion om trafikering och prognoser)
- Inbjudan till skriftligt samråd mellan 2017-06-27 och 2017-09-01
- Ett antal möten under september – oktober 2017 (diskussion om trafikering och prognoser samt erforderliga kompletteringar av den kompletterande lokaliseringsutredningen)

Nyköpings kommun framhåller i sitt yttrande att man inte ställer sig bakom det nya utredningsalternativet med Skavsta station på bibanan. Kommunen har ett stort antal synpunkter på samrådsmaterialet vilka i hög grad handlar om frågor kopplade till utredningens utgångspunkter och förutsättningar. Exempelvis anser kommunen att Trafikverket i utredningen ignorerat Skavsta flygplats roll och dess potential samt att utredningen avviker från ändamålet med Ostlänken genom att den storregionala trafiken prioriteras ned till förmån för ändpunktsmarknaderna och höghastighetståg. Dessutom menar kommunen att utredningens utgångspunkt att en lösning med Skavsta station på huvudbanan minskar kapaciteten på Ostlänken är direkt felaktig. En frekvens på upp till sex höghastighetståg i timmen mellan Stockholm och Göteborg respektive Malmö, som utredningen har som förutsättning, menar kommunen är orealistisk.

Vidare anser Nyköpings kommun att utredningen är för snävt avgränsad och enbart ser till järnvägslösningen och inte i tillräckligt utsträckning har ett trafikslagsövergripande perspektiv, innefattande bl.a. intermodaliteten mellan flyg och tåg. Dessutom anser kommunen att kommunens möjlighet till utbyggnadsutveckling inte belyses i utredningen och konstaterar att det nya utredningsalternativet inte har stöd i kommunens översiktsplan.

Med det nya utredningsalternativet ser Nyköpings kommun att restiderna till och från både Nyköping och Skavsta förlängs, vilket minskar attraktionen för dessa målpunkter. Dessutom bedöms det som en stor risk att dessa förlängda restider också kan leda till att storregionala tåg till och från Stockholm väljer bort att passera Nyköping och Skavsta.

I övrigt framför Nyköpings kommun en rad synpunkter av mer detaljerad art på innehållet i och utformningen av utredningen respektive miljökonsekvensbeskrivningen. Kommunen anser att ett stort anta frågor behöver utredas ytterligare, t. ex. frågor om trafikeringsförutsättningar, tekniska förutsättningar, markfragmentering, barriäreffekter, Skavsta verksamhetsområde, Skavsta stationsläge, ledningar, förorenade områden, buller och vibrationer samt stomljud, risk och säkerhet, byggskedet, övriga utredningsalternativ, konsekvensbedömningen, den samhällsekonomiska bedömningen, kostnader och måluppfyllelse.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket delar Nyköpings kommuns syn att Skavsta flygplats på sikt kommer att kunna ha en viktig roll för den totala flygkapaciteten i Stockholmsområdet, men anser att det framtida resandet på Skavsta flygplats är mycket svårbedömt. Under en överskådlig tid framöver är bedömningen att Arlanda flygplats kommer att fortsätta attrahera merparten av flygtrafiken, men efter år 2040, enligt Trafikverkets basprognos, kan en övervältring av flygmarkanden från Arlanda till annan flygplats i Stockholmsområdet kunna bli aktuell p.g.a. kapacitetsbrist på Arlanda.

Ändamålet med Ostlänken, vad gäller att tillgodose ett nationellt perspektiv och ett regionalt perspektiv, ligger fast. Det nationella perspektivet var även aktuellt i den tidigare järnvägsutredningen men har i samband med den nuvarande planeringen av ett höghastighetsnät mellan Stockholm och Göteborg respektive Stockholm och Malmö ytterligare aktualiserats och konkretiserats.

Nyköpings kommun anser att Trafikverkets prognoser för höghastighetsnätet är realistiska och att efterfrågan på höghastighetståg är överdriven. I Trafikverkets prognoser antas 5-6 höghastighetståg per timme och riktning. Ostlänken är en del av den sträcka där tåg från två ”ben” i höghastighetsnätet går ihop vilket innebär att höghastighetståg till Malmö och Göteborg delar bana. Redan idag (2017) går det 2 tåg/timme till Malmö (på södra stambanan) och 3 tåg/timme till Göteborg (på västra stambanan) i maxtimmen. Mot bakgrund av det anser Trafikverket inte att det är ett orimligt antagande att upp till 6 höghastighetståg/timme kommer att trafikera Ostlänken när höghastighetssystemet är utbyggt.

Trafikverket har förståelse för kommunens farhågor gällande begränsningar av utbyggnadsmöjligheter inom verksamhetsområdet i anslutning till Skavsta flygplats, då det nya utredningsalternativet kommer att innebära ytterligare intrång. Trafikverket gör emellertid bedömningen att den gällande översiktsplanens intention inte motverkas och att det genom ett nära och djupt samarbete mellan Nyköpings kommun och Trafikverket kommer vara möjligt att begränsa intrånget och de negativa effekterna till en rimlig nivå.

I det nya utredningsalternativet, där Skavsta station placeras på bibanan, kan Nyköpings resecentrum och Skavsta station trafikförsörjas med samma tåg, vilket innebär att båda stationerna kan få halvtimmestrafik, vilket inte är möjligt med alternativ Lång bibana med Skavsta station på huvudbanan. Trafikverket anser sammantaget att fördelarna med möjligheten till tätare trafik överväger nackdelarna med de längre restiderna.

Samråd med de regionala kollektivtrafikmyndigheterna

Samråd har hållits med de regionala kollektivtrafikmyndigheterna vid följande tillfällen:

- Dialogmöten våren 2017
- Separat samrådsmöte 2017-08-30
- Inbjudan till skriftligt samråd mellan 2017-06-27 och 2017-09-01

Region Östergötland (gemensamt yttrande tillsammans med Östgötatrafiken)

I yttrandet påtalas att Region Östergötland haft dialog med Trafikverket under våren 2017 kring de förändringar som Trafikverket bedömt nödvändiga att genomföra gällande bibana Nyköping jämfört med järnvägsutredningen 2010 och att dialogerna har varit mycket värdefulla. Regionen anser att det nya alternativet i utredningen i huvudsak följer de prioriteringar och tillgodoser de målsättningar som framgår av Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland 2013. Den marginellt ökade restiden mellan Norrköping och Nyköping C jämfört med alternativet ”Lång bibana” kompenseras av möjlighet till tätare trafik till både Nyköping C och Skavsta station från Östergötland. Sammantaget ger detta en mer attraktiv lösning för pendling mellan Östergötland och Sörmland.

Region Östergötland vill dock lyfta värdet av att inte omöjliggöra en framtida angöring av Skavsta station även från huvudbanan. Eftersom det råder stor osäkerhet kring utbyggnadstakt på höghastighetsjärnvägen och utvecklingen av den kommersiella trafiken på banan, samt utvecklingen av Skavsta flygplats, bör ett sådant alternativ utredas. Den förskjutning på Skavsta station i förhållande till flygplatsen som detta kan komma att kräva får då ställas mot det värde en sådan utvecklingsmöjlighet ger.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket delar uppfattningen att den marginellt ökade restiden mellan Norrköping och Nyköping C jämfört med alternativet Lång bibana kompenseras av möjlighet till tätare trafik till både Nyköping C och Skavsta station från Östergötland.

Trafikverket avser komplettera utredningssmaterialet med studier av möjlig framtida angöring av Skavsta station även från huvudbanan.

Regionförbundet Sörmland

I yttrandet framförs att utredningsalternativet innebär att möjligheterna till framtida långsiktig tillgänglighet begränsas genom att infrastrukturen bygger in begränsningar till olika trafikeringalternativ utifrån kortsiktiga ekonomiska antaganden eller resonemang. Vidare menar regionförbundet att man genom det nya alternativet mer eller mindre medvetet starkt begränsar eller helt tar bort olika viktiga förutsättningar vilka bidrar till tillväxt på det lokala, regionala, storregionala eller nationella området.

Regionförbundet lyfter fram Skavsta flygplats och dess betydelse, nu och i framtiden, som viktig infrastrukturell resurs och som genom sin funktionalitet bidrar till tillväxten både lokalt, regionalt, storregionalt och nationellt. För att flygplatsen ytterligare skall kunna öka sitt bidrag avseende tillväxten över en så lång tid som möjligt behöver flygplatsen ha en direkt, snabb och stark koppling till så många olika typer av infrastrukturer som möjligt. En viktig förutsättning är att den trafik som planeras och bedrivs på både den planerade järnvägen och på flygplatsen aktivt stödjer så många olika resandebestånd som möjligt. Det i utredningen presenterade nya alternativet stödjer till största delen endast snabb fjärrtrafik på järnväg på bekostnad av ett regionalt och storregionalt framtida behov av resor.

I yttrandet framhålls att det i utredningens nya alternativ inte redovisas något väl fungerande förslag till en station på huvudbanan i nära anslutning till Skavsta för att säkra viktiga förutsättningar för en långsiktig lokal och regional tillväxt. I det liggande förslaget med Lång bibana finns de infrastrukturella förutsättningarna vilka för närvarande bedöms ge de bästa förutsättningarna för tillgänglighet på både kort och lång sikt. Ska nya alternativ tas fram måste dessa ge minst de möjligheter till tillgänglighet och trafikering som de alternativ som redan finns.

Trafikverkets kommentar:

Ändamålet med Ostlänken, vad gäller att tillgodose ett nationellt perspektiv och ett regionalt perspektiv, ligger fast. Det nationella perspektivet var även aktuellt i den tidigare järnvägsutredningen men har i samband med den nuvarande planeringen av ett höghastighetsnät mellan Stockholm och Göteborg respektive Stockholm och Malmö ytterligare aktualiserats och konkretiserats.

Trafikverket bedömer att Skavsta flygplats på sikt kommer att kunna ha en viktig roll för den totala flygkapaciteten i Stockholmsområdet, men anser att det framtida resandet på Skavsta flygplats är mycket svårbedömt. Under en överskådlig tid framöver är bedömningen att Arlanda flygplats kommer att fortsätta attrahera merparten av flygtrafiken, men efter år 2040, enligt Trafikverkets basprognos, kan en övervältring av flygmarkanden från Arlanda till annan flygplats i Stockholmsområdet kunna bli aktuell p.g.a. kapacitetsbrist på Arlanda.

Trafikverket avser komplettera utredningsmaterialet med studier av möjlig framtida anslutning av Skavsta station även från huvudbanan.

Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

I anslutning till samråd med allmänhet har Trafikverket haft enskilda samråd med de fastighetsägare som bedömts bli särskilt berörda. Brev gick ut till ägare av 10 fastigheter den 16 juni 2017. Projektet träffade och informerade därefter de fastighetsägare som svarade på erbjudande om information på plats (ägare till 7 fastigheter). Dessa möten genomfördes den 27 juni 2017 då Trafikverkets projektledare bl.a. redogjorde för det nya alternativet samt projektets planeringsprocess och tidplaner.

Ingen av de närvarande ansåg att förslaget om ny korridor är bra. Under mötet lyfts att parkeringen är en viktig inkomstkälla för Tå gård samt att gården vill utöka från 150 till 250 platser. Grusvägen från gården till väg 627 lyfts som viktig för tunga transporter till och från Tå. Aktiv i idbäckens regleringsföretag informerar om ett utsläpp av flygfotogen som ägde rum 1967 i närheten av idbäcken.

Trafikverkets kommentar:

I fortsatt arbete (kommande arbete med projektering, järnvägsplan och miljökonsekvensbeskrivning) kommer Trafikverket att studera möjligheter till justeringar av järnvägens sträckning i plan och profil med anledning av de synpunkter som framkommit, bl.a. angående barriäreffekter och tillgänglighet. Även frågan om utökning av parkeringsplatser får hanteras vidare i det fortsatta arbetet.

Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Nedan redovisas samlat de yttranden som inkommit från övriga myndigheter och organisationer.

Boverket

Har valt att inte lämna några synpunkter.

Folkhälsomyndigheten

Har valt att inte lämna några synpunkter.

Försvarsmakten

Har inget att erinra.

Havs- och vattenmyndigheten

Har valt att inte lämna några synpunkter.

Jordbruksverket

Har valt att inte lämna några synpunkter.

Kommunbygderåd Nyköping

Är positiva till att möjligheter till och konsekvenser av att förlägga station Skavsta på bibanan förbi Nyköpings resecentrum istället för på huvudbanan utreds, och ser ur ett lokalt perspektiv flera väsentliga potentiella fördelar med det nya utredningsalternativet. Bl.a. att ett och samma regionaltåg enligt det nya alternativet kommer att kunna trafikera både Nyköpings resecentrum och stationen i Skavsta samt den större turtäthet som möjliggörs genom det nya utredningsalternativet. Ur kapacitetssynpunkt borde kanske bibanan bli dubbelspårig. Däremot ses det som en nackdel, jämfört med alternativet Lång bibana, att det nya alternativet innebär att ytterligare spår, med dess barriäreffekter m.m., tillkommer i närområdet nordväst om centralorten.

Kommunbygderåd Nyköping menar att Ostlänken inte bara innebär att kapacitet frigörs på Västra och Södra Stambanan utan även på Nyköpingsbanan och framför därför önskemål om att även detta omnämns i den nu aktuella kompletterande lokaliseringsutredningen. Vidare lyfts att det nya utredningsalternativet bör innebära möjlighet att anlägga pendlarparkeringar vid Skavsta station och därigenom komma åt problemet med pendlarparkeringsplatser vid Nyköpings resecentrum som

kommunbygderådet tidigare påtalat för både Nyköpings kommun och Trafikverket i samband med genomförda samråd gällande Nyköpings resecentrum.

Trafikverkets kommentar:

Noterar att bygderådet konstaterar att ett och samma regionaltåg enligt det nya alternativet kommer att kunna trafikera både Nyköpings resecentrum och stationen i Skavsta samt den större turtäthet som därigenom möjliggörs.

I fortsatt arbete (kommande arbete med projektering, järnvägsplan och miljökonsekvensbeskrivning) kommer Trafikverket att studera möjligheter till justeringar av järnvägens sträckning i plan och profil i syfte att begränsa de negativa effekter som uppstår, t. ex. gällande barriäreffekter.

Förtydliganden av utredningsmaterialet kommer att övervägas med anledning av inkomna synpunkter under samrådet, t ex gällande bygderådets önskemål om att i utredningspromemorian omnämna att kapacitet även frigörs på Nyköpingsbanan.

Beträffande omfattning och utformning av pendlarparkeringar vid Skavsta station kommer detta att studeras vidare i fortsatt utrednings- och projekteringsarbete.

Linköpings kommun

Väljer att inte lämna explicita synpunkter på Ostlänksavsnitt som inte direkt berör kommunen, men vill ändå framhålla att nya barriärer bör undvikas och bedömer att en station på höghastighetsbanan vid Skavsta är långsiktigt strategiskt rätt.

Trafikverkets kommentar:

I fortsatt arbete (kommande arbete med projektering, järnvägsplan och miljökonsekvensbeskrivning) kommer Trafikverket att studera möjligheter till justeringar av järnvägens sträckning i plan och profil i syfte att begränsa de negativa effekter som uppstår, t. ex. gällande barriäreffekter.

Trafikverket avser komplettera utredningsmaterialet med studier av möjlig framtida angoring av Skavsta station även från huvudbanan.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)

Har valt att inte lämna några synpunkter.

Naturvårdsverket

Har valt att inte lämna några synpunkter.

Norrköpings kommun

Anser att Trafikverkets underlag har allt för stora brister och därför leder till fel slutsatser. För att motivera omtag i planeringen i den omfattning som Trafikverkets förslag innebär måste underlaget breddas. Annars riskerar förslaget både försena Ostlänken, helt i onödan, och skapa sämre förutsättningar för framtida regional och

nationell tillväxt. Kommunen anser att Trafikverket fokuserar på kapacitet i form av antal tåg och framför allt i ett ändpunktperspektiv. Resenärernas behov och möjligheter att skapa bästa möjliga regionala och nationella tillväxt kommer i skymundan. Planeringen måste utgå från att det över tid kommer vara aktuellt med många olika trafikupplägg och att flexibilitet i anläggningen är viktigare än att maximera kapaciteten utifrån ett upplägg.

Norrköpings kommun framför att om Trafikverkets slutsats är att Skavsta station ska ligga på bibana så borde det innebära att huvudbanan inte behöver passera Skavsta. Att passera en flygplats med järnväg är komplext och därför borde slutsatsen vara att flytta huvudbanan. Kommunen undrar därför varför Trafikverket inte fullföljer sitt resonemang och lägger huvudbanan en bit från Skavsta flygplats.

Trafikverkets kommentar:

Ändamålet med Ostlänken, vad gäller att tillgodose ett nationellt perspektiv och ett regionalt perspektiv, ligger fast. Det nationella perspektivet var även aktuellt i den tidigare järnvägsutredningen men har i samband med den nuvarande planeringen av ett höghastighetsnät mellan Stockholm och Göteborg respektive Stockholm och Malmö ytterligare aktualiserats och konkretiserats.

Trafikverket bedömer att Skavsta flygplats på sikt kommer att kunna ha en viktig roll för den totala flygkapaciteten i Stockholmsområdet, men anser att det framtida resandet på Skavsta flygplats är mycket svårbedömt. Under en överskådlig tid framöver är bedömningen att Arlanda flygplats kommer att fortsätta attrahera merparten av flygtrafiken, men efter år 2040, enligt Trafikverkets basprognos, kan en övervältring av flygmarkanden från Arlanda till annan flygplats i Stockholmsområdet kunna bli aktuell p.g.a. kapacitetsbrist på Arlanda.

Trafikverket avser komplettera utredningsmaterialet med studier av möjlig framtida angöring av Skavsta station även från huvudbanan.

Nyköping-Oxelösunds vattenverksförbund

Informerar om att huvudvattenledningar kommer in från Minninge mot Hemgården. Hemgårdens ventilkammare (kopplingsstation) och huvudvattenledningar behöver säkras upp så att underhåll och drift inte störs. I området går även flera ledningar som tillhör Nyköpings kommun.

Vid Minninge ventilkammare ligger TGOJ-banan som redan idag påverkar genom vibrationer. Här behöver Trafikverket titta på en lösning om vibrationerna kan förväntas bli större och om tågbanan breddas så att ventilkammaren säkras upp.

Trafikverkets kommentar:

Synpunkterna noteras för beaktande i senare utrednings- och projekteringsarbete.

Oxelösunds kommun

Framför, av vad som får förstås av yttrandet i sin helhet, att flygplatserna längs Ostlänkens sträckning bör bedömas på likvärdig grund som Landvetters flygplats utanför Göteborg och att den storregionala utvecklingspotentialen i ett stationsläge på huvudbanan vid Stockholm Skavsta flygplats vägs in och nyttoberäknas. I Trafikverkets kompletterande utredning saknar kommunen en värdering av hur mycket minskad samhällsnytta som 7-8 minuter längre restid med tåg mellan Stockholm och Stockholm Skavsta flygplats innebär, samt vilka konsekvenserna blir för den önskade markanvändningen och utvecklingen vid och kring flygplatsen.

Vidare ställer kommunen frågan att om inte Ostlänkens huvudbana ska ha station vid Stockholm Skavsta flygplats vad har då Ostlänken där att göra alls. Huvudbanan blir bara till en bullrande barriär i det dynamiska verksamhetsområde som planeras för Skavsta och skulle lika gärna kunna förläggas till landningsbanans norra sida. Argumentet att trafikeringen av Stockholm Skavsta flygplats skulle bli bättre med stationen på bibanan är alls inte säkerställt, snarare riskerar både Skavsta och Nyköping att bli förbikört.

Oxelösunds kommun vill se en utförligare utredning av genomförbarheten av alternativet Kort bibana och anser vidare att lokaliseringsutredningen också behöver fördjupas på en rad områden, så att alternativen faktiskt kan jämföras med varandra monetärt såväl som i påverkan på natur- och kulturvärden samt den planerade markanvändningen vid Skavsta.

Oxelösunds kommun anser att Trafikverkets förslag inverkar negativt på Stockholm Skavsta flygplats utvecklingsmöjligheter därtill att förslaget innebär en ökad fragmentering av mark, har större barriäreffekter och orsakar en större splittring mellan- och inom viktiga markområden än andra alternativ och dessutom saknar stöd i Nyköpings översiktsplan och den fördjupade översiktplanen för Skavsta.

Trafikverkets kommentar:

I det nya utredningsalternativet, där Skavsta station placeras på bibanan, kan Nyköpings resecentrum och Skavsta station trafikförsörjas med samma tåg, vilket innebär att båda stationerna kan få halvtimmestrafik, vilket inte är möjligt med hittillsvarande alternativ med Skavsta station på huvudbanan. Trafikverket anser sammantaget att fördelarna med möjligheten till tätare trafik överväger nackdelarna med de längre restiderna.

Trafikverket bedömer att Skavsta flygplats på sikt kommer att kunna ha en viktig roll för den totala flygkapaciteten i Stockholmsområdet, men anser att det framtida resandet på Skavsta flygplats är mycket svårbedömt. Under en överskådlig tid framöver är bedömningen att Arlanda flygplats kommer att fortsätta attrahera merparten av flygtrafiken, men efter år 2040, enligt Trafikverkets basprognos, kan en övervältring av flygmarkanden från Arlanda till annan flygplats i Stockholmsområdet kunna bli aktuell p.g.a. kapacitetsbrist på Arlanda.

Trafikverket avser komplettera utredningsmaterialet med studier av möjlig framtida angöring av Skavsta station även från huvudbanan.

Det nya utredningsalternativet innebär ytterligare intrång som påverkar möjlig markanvändning vid och kring flygplatsen. Trafikverket gör emellertid bedömningen att

den gällande översiktsplanens intention inte motverkas och att det genom ett nära och djupt samarbete mellan Nyköpings kommun och Trafikverket kommer vara möjligt att begränsa intrånget och de negativa effekterna till en rimlig nivå.

SGU – Sveriges geologiska undersökning

Refererar i yttrandets rubrik till ”... samråd om förslag till spårlinje gällande Ostlänken delsträcka Stavsjö-Loddbys i Norrköpings kommun”. Yttrandets innehåll i övrigt förefaller emellertid handla om den lokaliseringsutredning som här är aktuell för samråd. SGU informerar i yttrandet om berörda grundvattenförekomster och meddelar att de instämmer i att eventuella föroreningar av grundvattnet inte skulle påverka vattentäkten Högåsen, men vill betona att Trafikverket bör vidta skyddsåtgärder så att övriga delar av grundvattenförekomsten Skavstamalmens kemiska status inte försämras ytterligare.

Trafikverkets kommentar:

Synpunkterna noteras för beaktande i senare utrednings- och projekteringsarbete.

SGI – Statens geotekniska institut

Har valt att inte lämna några synpunkter, men passar på att lyfta delar som bör redovisas i kommande planering/samrådshandling och MKB.

Trafikverkets kommentar:

Synpunkterna noteras för beaktande i senare utrednings- och projekteringsarbete.

SJ AB

Anser att regiontrafik och höghastighetstrafik bör separeras så långt som möjligt – ju längre sträcka, desto större flexibilitet uppnås i båda trafiksystemen. SJ anser inte att det är rimligt med vare sig en bibana eller några kopplingspunkter till höghastighetsbanan vid Skavsta/Nyköping. Ett bättre alternativ är att istället satsa på att behålla och utveckla Nyköpingsbanan i sin helhet (förgrena eller omleda denna till Skavsta).

Om det ändå blir aktuellt med en bibanelösning lyfts att både Kort bibana och UA1 på ett mycket positivt sätt påverkar kapaciteten och flexibiliteten för såväl höghastighetsjärnvägen och regiontrafiken.

Det finns för- och nackdelar med båda alternativen, men ett unikt stationsläge (UA1) förordas, då detta ger större kapacitet för anatalet tåg med uppehåll vid Skavsta samt bättre förutsättningar att vända tåg.

Trafikverkets kommentar:

Noterar att SJ anser att både Kort bibana och UA1 på ett mycket positivt sätt påverkar kapaciteten och flexibiliteten för såväl höghastighetsjärnvägen och regiontrafiken.

Stockholm Skavsta Flygplats

Stockholm Skavsta Flygplats tar i sitt yttrande upp att det av utredningen inte framgår tydligt nog hur den nya lösningen säkerställer bästa möjliga trafikering av en station på flygplatsen då kapacitetsbehovet för framtidens höghastighetståg och regionaltrafik inte är tillräckligt utredd. Vidare lyfts det fram att flygplatsen i dag har över 2 miljoner resenär och har ett gällande tillstånd för 6 miljoner årspassagerare. Bra frekvenser och korta restider mellan flygplatsen och större befolkningscentra utmed Ostlänken är framgångsfaktorer för flygplatsverksamheten och regionen. Vidare framförs att det är av yttersta vikt att Trafikverket i planeringen av möjliga stationsutformningar bedömer och beaktar flygplatsen utifrån rollen som en framtida stor flygplats med nationellt viktig betydelse.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket bedömer att Skavsta flygplats på sikt kommer att kunna ha en viktig roll för den totala flygkapaciteten i Stockholmsområdet, men anser att det framtida resandet på Skavsta flygplats är mycket svårbedömt. Under en överskådlig tid framöver är bedömningen att Arlanda flygplats kommer att fortsätta attrahera merparten av flygtrafiken, men efter år 2040, enligt Trafikverkets basprognos, kan en övervältring av flygmarkanden från Arlanda till annan flygplats i Stockholmsområdet kunna bli aktuell p.g.a. kapacitetsbrist på Arlanda.

Trafikverket avser komplettera utredningsmaterialet med studier av möjlig framtida angoring av Skavsta station även från huvudbanan.

SMHI

Har valt att inte lämna några synpunkter.

Statens fastighetsverk

Uppfattar inte att det nya alternativet har någon direkt påverkan på SFV:s fastigheter. Lyfter vikten av att samordna all infrastruktur (Trafikverkets och kommunens projekt) för att kunna ta hänsyn till och minska negativ påverkan på kulturlandskapet och det aktiva jordbruk som bedrivs i området. Åkermarken som kan påverkas är väl arronderad, väl dränerad och (enligt åkerklassificering) den bästa åkermarken i Södermanland.

Trafikverkets kommentar:

I fortsatt arbete (kommande arbete med projektering, järnvägsplan och miljökonsekvensbeskrivning) kommer Trafikverket att studera möjligheter till justeringar av järnvägens sträckning i plan och profil i syfte att begränsa negativ påverkan på t. ex. kulturlandskapet och det aktiva jordbruk som bedrivs i området

Södertälje kommun

Är starkt kritiska till den föreslagna lösningen att flytta Skavsta station till samma bibana som Nyköping station. Menar att Trafikverket inte sett till järnvägens samtliga syften och inte vägt in den storregionala trafikens förutsättningar och behov. Lyfter Skavsta flygplats som en viktig förutsättning för utvecklingen i Stockholmsregionen – och att Skavsta har potential att ta en större roll i framtiden.

Håller inte med om resonemanget om kapacitetsbrist och menar att Trafikverket har räknat med alldeles för hög turtäthet av höghastighetståg. Menar att den lösning som presenteras försämrar hela regionens konkurrenskraft och är ett sämre alternativ för Södertälje än tidigare redovisat alternativ.

Lyfter att tillgängligheten till Skavsta flygplats varit viktig i bedömning av nyttor (i de snart avslutade förhandlingar som varit med Sverigeförhandlingen) samt att kommunen utgått från att Ostlänken planeras enligt tidigare järnvägsutredning och den tillåtlighetsprövning som Södertälje kommun ställt sig bakom.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket bedömer att Skavsta flygplats på sikt kommer att kunna ha en viktig roll för den totala flygkapaciteten i Stockholmsområdet, men anser att det framtida resandet på Skavsta flygplats är mycket svårbedömt. Under en överskådlig tid framöver är bedömningen att Arlanda flygplats kommer att fortsätta attrahera merparten av flygtrafiken, men efter år 2040, enligt Trafikverkets basprognos, kan en övervältring av flygmarkanden från Arlanda till annan flygplats i Stockholmsområdet kunna bli aktuell p.g.a. kapacitetsbrist på Arlanda.

I Trafikverkets prognoser antas 5-6 höghastighetståg per timme och riktning. Ostlänken en del av den sträcka där tåg från två ”ben” i höghastighetsnätet går ihop vilket innebär att höghastighetståg till Malmö och Göteborg delar bana. Redan idag (2017) går det 2 tåg/timme till Malmö (på södra stambanan) och 3 tåg/timme till Göteborg (på västra stambanan) i maxtimmen. Mot bakgrund av det anser Trafikverket inte att det är ett orimligt antagande att upp till 6 höghastighetståg/timme kommer att trafikera Ostlänken när höghastighetssystemet är utbyggt.

I det nya utredningsalternativet, där Skavsta station placeras på bibanan, kan Nyköping C och Skavsta station trafikförsörjas med samma tåg, vilket innebär att båda stationerna kan få halvtimmestrafik, vilket inte är möjligt med hittillsvarande alternativ med Skavsta station på huvudbanan. Trafikverket anser sammantaget att fördelarna med möjligheten till tätare trafik överväger nackdelarna med de längre restiderna.

Tillväxtverket

Har valt att inte lämna några synpunkter.

Transportstyrelsen

Har valt att inte lämna några synpunkter.

Trosa kommun

Utredningsalternativet innebär ett ensidigt fokus på ändpunktstrafik och en nedprioritering av Ostlänkens andra ändamål, d.v.s. regionförstoring i Östergörland-Södermanland-Mälardalen. Kommunen anser att Skavsta station ska placeras på Ostlänkens huvudlinje – främst på grund av flygplatsens allt större nationella betydelse (och att en placering på bibanan skapar barriärer för utveckling och tillväxt i en större region på längre sikt).

Kommunen lyfter att en så tät höghastighetstrafik som Trafikverkets framtidsscenario bygger på – har få, om ens några motsvarigheter i Europa. Anser att det är mer realistiskt och effektivt att inrikta planeringen på en lösning som kan utnyttjas för olika trafikeringsupplägg istället för att maximera kapaciteten för ett förhållandevis extremt trafikeringsscenario. Ifrågasätter även utredningens uppgift om att restiden i relationen Nyköping och Norrköping endast förlängs med 2 min med uppehåll vid Skavsta. Anser att den förlängda restiden riskerar att motverka Ostlänkens ändamål om regionförstoring samt att utredningsalternativet leder till påtaglig försämring av komfort och tillgänglighet för tågresenärer till och från Skavsta i jämförelse med ”Lång bibana”.

Trosa kommun anser att det finns stora brister i utredningen som behöver kompletteras till underlaget innan beslut kan tas (och lyfter att detta detta riskerar att försena Ostlänken):

- Kort bibana förtjänar fortsatt utredning av stationsläge och hur påverkan på riksintresset kan minimeras.
- Utredningen saknar alternativ där stationen kan nås från både bibana och huvudbana.
- Begränsade utvecklingsmöjligheter och barriäreffekter för flygplatsen och Nyköpings stad saknas i redovisning av konsekvenser.
- Lokaliseringsutredningen saknar trafikövergripande perspektiv.
- Knapphändig redovisning av kapacitetsproblem – som behöver preciseras.
- Referenser när det gäller samhällsekonomisk bedömning och kostnadsberäkningar saknas.

Trafikverkets kommentar:

Ändamålet med Ostlänken, vad gäller att tillgodose ett nationellt perspektiv och ett regionalt perspektiv, ligger fast. Det nationella perspektivet var även aktuellt i den tidigare järnvägsutredningen men har i samband med den nuvarande planeringen av ett höghastighetsnät mellan Stockholm och Göteborg respektive Stockholm och Malmö ytterligare aktualiserats och konkretiserats.

Trafikverket bedömer att Skavsta flygplats på sikt kommer att kunna ha en viktig roll för den totala flygkapaciteten i Stockholmsområdet, men anser att det framtida resandet på Skavsta flygplats är mycket svårbedömt. Under en överskådlig tid framöver är bedömningen att Arlanda flygplats kommer att fortsätta attrahera merparten av flygtrafiken, men efter år 2040, enligt Trafikverkets basprognos, kan en övervältring av flygmarkanden från Arlanda till annan flygplats i Stockholmsområdet kunna bli aktuell p.g.a. kapacitetsbrist på Arlanda.

I Trafikverkets prognoser antas 5-6 höghastighetståg per timme och riktning. Ostlänken en del av den sträcka där tåg från två ”ben” i höghastighetsnätet går ihop vilket innebär att höghastighetståg till Malmö och Göteborg delar bana. Redan idag (2017) går det 2 tåg/timme till Malmö (på södra stambanan) och 3 tåg/timme till Göteborg (på västra stambanan) i maxtimmen. Mot bakgrund av det anser Trafikverket inte att det är ett orimligt antagande att upp till 6 höghastighetståg/timme kommer att trafikera Ostlänken när höghastighetssystemet är utbyggt.

I det nya utredningsalternativet, där Skavsta station placeras på bibanan, kan Nyköping C och Skavsta station trafikförsörjas med samma tåg, vilket innebär att båda stationerna kan få halvtimmestrafik, vilket inte är möjligt med hittillsvarande alternativ med Skavsta station på huvudbanan. Trafikverket anser sammantaget att fördelarna med möjligheten till tätare trafik överväger nackdelarna med de längre restiderna.

Trafikverket avser komplettera utredningsmaterialet med studier av möjlig framtida angoring av Skavsta station även från huvudbanan, samt i övrigt göra förtydliganden gällande bl. a. de frågor som Trosa kommun lyfter.

Tystbergabygdens Nätverk

Förordar det i utredningen benämnda alternativet UA1. Anser att det förefaller klokt att flytta stationen vid Skavsta från huvudlinjen till bibanan utifrån såväl landsbygdsbefolkningens som stadsbefolkningens perspektiv. Restiderna förlängs något men istället kan turtätheten komma att bli avsevärt bättre. Högre turtäthet torde vara viktigare än en viss restidsförkortning. Flygresenärerna via Skavsta station kommer också vara avsevärt färre än pendlarna mellan Nyköping och Stor-stockholmsområdet. Vidare påtalar Nätverket vikten av, och med UA1 möjligheterna för, p-platser i stationsnära läge.

Trafikverkets kommentar:

Noterar att nätverket anser att det nya alternativet (UA1) förefaller klokt och att högre turtäthet torde vara viktigare än en viss restidsförkortning.

Beträffande omfattning och utformning av parkeringsplatser i stationsnära läge så kommer detta att studeras vidare i fortsatt utrednings- och projekteringsarbete.

Östsvenska handelskammaren

Anser att den kompletterande lokaliseringstudien inte är rätt väg att välja. Lyfter att Skavsta flygplats är en strategiskt viktig nod för affärsresor och en garant för tillgänglighet i förhållande till en global marknad (potential att växa från dagens 2 miljoner resenärer per år till 6 miljoner resenärer årligen med nuvarande tillstånd). Ett höghastighetsstopp direkt på flygplatsen ger Skavsta förutsättning att bli ett komplement till Arlanda och ta position som Stockholms södra internationella flygplats. Anser att det nya alternativet skapar en barriär mellan staden och flygplatsen som minskar potential till utveckling/tillväxt samt att längre restider påverkar interregional pendling.

Sammantaget anser Östsvenska Handelskammaren att Ostlänken bör byggas med en sträckning där det blir en station för höghastighet vid Skavsta flygplats.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket bedömer att Skavsta flygplats på sikt kommer att kunna ha en viktig roll för den totala flygkapaciteten i Stockholmsområdet, men anser att det framtida resandet på Skavsta flygplats är mycket svårbedömt. Under en överskådlig tid framöver är bedömningen att Arlanda flygplats kommer att fortsätta attrahera merparten av flygtrafiken, men efter år 2040, enligt Trafikverkets basprognos, kan en övervältring av flygmarkanden från Arlanda till annan flygplats i Stockholmsområdet bli aktuell p.g.a. kapacitetsbrist på Arlanda.

I fortsatt arbete (kommande arbete med projektering, järnvägsplan och miljökonsekvensbeskrivning) kommer Trafikverket att studera möjligheter till justeringar av järnvägens sträckning i plan och profil i syfte att begränsa de negativa effekter som uppstår, t. ex. gällande barriäreffekter.

Trafikverket avser komplettera utredningsmaterialet med studier av möjlig framtida angöring av Skavsta station även från huvudbanan

Samråd med allmänheten

Annons om samråd publicerades i Sörmlands nyheter (tryck) samt post- och inrikestidningar (webb) den 10 augusti 2017 med angiven samrådstid från den 14 augusti fram till den 1 september 2017.

Samrådsmaterialet i form av PM Kompletterande lokaliseringstudie och Miljökonsekvensbeskrivning har lagts upp på Trafikverkets hemsida samt även funnits tillgängligt i pärmar vid:

- Trafikverkets regionkontoret i Eskilstuna, Tullgatan 8
- Trafikverkets platskontoret i Norrköping, Butängsgatan 23
- Nyköpings kommun, kommunledningskontoret, Stora Torget

Synpunkter från allmänheten

Totalt har 13 yttranden från allmänheten inkommit under samrådet – 5 av dessa är positiva till utredningen och det nya alternativet, 8 är negativa varav 3 har egna idéer och förslag som framförs.

Det är främst kapacitetsökning och förbättrade pendlingsmöjligheter som lyfts i de yttranden som ställt sig positiva till förslaget. Här lyfts även förslag fram för att möta de osäkerheter som finns i långa framtidsperspektiv och vikten av att hitta en flexibilitet.

I de yttranden som är negativa till förslaget redovisas olika anledningar. I huvudsak ifrågasätts trafikprognoser, intrång i natur- och kulturmiljö, barriäreffekter i landskapet/vid befintliga vägar samt påverkan på boendemiljö.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket bedömer att Skavsta flygplats på sikt kommer att kunna ha en viktig roll för den totala flygkapaciteten i Stockholmsområdet, men anser att det framtida resandet på Skavsta flygplats är mycket svårbedömt. Under en överskådlig tid framöver är bedömningen att Arlanda flygplats kommer att fortsätta attrahera merparten av flygtrafiken, men efter år 2040, enligt Trafikverkets basprognos, kan en övervältring av flygmarkanden från Arlanda till annan flygplats i Stockholmsområdet bli aktuell p.g.a. kapacitetsbrist på Arlanda. Trafikverket avser bl.a. därför komplettera utredningsmaterialet med studier av möjlig framtida angöring av Skavsta station även från huvudbanan.

I Trafikverkets prognoser antas 5-6 höghastighetståg per timme och riktning. Ostlänken en del av den sträcka där tåg från två ”ben” i höghastighetsnätet går ihop vilket innebär att höghastighetståg till Malmö och Göteborg delar bana. Redan idag (2017) går det 2 tåg/timme till Malmö (på södra stambanan) och 3 tåg/timme till Göteborg (på västra stambanan) i maxtimmen. Mot bakgrund av det anser Trafikverket inte att det är ett orimligt antagande att upp till 6 höghastighetståg/timme kommer att trafikera Ostlänken när höghastighetssystemet är utbyggt.

I fortsatt arbete (kommande arbete med projektering, järnvägsplan och miljökonsekvensbeskrivning) kommer Trafikverket att studera möjligheter till justeringar av järnvägens sträckning i plan och profil i syfte att begränsa de negativa effekter som uppstår, t. ex. på natur- och kulturmiljö, barriäreffekter i landskapet/vid befintliga vägar samt påverkan på boendemiljö.

Flera av de förslag som lyfts fram, t.ex. att stänga av och ta bort Nyköpingsbanan öster om Nyköping C, flytta Nyköpings resecentrum till TGOJ-banan och att endast ha en station vid Skavsta och ingen i centrala Nyköping, bedömer Trafikverket ligger utanför den här aktuell utredning och hanteras därför inte vidare i detta sammanhang.

Elin Bartsch

projektledare

Underlag

Minnesanteckningar, tjänsteanteckningar och yttranden från samråd återfinns under diariern: TRV 2017/60493.



Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1.

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se