

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Ostlänken, delen Bibana Nyköping

Nyköpings kommun, Södermanlands län

Järnvägsplan, 2021-11-26

Diarienummer: TRV 2018/127685



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 172 90 Sundbyberg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771–921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse Ostlänken, delen Bibana Nyköping

Författare: COWI AB

Dokumentdatum: 2021-11-26

Ärendenummer: TRV 2018/127685

Kontaktperson: Jonas Nimfelt, Trafikverket

Sammanfattning

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

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

Planläggningen av Ostlänken, delprojekt Nyköping bedrevs tidigare enligt en annan geografisk uppdelning mellan de olika järnvägsplanerna. Denna sträcka ingick i järnvägsplanen för Ostlänken, delen Sjösa–Skavsta och därför är många av uppgifterna i detta dokument hämtade ifrån en tidigare version av den samrådsredogörelsen.

Andra uppgifter är hämtade ifrån den samrådsredogörelse som upprättades i samband med den kompletterande lokaliseringsutredning som bedrevs för att fastställa bibanans mest fördelaktiga sträckning väster om Nyköpings tätort. Inbjudan till samråd skickades då per brev till samtliga i samrådsretsen, undantaget berörd allmänhet som bjöds in via annons i Södermanlands Nyheter den 10 augusti 2017, med angiven samrådstid från den 14 augusti fram till den 1 september 2017.

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

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

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

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

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

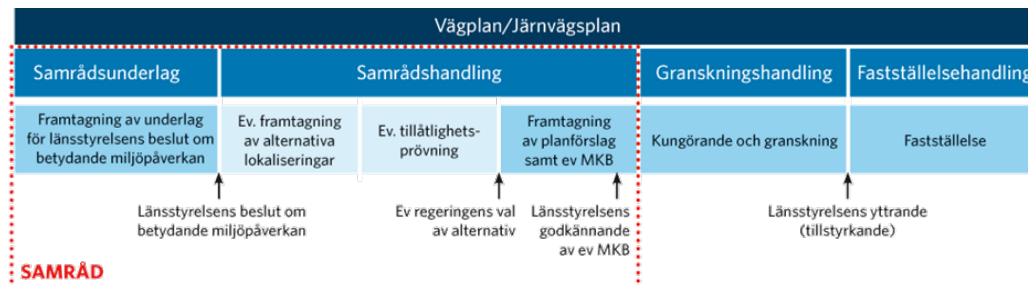
För tillåtligheten gäller elva villkor som reglerar Ostlänkens miljöhänsyn. Sju av dessa är generella villkor och fyra är platsspecifika villkor. Inget av de platsspecifika villkoren berör denna järnvägsplan.

Innehåll

1	PLANLÄGGNINGSPROCESSEN	5
2	PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING	7
3	SAMRÅDSKRETS	8
3.1	Förstudie och järnvägsutredning	8
3.2	Kompletterande lokaliseringsutredning för bibana Nyköping	8
3.3	Järnvägsplan	8
4	SAMRÅD	9
4.1	Sammanfattning av samråd genomförda under tidigare skeden	9
4.1.1	Förstudie	9
4.1.2	Järnvägsutredning	9
4.1.3	Kompletterande lokaliseringsutredning för bibana Nyköping	10
4.2	Samråd med Länsstyrelsen i Södermanlands län	11
4.3	Samråd med Nyköpings kommun	13
4.4	Samråd med enskilda som kan bli särskilt berörda	16
4.5	Samråd med övriga berörda myndigheter, organisationer och andra intressenter	18
4.6	Samråd med allmänheten	23
5	UNDERLAG	27

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 Bibana Nyköping 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.

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

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

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



Figur 2. Järnvägsplanens dokument.

2 Planläggningsbeskrivning

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

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

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

3 Samrådsrets

3.1 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.

3.2 Kompletterande lokaliseringstudning för bibana Nyköping

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

3.3 Järnvägsplan

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

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

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

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

För att informera om samrådstillfällena har en inbjudan gått ut till relevanta myndigheter och organisationer samt särskilt berörda. Med inbjudan har en folder med övergripande information om projektet inkluderats. Inbjudan har även skett via annonser i media samt på Trafikverkets och kommunens hemsida.

4 Samråd

4.1 Sammanfattning av samråd genomförda under tidigare skeden

Under förstudien och järnvägsutredningarna har det hållits flera olika samråd. Här sammanfattas övergripande de inkomna synpunkterna som kan härröras till delsträckan Bibana Nyköping.

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

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

4.1.1 Förstudie

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

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

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

4.1.2 Järnvägsutredning

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

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

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

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

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

Under hösten 2007 hölls även samråd med kommunen, länsstyrelsen och övriga intressenter avseende mindre korridorutvidgningar vid Sjösa, söder om Hovrasjön och vid Skavsta. Vid dessa framkom inte några synpunkter som ledde till att korridorjusteringarna inte kunde genomföras.

4.1.3 Kompletterande lokaliseringsutredning för bibana Nyköping

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

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

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

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

4.2 Samråd med Länsstyrelsen i Södermanlands län

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

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 Bibana Nyköping.

Risk och säkerhet

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

Risk för översvämning

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

Bibanan

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

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

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

Jordbruksmark

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

Vattenförvaltning och vattenverksamhet

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

Länsstyrelsen upplyser vidare om att ytvatten för infiltrering till grundvatten i Larslundsmalmen/Högåsen tas från sjön Yngaren. Länsstyrelsen anser att den aspekten bör beaktas i riskanalysen för Bibana Nyköping.

Kulturmiljö

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

Bibanans spårlinje kommer att medföra ett intrång i ett gravfält i den södra delen av den västra bibanan. Detta område påverkas mer av den förordade spårlinjen än i övriga alternativ, där åtminstone ett av gravfälten eventuellt hade kunnat undvikas. Ur kulturmiljösynpunkt anser länsstyrelsen att ett mer fördelaktigt spårlinjealternativ vore en kombination av de utredda spårlinjealternativen.

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.

4.3 Samråd med Nyköpings kommun

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

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 Bibana Nyköping.

Allmänna synpunkter

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

Kommunen 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 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.

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

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

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

Trafikverkets svar:

Anslutningspunkten mellan bibanan och den befintliga Nyköpingsbanan har förlagts för att möjliggöra så hög hastighet som möjligt för tåg på bibanan som kör in på den nya stambanan. Utredningar har visat att den planerade anläggningen är tillräcklig med avseende på kapacitet.

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

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

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

Under detaljprojekteringen studerar Trafikverket även på vilket sätt markägare nyttjar sin mark och hur åtkomst till fastigheter sker. Funktionerna ska kvarstå efter anläggandet av järnvägen. Trafikverkets intention är att jordbruksmaskiner ska kunna ta sig under de allra flesta broar.

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

Området kring Skavsta behöver ägnas stor omsorg och en dialog kring funktion och upprätthållande av kvalitet och kapacitet finns med i arbetet. Funktionalitet och säkerhet för vägar ska omhändertas i projekteringen av anläggningen. Detta avser såväl passager som angöring till flygplatsen. Arbetet med stationen vid Skavsta

flygplats har nu intensifierats och en fortsatt god samverkan med kommunen och flygplatsen är en förutsättning för att ett gott resultat ska uppnås.

Sträckor där optimering av spårlinjen är av särskild vikt

Nyköpings kommun har identifierat ett antal sträckor där optimering av spårlinjen är av särskild vikt för kommunen. Kommunen är mycket angelägen om att delta i optimeringen av spårlinjen för:

- Anslutningsvägar i Skavstaområdet
- Passage av vattentäkten i Larslund
- Passager och samlokalisering med Nyköpingsbanan vid Ekensberg

Trafikverkets svar:

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

Platsspecifika synpunkter

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

km 53+000:

Känsligt landskapsrum. Placering och utformning av järnvägsanläggningen är av största vikt.

km 53+000:

Passage för vattendrag saknas. God utformning av passage av Tunsättersbäcken är av yttersta vikt.

km 53+000–55+000:

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

km 54+000:

Kommunen förordar att bibanan och Nyköpingsbanan kopplas samman så snabbt som möjligt vid Sjösa för att minimera fragmentering av mark och parallella banor. Samtidigt måste bibanan och Nyköpingsbanan planeras för framtida trafik med hög kapacitet.

km 55+000:

Kommunen ser ett behov av gång- och cykelpassage vid Stenkulla.

Trafikverkets svar:

Spårlinjens optimering förfinas kontinuerligt i projekteringen. Bland annat planeras järnvägen att gå på bro över Tunsättersbäcken och passagebehovet för vilt och för rekreation har tillgodosetts vid Ekensberg. Anslutningspunkten mellan bibanan och den befintliga Nyköpingsbanan har förlagts för så tidigt som möjligt för att undvika fragmentering av mark och för att möjliggöra så hög hastighet som möjligt för tåg på bibanan som kör in på den nya stambanan. Kommunen inbjuds till arbetsmöten och samrådsmöten för att delta i det fortsatta optimeringsarbetet.

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 öppet hus, det allmänna samrådsmöte som – inom ramen för järnvägsplanen för Ostlänken, delen Sjösa–Skavsta – hölls på mötesplatsen Träffen i Nyköping den 11 maj 2017. Här sammanfattas inkomna synpunkter från enskilda som kan bli särskilt berörda.

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

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

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

Trafikverkets svar:

Beslutet att Nyköpings tätort ska kopplas samman med den nya stambanan via en lång bibana togs i Järnvägsutredning Ostlänken, sträckan Järna–Norrköping (Loddbby). Beslutet om en lång bibana har på grund av nya kapacitetsutredningar därefter omvärderats. Det prognostiserade antalet höghastighetståg hade ökat betydligt och en regionalstågstrafik på en kort bibana mellan Skavsta flygplats och Nyköpings resecentrum skulle innebära en förbättrad kapacitet för de snabba persontågen på den nya stambanan. Det är korridoren för en kort bibana som ingår i regeringens tillåtlighetsbeslut. Den sammanvägda bedömningen är att den beslutade korridoren bäst uppnår ändamål och projektmål med minst negativ påverkan på omgivningen.

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

Skavsta flygplats

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

Trafikverkets svar:

En station vid Skavsta är en projektförutsättning Trafikverket har som utgångspunkt för sin planering. Läge och utformning av stationen planeras för att få en så bra tillgänglighet för resande till och från Skavsta flygplats som möjligt. Avståndet mellan plattformarna och flygplatsterminalen är cirka 300 meter. Skavsta station angörs på bibanan med mittplattform och utformas så att en framtida angöring från den nya stambanan möjliggörs med sidoplattformar.

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

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

Trafikverkets svar:

I det pågående spårlinjearbetet studerar Trafikverket möjligheterna att justera spårlinjen för att i möjligast mån minska intrång på jordbruks- och skogsmark och minimera den barriäreffekt anläggningen kan innebära. Restytor ska i möjligaste mån undvikas. Under detaljprojekteringen studerar Trafikverket även på vilket sätt markägare nyttjar och har åtkomst till sina fastigheter. Funktionen ska kvarstå efter anläggandet av järnvägen. Trafikverkets intention är att jordbruksmaskiner kommer att kunna ta sig under de allra flesta broarna.

Intrång på enskilda gårdar

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

Trafikverkets svar:

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

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

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

Ekensberg

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

Trafikverkets svar:

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

Sörmlandsleden

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

Trafikverkets svar:

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

4.5 Samråd med övriga berörda myndigheter, organisationer och andra intressenter

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

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

Sörmlands kollektivtrafikmyndighet

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

Region Sörmland

Samrådsmöten har även genomförts med regionen vid två tillfällen, den 10 juni 2020 respektive den 19 mars 2021. Vid båda tillfällena medverkade Nyköpings kommun och vid det andra tillfället medverkade även Mälardalstrafik. Minnesanteckningarna från mötena finns diarieförda. Vid mötena har Trafikverket informerat om projektet och samarbetsformer och frågor om bland annat kollektivtrafik och trafik under byggtiden har diskuterats.

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

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

Regionen påtalar att väg 52 är den viktigaste vägen efter E4. Regionen lyfter även att både den och andra aktörer ett flertal gånger har lyft frågan om dubbelspår på bibanans hela sträckning. Även om sträckan där Nyköpingsbanans befintliga enkelspår ska användas är förhållandevis kort, riskerar den att bli en flaskhals.

Trafikverkets svar:

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

Vid utbyggnaden av nu aktuella sträckor är det främst under byggskedet som buss- och tågtrafik kan komma att påverkas. Vägtrafiken kommer bland annat att påverkas av den trafik som tillkommer för byggandet av anläggningen. Exakt mängd byggtrafik är dock inte fastställt men påverkan på vägtrafiken kommer att beaktas i produktionsplaneringen. Befintliga statliga vägar kommer i största utsträckning att behålla sina befintliga lägen. De vägar som kommer att påverkas får en likvärdig standard och i några fall även få mindre justeringar av sin sträckning. Trafikverkets kapacitetsanalyser har kommit fram till att dubbelspår på den banan är tillräckligt med avseende på järnvägssystemets framtida kapacitet. Att utforma banan med fyra spår har därför inte beaktats i projekteringen. Trafikverkets kapacitetsanalyser har

även kommit fram till att enkelspåret inte kommer att begränsa tågtrafiken genom Nyköpings tätort.

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

SSAB och Green Cargo

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

Trafikverkets svar:

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

Sjöfartsverket

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

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)

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

Havs och vattenmyndigheten

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

Vattenfall Eldistribution AB

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

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

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

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

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar till sig informationen. Påverkan på ledningarna inom korridoren utreds i det pågående arbetet med järnvägsplanen och Vattenfall kommer att bjudas in till möten för ledningssamordning.

Naturvårdsverket

Naturvårdsverket anser att Trafikverket bör presentera preliminära konsekvensbeskrivningar av föreslagen linjeplacering och utformning i samband med samråd om linjeval och utformning. Naturvårdsverket poängterar vikten av att det i den kommande miljökonsekvensbeskrivningen tydligt framgår vilka avvägningar som ligger bakom förslag till lokalisering och utformning.

Utifrån det under våren 2017 presenterade materialet avstår Naturvårdsverket från att lämna synpunkter rörande Ostlänkens placering och utformning på den aktuella delsträckan.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar med sig synpunkten i det kommande arbetet med miljökonsekvensbeskrivning av projektet.

Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI)

SMHI ställer sig positivt till att den nya stambanan byggs. Projektet kommer troligen att leda till att fler bilister väljer den miljövänligare järnvägen, vilket innebär att utsläppen av koldioxid och bilavgaser minskar.

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

Trafikverkets svar:

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

Trafikverket har utfört en översvämningssanalys och identifierat lågområden och potentiella översvämningssområden. I projekt Ostlänken jobbas det därför aktivt med klimatanpassning. Konstruktionerna anläggs så att de anpassas till ett framtida klimat för att undvika skador.

Försvarmakten

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

Luftfartsverket

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

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

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar med sig informationen i det kommande arbetet. Samråd med Skavsta flygplats hålls kontinuerligt.

Folkhälsomyndigheten

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

Statens geotekniska institut (SGI)

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

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

Trafikverkets svar:

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

4.6 Samråd med allmänheten

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

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

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

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

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

Åtgärdsvalsstudie för projekt Ostlänken

En skrivelse efterfrågar en åtgärdsvalsanalys för projektet.

Trafikverkets svar:

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

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

Alternativ till projekt Ostlänken

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

Trafikverkets svar:

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

Trafikering med andra tåg för minskad restid

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

Trafikverkets svar:

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

Svårförståeligt underlag vid öppet hus

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

Trafikverkets svar:

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

Riksintresse i konflikt med enskilda intressen

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

Trafikverkets svar:

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

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

Tunnlar för att minska intrång i kulturhistoriska miljöer

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

Trafikverkets svar:

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

investeringskostnaden. Även faktorer som områdets topografi, geologi och hydrogeologi påverkar var det är lämpligt att anlägga tunnlar.

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

Trafikverkets svar:

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

Behov av viltpassager

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

Trafikverkets svar:

I kommande projektering kommer passagemöjligheterna för djur och människor att detaljstuderas och redovisas i järnvägsplanen samt konsekvens beskrivas i miljökonsekvensbeskrivningen.

Ridstigar och jakt

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

Trafikverkets svar:

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

Jonas Nimfelt

Projektledare, delprojekt Nyköping

5 Underlag

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



TRAFIKVERKET

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

www.trafikverket.se