

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Ostlänken, delen Nyköpings resecentrum

Nyköpings kommun, Södermanlands län

Järnvägsplan – samrådshandling, 2019-04-11

Diarienummer: TRV 2014/19364



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 172 90 Sundbyberg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse Nyköpings resecentrum

Uppdragsansvarig: Annika Bergholtz, COWI

Dokumentdatum: 2019-04-11

Diarienummer: TRV 2014/19364

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 Nyköpings resecentrum 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 Nyköpings resecentrum som inkommit till Trafikverket fram till och med den 11 april 2019.

Under framtagandet av järnvägsplanen har samrådsmöten löpande hållits med Länsstyrelsen Södermanland, Nyköpings kommun, Sörmlands kollektivtrafikmyndighet, trafikoperatörer samt fastighetsägare som kan bli berörda av järnvägen. Ett samråd med allmänheten hölls i form av ett öppet hus den 25 januari 2017 tillsammans med ett samråd för kommunens detaljplan för resecentrum. Samrådet besöktes av cirka 250 personer. Efter det öppna huset har drygt 20 stycken skriftliga synpunkter inkommit till Trafikverket. Även efter samrådet med allmänheten har synpunkter fortsatt att komma in till Trafikverket. Ytterligare cirka 10 synpunkter behandlas i denna samrådsredogörelse.

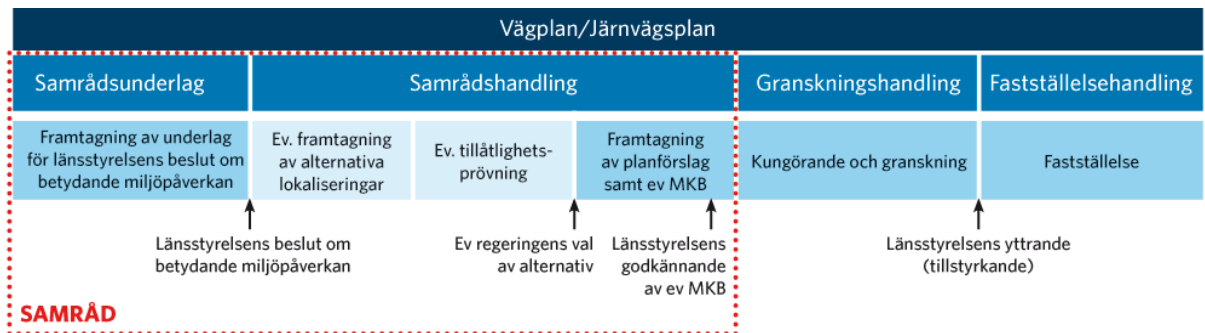
De synpunkter och frågor som inkommit har framförallt berört resecentrums utformning och lokalisering, bullerpåverkan, Brunngatans trafiksituation, samt förändringen av centrala Nyköpings karaktär till följd av järnvägen och dess påverkan på stads- och landskapsbilden. Det har även inkommit alternativa förslag som skulle kräva åtgärder utanför förordad järnvägskorridor och därmed större omtag av projektet.

Innehåll

1. PLANLÄGGNINGSPROCESSEN	5
2. PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING	6
3. SAMRÅDSKRETS	7
3.1. Förstudie och järnvägsutredning	7
3.2. Järnvägsplan – samrådsunderlag	7
3.3. Järnvägsplan – samrådshandling	7
4. SAMRÅD	8
4.1. Sammanfattning av samråd genomförda under förstudie, järnvägsutredning och samrådsunderlag	8
4.1.1. Förstudie	8
4.1.2. Järnvägsutredning	8
4.1.3. Järnvägsplan – samrådsunderlag	9
4.2. Samråd med Länsstyrelsen Södermanland	9
4.3. Samråd med Nyköpings kommun	11
4.4. Samråd med enskilda som kan bli särskilt berörda	13
4.5. Samråd med övriga berörda myndigheter, organisationer och andra intressenter	15
4.6. Samråd med allmänheten	19
5. UNDERLAG	25

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. Planläggningsprocess.

Den nuvarande planläggningsprocessen gäller från 2013 men utredningar har tidigare genomförts enligt den tidigare processen. En förstudie för hela Ostlänken 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 Nyköpings resecentrum berörs av järnvägsutredningen för sträckan Järna–Norrköping.

Vanligtvis behöver inte ett samrådsunderlag tas fram för järnvägsprojekt där det gjorts förstudie och järnvägsutredning enligt den gamla planläggningsprocessen. Efter att järnvägsutredningarna hade avslutats dröjde dock besked om järnvägsplan eftersom Ostlänkens genomförande var osäkert under en period. Beslut togs då om att ta fram ett samrådsunderlag för att det skulle gå att ta fram en separat järnvägsplan för Nyköpings resecentrum, även om Ostlänken inte skulle genomföras.

Samrådsunderlaget upprättades baserat på den korridor som förordades i järnvägsutredningen. Länsstyrelsen baserar sitt beslut om huruvida projektet kan antas ha betydande miljöpåverkan eller inte på samrådsunderlaget. Länsstyrelsen Södermanland tog den 20 oktober 2014 beslutet att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Det efterföljande arbetet med att ta fram förslag till spårlinje resulterade i att utredningsområdet behövde utökas. Det utökade utredningsområdet presenterades i ett kompletterande samrådsunderlag (daterat 2016-04-19) varpå Länsstyrelsen Södermanland den 23 november 2016 förnyade beslutet att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan (diariefört på nummer 2014/19364).

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: 2016-04-29, 2016-10-07 och 2018-01-09.

Den aktuella planläggningsbeskrivningen för detta projekt finns på projektets hemsida:

<https://www.trafikverket.se/nara-dig/projekt-i-flera-lan/Ostlanken/vad-handar-dig-nara-dig/Nykoping/samrad-nykopings-resecentrum/>

3. Samrådsrets

3.1. Förstudie och järnvägsutredning

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

3.2. Järnvägsplan – samrådsunderlag

I samrådsretsen för samrådsunderlaget ingick länsstyrelsen, kollektivtrafikmyndigheten och Nyköpings kommun. Utöver det riktades samrådsmötet till en bredare allmänhet som aviserades med hjälp av annons i tidning.

3.3. Järnvägsplan – samrådshandling

Eftersom projektet antas medföra betydande miljöpåverkan gäller utökad samrådsrets. Samrådsretsen har definierats med utgångspunkt i Trafikverkets checklista och består av Länsstyrelsen Södermanland, kollektivtrafikmyndigheten och Nyköpings kommun. Till detta tillkommer allmänheten, relevanta myndigheter och organisationer, samt gruppen enskilda som kan bli särskilt berörda. Vid urval av relevanta myndigheter och organisationer har hänsyn tagits till de som yttrat sig i tidigare skeden. De som räknas till gruppen enskilda som kan bli särskilt berörda är fastighetsägare inom utredningsområdet, samt 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).

Av sändlistan framgår vilka som har fått en särskild inbjudan till det allmänna samrådsmötet. För att annonsera om tillfället gick det ut en inbjudan till relevanta myndigheter och organisationer samt särskilt berörda. Med inbjudan fanns en folder med övergripande information om projektet. Inbjudan skedde också via annonser i media samt på Trafikverkets och kommunens hemsida.

4. Samråd

4.1. Sammanfattning av samråd genomförda under förstudie, järnvägsutredning och samrådsunderlag

Under förstudien och järnvägsutredningarna har det hållits flera olika samråd. Nedan sammanfattas de stora dragen i inkomna synpunkter som direkt kan härröras till Ostlänkens sträckning genom Nyköpings kommun. Synpunkter med avseende på process, formalia, material, utredningsalternativ och varianter som inte är geografiskt knutna till Nyköpings kommun har utelämnats i denna sammanställning.

Inkomna synpunkter från förstudieskedet är diarieförda på nummer BRÖ 03-1047/SA20. Inkomna synpunkter från järnvägsutredningsskedet är diarieförda på nummer 2010/25632.

4.1.1. Förstudie

Förstudien togs fram av bolaget Nyköping-Östgötalänken AB. Under förstudien hölls samrådsmöten för allmänheten och organisationer samt för berörda kommuner, däribland Nyköping, från förstudiens start i augusti till och med den 15 december 2001. Samråd inom projektet skedde även mellan representanter för berörda kommuner, länsstyrelser, angränsande projekt samt 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 till andra sträckningar/korridorer skickades in då det ansågs att de presenterade korridorerna skulle innebära ingrepp i natur- och kulturmiljön. Bland annat ansågs det att stationen vid Nyköping ska förläggas i staden och inte vid Skavsta. Kommunen framförde att de ser utbyggnaden av Ostlänken som ett angeläget projekt för Nyköping/Oxelösunds samhällsutveckling samt även ur ett nationellt perspektiv.

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 val av lokaliseringsalternativ) ställdes ut på relevanta platser längs sträckan, däribland Nyköpings stadshus, mellan den 16 december 2008 och den 15 februari 2009.

Såväl Länsstyrelsen Södermanland som Nyköpings kommun och Regionförbundet Sörmland förordade alternativet med lång bibana genom centrala Nyköping. Vidare ansåg Länsstyrelsen Södermanland att påverkan på den mest värdefulla åker- och skogsmarken bör undvikas och kommunen påpekade att stor omsorg bör läggas för att minimera miljöpåverkan på den befintliga bebyggelsemiljön i centrala Nyköping. Länsstrafiken Södermanland pekade på vikten av styva tidtabeller, särskilt mellan Nyköping och Stockholm, samt att stationen i Nyköping bör utformas så att en framtida trafikering med resande på TGOJ-banan inte försåras.

4.1.3. Järnvägsplan – samrådsunderlag

I skedet samrådsunderlag skedde samråd med allmänheten, enskilda som särskilt berörs, relevanta organisationer, kommunen, länsstyrelsen, kollektivtrafikmyndigheten samt övriga myndigheter som berörs.

Ett samrådsmöte där projektet diskuterades hölls med Länsstyrelsen Södermanland den 28 mars 2014. Viktiga frågor som togs upp var bland annat hur järnvägsplanen förhåller sig till kommunens detaljplanering, avgränsning av miljöaspekter och påverkan på natur- och kulturvärden, arkeologiska utredningar, markanspråk vid Västra kyrkogården, med mera.

Löpande samråd har även skett med Nyköpings kommun där kommunen bland annat påtalat att buller och vibrationer bör hanteras mer noggrant med avseende på ökade mängder gods- och persontrafik genom centrala staden. Avseende det utökade utredningsområdet har kommunen påpekat att området kring Hemgården är detaljplanlagt och en planändring eller upphävande av del av plan måste ske. Detta har också skett i och med att en ny detaljplan vann laga kraft i juli 2018. Det utökade området kring Väderbrunn tillhör de mest bördiga jordbruksområdena i östra Sverige. Här vill kommunen att anspråken på åkermarken så långt möjligt minimeras. Andra viktiga frågor är att minimera påverkan på Idbäcken och att tillse fortsatt god tillgänglighet till de arbetsvägar som finns i området.

Ett möte med kollektivtrafikmyndigheten där projektet presenterades ägde rum den 24 april 2014 på Nyköpings kommun. Viktiga synpunkter från kollektivtrafikmyndigheten var att resecentrums utformning bör tillåta en framtida sammankoppling av Nyköpings resecentrum med Skavsta alternativt möjligheten till persontrafik på TGOJ-banan, att resecentrum blir en attraktiv knutpunkt samt att pendlingsmöjligheter under byggtiden säkerställs. Vid ett senare möte den 25 maj 2016 diskuterades ytterligare frågor kopplade till byggtiden, bland annat om det går att stänga av trafiken på Brunnsgratan helt. Vidare betonades vikten av att bibanan utformas väl och med dubbelspår på delar av sträckan för att inte höghastighetstågen ska påverkas.

Den övervägande delen av inkomna synpunkter från organisationer och allmänhet gällde resecentrums placering och Ostlänkens beslutade sträckning. Kompletterande samråd har skett med berörda parter efter utvidgningen av utredningsområdet.

Läget för resecentrum är fastslaget i kommunens fördjupade översiktsplaner från 2006 och 2013. Trafikverket tog i järnvägsutredningen 2010 beslut om Ostlänkens dragning via det planerade resecentrumet.

4.2. Samråd med Länsstyrelsen Södermanland

Samråd med länsstyrelsen har hållits löpande under arbetet med järnvägsplanen i form av bland annat möten. Vid mötena har bland annat Trafikverket informerat om projektet och samarbetsformerna har diskuterats. Farligt gods och skyddsavstånd från järnväg är exempel på frågor som diskuterats. Minnesanteckningar från mötena finns diarieförda.

Länsstyrelsen har i ett samrådsyttrande till Nyköpings kommun gällande detaljplan för Nyköpings resecentrum, daterat 2017-02-28, lämnat synpunkter gällande kulturmiljövärden. Synpunkterna berör delvis även järnvägsplanen och har beaktats i den fortsatta järnvägsplanprocessen. Frågor som synpunkterna berör inkluderar:

- Befintlig undergång från stationshusets pelargång och trappöverbyggnad på perrong samt skärmtak
- Behovet av bullerdämpande åtgärder på Södra och Norra Bangårdsgatan samt vid stationen
- Järnvägsplanens intrång i Västra kyrkogården som är skyddad enligt 4 kap. kulturmiljölagen
- Risk- och säkerhetsaspekter i området för resecentrum

Gällande fornlämningar har länsstyrelsen inget att erinra mot planförslaget.

Kännedomen om kemisk status för grundvattenförekomsten Larslundsmalmen i berört järnvägsplanområde anses vara bristfälligt utredd. Hur förorenade områden och dagvatten hanteras inom projektet kan påverka grundvattenförekomstens status och möjligheten att bidra till att miljö kvalitetsnormen för grundvatten inte överskrids. I underlaget saknas redovisning om detta.

Gällande buller ska bullerutredningen beakta all trafik på Trafikverkets väg och järnväg för att kunna bedöma erforderliga bullerskydd, speciellt i anslutning till E4 och angränsande järnvägar. Riktlinjer för nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur ska följas. Ur risk- och säkerhetssynpunkt bör bullerskyddsskärmarna utformas så att klättring på dessa försvåras.

Länsstyrelsen påpekar att i det fall framtida uppställningsplatser avses möjliggöra en framtida rangerbangård för vagnar med farligt gods bör detta förhållande beaktas ur ett risk- och säkerhetsperspektiv i den fortsatta planeringsprocessen.

Länsstyrelsen påtalar även att det i området finns kända markföroreningar och att det även kan finnas icke dokumenterade föroreningar vilka behöver beaktas i den fortsatta planeringsprocessen.

Länsstyrelsen påtalar risken för spridning av invasiva arter när avbanade örtrika grusmarker återförs till området. Denna risk bör belysas i miljökonsekvensbeskrivningen.

Den sammanvägda bedömningen är att länsstyrelsen, med vissa förbehåll, ställer sig bakom Trafikverkets förslag till spårinje för delprojekt Nyköping. Länsstyrelsen påpekar för delen Nyköpings resecentrum att frågor gällande kulturmiljö, grundvattenförekomst och buller behöver följas upp i det fortsatta planeringsarbetet.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har tagit till sig länsstyrelsens synpunkter. Anläggningen ska utformas så att risken för förorening av mark och vatten i bygg- och driftskedet begränsas. Med de bullerskyddsåtgärder som ska vidtas kommer inga riktvärden för buller att överskridas. Utförligare svar ges i Trafikverkets svar på synpunkter från enskilda som kan bli särskilt berörda (se avsnitt 4.4) och övriga berörda myndigheter, organisationer och andra intressenter (se avsnitt 4.5).

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, risk och säkerhet samt resandeprognoser är frågor som har diskuterats. Minnesanteckningar från referensgruppmöten finns diarieförda. Under hösten 2017 ägde separata samrådsmöten rum där ansökningsprocessen för tillstånd för vattenverksamhet (i kommunens regi) behandlades.

I Nyköpings kommuns yttrande daterat 2017-01-25 betonas att det är viktigt att det skapas en järnvägsanläggning som tar höjd för ökat resande på järnväg. Kommunen ser gärna att anläggningen byggs så snart som möjligt. Vad det gäller passager över och under järnvägen påpekar kommunen att det är viktigt att de sex passager som nämns i översiktsplanen görs trygga, attraktiva och säkra. I annat fall kan alternativet att gå över en trafikerad gata vara mer lockande för den enskilde. Särskilt tunnlar kan upplevas som otrygga och för dem är det viktigt med god belysning och att de är välvårdade och gjorda av material som underlättar klottersanering.

Vad det gäller bullerpåverkan anser kommunen att det är missvisande att bullerkartan endast visar bullerutbredningen från järnvägen samt de bullerskydd som planeras inom aktuell järnvägsplan, speciellt i anslutning till E4 och i anslutning till angränsande järnvägsplaner. Allmänt anser kommunen att gällande riktlinjer för nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur (55 dB ekvivalent nivå vid fasad och 70 dB maximal nivå vid uteplats) ska klaras.

Vad gäller bullerskydden som planeras anser kommunen att det är bra att bullerplank planeras vid utsatta fastigheter men betonar att de kan komma att utgöra betydande visuella barriärer varför det blir viktigt att prioritera deras utformning. Några viktiga områden som kommunen nämner där det saknas bullerskydd, eller vars bullersituation även påverkas av angränsande järnvägsplan, är kyrkogården, Nöthagen, Sunlightområdet samt fastigheterna Väster 1:3, 1:38, 1:39, Anderslund 1:15 och Ferguson 1.

Angående teknikhuset som planeras i anslutning till kyrkogården påpekar kommunen att utformningen av detta är viktig för stadsbilden i ett känsligt område.

Huvudvattenledningar från Högåsens vattenverk ligger inom korridoren och det är av största vikt att hänsyn tas till dessa, både i planering och i byggskedet.

Inom korridoren finns kända förekomster av förorenad mark som inte noteras i samrådsmaterialet. Vid åtgärder som berör dessa områden tillkommer eventuell sanering.

I västra delen kommer ett område med värdefull jordbruksmark att tas i anspråk. Detta står i konflikt med vad som förespråkas i den fördjupade översiktsplanen och en minimering av intrånget måste eftersträvas. Vid koloniträdgårdarna vid Hemgården innebär järnvägen ett intrång i vad som utpekats som värdefull natur i den fördjupade översiktsplanen. Kommunen förutsätter att Trafikverket planerar för kompensationsåtgärder.

Kommunen undrar om Trafikverket räknar med att åtkomsten för att bygga och underhålla anläggningarna är säkrad med järnvägsplanområdet och områdena markerade för tillfällig nyttjanderätt, eller om ytterligare områden kan behöva tas i anspråk.

Kommunen påpekar att kompensationsytor kan skapas på järnvägsbank med små medel, dock krävs skötsel för att värdena ska behållas.

För att beakta risken för brand och olyckor förtydligar kommunen att Länsstyrelsen Södermanlands hänvisningar om farligt gods ska följas. Om det kommer att stå tåg med farligt gods en längre period på de platser som är markerade som uppställningsplatser för tåg ska räddningstjänsten underrättas. Vid uppställningsplatserna vill räddningstjänsten ha grindar i båda sidorna för att insatser ska underlättas. Räddningstjänsten behöver även ha åtkomst till servicevägar för att komma åt järnvägen i fall av olycka. Särskilt under byggtiden ökar olycksrisken och det ska finnas någon form av insatsplan för byggarbetsplatserna.

Kommunen påpekar att Dammgruveförbindelsen och Å-promenaden som utpekats som gröna förbindelser i den fördjupade översiktsplanen saknas i friluftsupperlaget.

Trafikverkets svar:

Trafikverket delar kommunens syn att det är viktigt att järnvägsanläggningen tar höjd för ett ökat resande och att den byggs ut så snart som möjligt. Trafikverket avser att utforma passagerna över och under järnvägen väl så att de blir trygga, attraktiva och säkra.

Vad det gäller bullerpåverkan är påverkan från all statlig infrastruktur beaktad. Bullerpåverkan och eventuella bullerskydd kopplade till trafik utanför planområdet hanteras i angränsande järnvägsplaner. I arbetet med bullerskyddsutformning har val av åtgärder styrts av vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Trafikverket följer riktlinjerna för nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur. Det innebär dock i detta fall högst 60 dB för ekvivalent ljudnivå inomhus eftersom tågen kör i lägre hastighet än 250 km/tim längs denna sträcka. Med de bullerskyddsåtgärder som ska vidtas kommer inga riktvärden för buller att överskridas.

Trafikverket tar till sig synpunkten om teknikhuset i anslutning till kyrkogården.

Trafikverket tar hänsyn till huvudvattenledningarna inom korridoren.

Information om förekomster av förorenade områden finns och har stämts av med kommunen. Trafikverket verkar för att de markföroreningar som berörs av järnvägsplanen hanteras på ett korrekt sätt.

Vad det gäller området med värdefull jordbruksmark i väster har Trafikverket verkat för att minimera intrånget i omkringliggande jordbruksmark. Cirka 5,8 hektar åkermark avskiljs dock och där kan det bli aktuellt att lösa in det avskurna markområdet om fastighetsägaren så önskar. Även intrånget vid koloniträdgårdarna kommer att bli ytterst begränsat. Trafikverkets avser generellt att vidta skyddsåtgärder snarare än kompensationsåtgärder.

Trafikverket behöver inte ytterligare områden utöver järnvägsplanområdet och områden markerade för tillfällig nyttjanderätt för att kunna bygga och underhålla anläggningarna.

Trafikverket ser över möjligheten att skapa kompensationsytor på järnvägsbank.

För att minimera risken för brand och olyckor avser Trafikverket att följa Länsstyrelsen Södermanlands och räddningstjänstens hänvisningar om farligt gods samt behov av tillträde till uppställningsplatser.

Järnvägsplanen medger att de utpekade förbindelsestråken Dammgruveförbindelsen och Åpromenaden bevaras och utvecklas för människor, växter och djur.

4.4. Samråd med enskilda som kan bli särskilt berörda

Enskilda möten har hållits löpande under projektet med de fastighetsägare som kan bli särskilt berörda av järnvägen. För delen Nyköpings resecentrum har möten genomförts med Statens fastighetsverk, Svenska kyrkan samt Samhällsbyggnadsbolaget. De enskilda som kan bli särskilt berörda har även bjudits in till det allmänna samrådsmötet som hölls i Nyköping den 25 januari 2017 (se avsnitt 4.6).

Statens fastighetsverk

Statens fastighetsverk (SFV) representerar staten som ägare av fastigheterna Stora Kungsladugården 2:1 och Lilla Kungsladugården 1:1 och har under hela projektets gång varit en aktiv samrådspart och inkommit med yttranden och deltagit i samrådsmöten.

I ett yttrande på det utökade utredningsområdet konstaterar SFV att detta ligger inom området för riksintresset för kulturmiljövården Arnö-Stora Kungsladugården. Inom detta område finns högklassig åkermark och SFV motsätter sig att sådan mark tas i anspråk för järnvägsändamål, därtill kommer järnvägen att påverka kulturmiljön och landskapsbilden negativt.

På grund av områdets geotekniska och hydrologiska förutsättningar finns det dessutom tekniska problem med att placera den föreslagna västra anslutningen på åkermark. Den västra anslutningen ligger delvis på befintliga vattenledningar, vilket redan idag är ett problem då befintlig järnväg korsar och ligger i närheten av vattenledningen. Arrendatorn har dessutom lagt ner mycket arbete på att förbättra åkermarkens dränering och är kritisk till hur Trafikverket sköter befintlig trumma under Nyköpingsbanan. Arrendatorn anser att det skulle vara bra om den nya trumman under Nyköpingsbanan blir så lång att arrendatorn kan rensa trumman utan att behöva gå in i järnvägsområdet.

Utöver järnvägens sträckning har SFV lämnat synpunkter på placering av dammar för fördröjning av dagvatten, placering av teknikbyggnader och servicevägar. SFV föreslår att serviceväg endast anläggs längs med TGOJ-banan/bibanan och att nytt teknikhus vid korsningen Idbäcken/Nyköpingsbanan anläggs på den norra sidan om järnvägen med anslutningsväg från serviceväg vid TGOJ-banan för att minimera vägar vid Nyköpingsbanan. SFV anser också att det skulle vara bra om befintlig väg på södra sidan av Nyköpingsbanan tas bort.

Om stora arealer jordbruksmark stängs in och blir obrukbara önskar SFV få hjälp av Trafikverket med att få kompensationsmark vid till exempel kommunens fastighet Väderbrunn 1:14. De påpekar även att matjorden som skrapas av vid byggandet bör läggas för sig för att sedan kunna återföras till de arealer där brukningen kan återupptas när järnvägen är färdigbyggd.

Trafikverkets svar:

I spårlinjearbetet har Trafikverket studerat möjligheterna att justera spårlinjen för att, om möjligt, minska intrång på värdefull jordbruksmark samt minimera påverkan på kulturmiljö, landskapsbild och korsande ledningar. Flera olika spårdragningar har tagits fram och kommunicerats med SFV. Den lösning som ingår i järnvägsplanen har så långt möjligt beaktat SFV:s intressen och försökt minimera intrånget i jordbruksmarken på deras fastighet. Trafikverkets avser generellt att vidta skyddsåtgärder snarare än kompensationsåtgärder.

Avvattning från järnvägen ska ledas till det kommunala dagvattennätet eller närliggande recipient och följa EU:s vattendirektiv och Trafikverkets tekniska krav för avvattning. Den arrenderade marken är täckdikad vilket medför att nya diken och samlingsledningar kommer att behöva anläggas då spåren skär av de befintliga. Det nya spåret kommer att ligga mycket högre än det befintliga vilket förbättrar dräneringsförhållandena markant. Där spåren ligger lägre anläggs pumpstationer.

Synpunkterna om placering av dagvattendammar, teknikbyggnader och servicevägar har beaktats men inte kunnat tillgodoses fullt ut. Befintlig väg söder om Nyköpingsbanan kommer att behövas som serviceväg till bland annat dammen som ska anläggas för dagvattenfördröjning.

Möjligheten att lagra matjord ska beaktas i detaljprojekteringen.

Svenska kyrkan

Ett möte hölls med Svenska kyrkan och Nyköpings kommun den 1 december 2016 där Trafikverket informerade om projektet. Vid mötet diskuterades hur mark under byggtiden kan behöva tas i anspråk och vilka anläggningar som kan behöva anläggas permanent. Kyrkan ansåg att placeringen av servicebyggnad troligtvis inte är lämplig för permanentskedet, med hänsyn till inskränkningen av markytorna intill byggnaden, och önskade ny placering.

Ett nytt möte hölls med Svenska kyrkan den 28 augusti 2018. De funktioner som Nyköpings församling har i de berörda lokalerna är förråd för traktor, gräsklippare och övriga redskap samt personalutrymmen i form av omklädningsrum och lunchrum. Nyköpings kommun har försökt att hitta lämplig mark för de nödvändiga funktionerna i närheten av kyrkogården, men församlingen har konstaterat att de olika alternativen inte fungerar för deras verksamhet. Församlingen föredrar istället att förrådsfunktionerna byggs på den befintliga Nya kyrkogården med möjlighet att ha en bil med släpkärria lastad med gräsklippare och övriga redskap redo att köra ner till Västra kyrkogården när arbete behöver utföras där.

Trafikverkets svar:

Trafikverket kan i normalfallet köpa mark för järnvägsändamål först efter det att järnvägsplanen har vunnit laga kraft. I det här fallet bör dock ett avtal mellan Trafikverket och församlingen kunna tecknas tidigare så att församlingen hinner bygga de nya förrådsbyggnaderna som behövs på Nya kyrkogården i god tid innan befintliga lokaler rivs. Trafikverket anlitar oberoende värderingsmän som värderar mark och byggnader inför avtalstecknande. Detta bedöms kunna ske omkring 2020 när järnvägsplanen är fastställd.

Samhällsbyggnadsbolaget

Den 13 december 2018 hölls ett samrådsmöte med Samhällsbyggnadsbolaget (SBB). När Brunngatan stängs av under byggskedet leds trafiken om vilket påverkar delar av SBB:s fastighet Raspen 3. Vid samrådet diskuterades markintrånget vid västra passagen av resecentrum och under vilka tider som inskränkningar i deras fastighet kommer att pågå samt hur pågående arbete med detaljplan för kvarteret Raspen (Nöthagen) påverkas. SBB lämnade synpunkten att markintrånget och inskränkningen på deras fastighet ska minimeras och att de önskar en fastställd tidplan för inskränkningarna under byggskedet.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har beaktat synpunkterna och försökt minimera intrånget i deras fastighet. En tidplan för byggskedet kommer att kommuniceras när detta har tagits fram i bygghandlingsskedet.

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

Enskilt samråd har under projektet hållits med bland annat Sörmlands kollektivtrafikmyndighet, Green Cargo och SSAB. I övrigt är det flera myndigheter och organisationer som har fått en inbjudan till samrådsmötet med allmänheten i Nyköping (se avsnitt 4.6). Med inbjudan skickades det även med en folder med övergripande information om projektet. Vilka myndigheter och organisationer som fått inbjudan framgår av sändlistan.

Sörmlands kollektivtrafikmyndighet

Samrådsmöte med kollektivtrafikmyndigheten har genomförts vid två tillfällen. Vid ett av tillfällena medverkade även Mälars (nuvarande Mälardalstrafik). Minnesanteckningar från mötet finns diarieförda. Vid mötena har bland annat trafik under byggtiden, samrådsformer samt utformning av uppställningsspår, signaler och spårväxlar diskuterats.

Kollektivtrafikmyndigheten var en av de instanser som fick samrådsunderlaget på remiss i det tidigare skedet av projektet och inkom med ett yttrande, daterat 2014-08-20. Överlag framförde de att underlaget var väl genomarbetat och att projektmålen var bra. Kommentarer lämnades bland annat på resecentrum. De framförde att de önskar att det blir en attraktiv och genomtänkt knutpunkt vars utformning inte bör försvåra möjligheten för framtida sammankopplingar med Skavsta eller möjlighet till persontrafik på TGOJ-banan. Andra synpunkter som framfördes var att pendling ska fungera under byggtiden samt att möjligheten till utbyggnad av dubbelspår genom hela Nyköping inte bör försvåras i projektet.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har beaktat synpunkterna. En tillfällig väg för buss-, gång- och cykeltrafik kommer att anläggas under järnvägen när den nya bron vid Brunngatan byggs. Arbetena med broarna över Brunngatan och anslutningsarbetena mot Norrköping och TGOJ-banan kommer att kräva en total trafikavstängning under sex veckor för trafiken genom Nyköpings resecentrum (Stockholm–Nyköping–Norrköping). Ersättningstrafik för persontransporter kommer då att ske med bussar.

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 byggtid. SSAB framförde att stopp upp till en vecka kan godtas om de får reda på planerade stopp minst 2 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. Västra anslutningen till bibanan mot Skavsta – som delvis utgörs av TGOJ-banan – kan byggas utan påverkan på tågtrafiken.

Berörda ledningsägare

Ett flertal samordningsmöten har hållits med ledningsägare som på något sätt blir påverkade av järnvägsplanen. Alla ledningar som korsar spåret, samt ledningar längs med inom markanspråket, räknas som konflikter. Samordningsmöten har hållits med Gästabudstaden, Nyköping Vatten, Nyköping-Oxelösunds Vattenverksförbund, Skanova, SSAB samt Vattenfall Eldistribution. Minnesanteckningar från mötena finns diarieförda.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har stämt av med samtliga ledningsägare för att kunna bedöma att den planerade järnvägsanläggningen är byggbar. Förslag på omläggning av ledningar har utarbetats och kommer att utredas vidare i nästa skedes detaljprojektering.

Försvarsmakten

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

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)

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

Sveriges geologiska institut (SGI)

SGI påpekar att geotekniska förstärkningsåtgärder inte nämns i det kompletterande samrådsunderlaget. SGI förutsätter att behovet av geotekniska förstärkningsåtgärder bedöms i järnvägsplanen så att tillräckligt markanspråk säkerställs för att möjliggöra åtgärder där så krävs.

I det ursprungliga samrådsunderlaget nämns behovet av grundförstärkning på grund av ökad belastning av jorden. Det nämns att undersökningar behövs för att kunna dimensionera förstärkningarna. SGI delar denna uppfattning och förtydligar att det är viktigt med tillräckligt markanspråk så att ordentliga förstärkningar kan göras, området kring Nyköpingsån är ett särskilt viktigt område. I samrådsunderlaget anges att det finns risk för grundvattensänkning och att en undersökning krävs som klarlägger konsekvenser för omgivningen. SGI förtydligar att det är väsentligt att detta görs.

SGI påpekar slutligen att de förutsätter att erforderliga undersökningar görs med hänsyn till att utredningsområdet är potentiellt förorenat samt påminner om skyldigheten att underrätta tillsynsmyndigheten om förorenade massor påträffas. Om förorenat material påträffas är det viktigt att detta omhändertas för att undvika spridning.

I en kompletterande skrivelse har SGI även gett sina synpunkter på samrådshandling för tillstånd vattenverksamhet för Nyköpings resecentrum. SGI förutsätter att de geotekniska säkerhetsfrågorna i detaljplanprocessen har beaktats på adekvat sätt. SGI har inte beretts möjlighet att granska underlaget PM Hydrogeologi, som det hänvisas till i samrådsunderlaget. SGI vill därför ge några allmänna synpunkter som bör beaktas.

Synpunkterna rör bland annat länshållning av schakter och risken för sänkning av grundvattennivåer, att riskanalys bör upprättas vid vibrationsalstrande arbete samt att avsänkning utanför schakt inte alltid sker där man förväntat sig i närområdet. Vidare rekommenderas det att en strategi tas fram för hanteringen av eventuella uppkomna föroreningar och att ytterligare miljötekniska markundersökningar utförs för att avgränsa och karakterisera föroreningarna samt att en masshanteringsplan upprättas.

Trafikverkets svar:

Geotekniska undersökningar och mätningar har genomförts fortlöpande under projektet för att säkerställa att erforderliga förstärkningsåtgärder vidtas. Dessa inryms i järnvägsplanens markanspråk.

Trafikverket tar till sig synpunkten om risken för förorenat material och skyldigheten att underrätta om förorenat material påträffas. Trafikverket verkar för att de markföroreningar som berörs av järnvägsplanen hanteras på ett korrekt sätt.

Passager under järnvägen kommer att utföras som vattentäta konstruktioner med hänsyn till rådande grundvattennivåer. Permanent avsänkning av grundvattenytan kommer att uppstå men den bedöms inte påverka omgivningen. Länshållning av schakter kan bli aktuell i byggskedet. Länshållningsvattnet ska då genomgå erforderlig rening och tillstånd inhämtas från mark- och miljödomstolen.

Även de kompletterande allmänna synpunkterna har beaktats i det fortsatta arbetet, bland annat har en masshanteringsplan tagits fram. Den innehåller även en strategi för kompletterande provtagningar i samband med att markarbeten utförs.

Sveriges geologiska undersökning (SGU)

SGU meddelar att de inte har något att erinra mot projektet och hänvisar till deras hemsida för information om geologiska förutsättningar i området.

Kommunbygderåd Nyköping

Kommunbygderådet menar att det kan vara aktuellt med ett mindre parkeringshus i anslutning till resecentrum för att säkerställa att det finns tillräckligt med parkeringsplatser för personbilar. Vidare anser de att det kan vara angeläget att sätta in pendeltåg på TGOJ-banan mellan Oxelösund och Nyköpings resecentrum, och eventuellt även Skavsta. Det påpekas även att trafiken på bibanan, inklusive sträckan genom Nyköping, kommer att öka väsentligt vid alternativet med kort bibana och station i Skavsta. I skrivelsen förordas en utformning med dubbelspår för att kapacitetsmässigt kunna hantera den ökade trafikeringen i det fall samtliga tåg som gör uppehåll i Skavsta går via bibanan.

Trafikverkets svar:

Markanvändningen i Nyköpings kommun, annat än den som järnvägsanläggningen tar i anspråk, hanteras av Nyköpings kommun. Trafikverket översänder synpunkten till kommunen. Trafikeringen på TGOJ-banan hanteras inte inom ramen för detta projekt,

dock omöjliggör inte järnvägsplanen en framtida utökning av trafikeringen på TGOJ-banan. Trafikverket har utrett behovet av kapacitet på bibanan och gjort bedömningen att enkelspår i kombination med dubbelspår på en sträcka förbi Nyköpings resecentrum är kapacitetsmässigt tillräckligt för att hantera framtida trafik.

Vattenfall Eldistribution

Vattenfall konstaterar att de har ledningar av olika karaktär inom korridoren, både markförlagda ledningar och luftledningar. Både inom västra anslutningen och bangårdsområdet har Vattenfall ledningar med särskilt höga spänningsnivåer. Att flytta eller bygga om sådana ledningar kräver en omfattande tillståndsprocess eftersom tillstånd erhålls med linjekoncession av Energimarknadsinspektionen. Sådana åtgärder är både tidskrävande och kostsamma och Vattenfall önskar kontaktas i god tid för att utreda om regionnätet påverkas.

Koncessionsplikten kan även omfatta kablar, anläggningsdelar samt transformatorstationer som ombesörjer regionnätet. Projektet kan även komma att påverka Vattenfalls nätstation beroende på bredden på järnvägsbron efter ombyggnad. Vattenfall önskar att få återkomma med ett mer detaljerat yttrande när järnvägsplanen finns för granskning.

Ett separat samrådsmöte har även hållits med Vattenfall Eldistribution och Pöyry Sweden gällande nya planerade ledningar till transformatorstationerna Nyköping Östra och Nyköping Västra. Minnesanteckningar från mötet finns diarieförda.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har tagit till sig informationen och stämt av med samtliga ledningsägare för att kunna bedöma att den planerade järnvägsanläggningen är byggbar. Förslag på omläggning av ledningar har utarbetats och kommer att utredas vidare i nästa skedes detaljprojektering. Omläggning av externa luftburna anläggningar kommer att projekteras av ledningsägaren och redovisas med översiktligt omläggningsförslag i samordningsmodellen som tillhör systemhandlingen. Trafikverket ser till att Vattenfall får tillgång till granskningshandlingen av järnvägsplanen.

Sörmlands museum

Sörmlands museum påpekar att eftersom de flesta fastigheter som det planeras bullerskydd för har höga kulturhistoriska värden är det viktigt att bullerskydden utformas så att de tar hänsyn till byggnadernas exteriör och karaktär. Detta gäller även bullerskärmarna vid stationen samt perrongens plattformstak och den glasade trappöverbyggnaden till tunnelnedgången. Generellt skulle bullerskydden längs spåren kunna ge stor barriärverkan och påverkan på stadsbilden varför det är viktigt att utforma dessa med omsorg. Även hus som det planeras fönsteråtgärder för har i stor utsträckning höga kulturhistoriska värden.

Sörmlands museum framför även att de så kallade ANA-garagen i kvarteret Fargo har höga kulturhistoriska värden vilket bör noteras i planförslaget. De ser negativt på exploatering av mark tillhörande Lilla och Stora Kungsladugården, detta skulle påverka både historiska aspekter samt den öppna landskapsbilden. Slutligen vill museet att perrongens skärmtak arbetas in och beaktas i förslaget eftersom detta är ovanligt och kulturhistoriskt värdefullt. Ett alternativ är att det flyttas inom stationsområdet.

Även ett separat möte, den 6 mars 2018, har hållits med Sörmlands museum. Syftet var att informera om det pågående arbetet med järnvägsplan för delen Nyköpings resecentrum

samt att inhämta synpunkter på arbetet med järnvägsplanen med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Även kommunens arbete med ny detaljplan diskuterades. Minnesanteckningar från mötet finns diarieförda.

Trafikverkets svar:

Trafikverket är medvetna om de höga kulturhistoriska värdena kopplade till fastigheterna. Bullerskydden är förlagda och utformade så att så stor hänsyn som möjligt tas till byggnadernas exteriör och karaktär. Genomsiktliga bullerskydd ska minska känslan av mur och reducera barriäreffekter.

Spårlinjen är justerad för att i möjligast mån minska intrång i jordbruksmarken och minimera påverkan på andra värden, såsom kulturmiljö och landskapsbild.

Perrongens skärmtak uppfyller inte funktionskraven och kommer därför att behöva avlägsnas. Nyköpings kommuns ambition är dock att entrébyggnaderna invändigt ska påminna om plattformstakets stödpelare utseendemässigt.

4.6. Samråd med allmänheten

Samråd med allmänheten har hållits i form av ett öppet hus i Nyköping. Allmänheten har löpande under projektet haft möjlighet att komma med frågor och synpunkter på projektet.

Ett samråd med allmänheten hölls i form av ett öppet hus den 25 januari 2017 tillsammans med ett samråd för kommunens detaljplan för resecentrum. Underlag till samrådet fanns på Trafikverkets hemsida samt i kommunhuset och på biblioteket i Nyköping. Öppet hus hölls på Culturum i Nyköping mellan klockan 17 och 20. Under denna tid ställdes kartmaterial ut och personer från Trafikverkets projektorganisation närvarade för frågor och synpunkter. Det hölls även muntliga presentationer av Trafikverket och kommunen en gång i timmen. Samrådet besöktes av cirka 250 personer.

Synpunkter som inkommit på Nyköpings kommuns detaljplan och övriga planer har skickats vidare till kommunen och bemöts inte i denna samrådsredogörelse. Härefter redogörs endast för synpunkter på Trafikverkets anläggning och verksamhet.

Under samrådsmötet ställdes det bland annat flera frågor om markanspråk och bullerpåverkan från järnvägen. Flera personer undrade om vad som ligger till grund för föreslagen sträckning samt om specifika fastigheter eller hus kommer att beröras av intrång och vad som i så fall kommer att ske. Angående bullerpåverkan ställdes det frågor om hur omfattande denna kan bli och hur åtgärderna kommer att se ut samt när de kommer att genomföras. En del personer frågade om alternativa lösningar kopplat till projekt Ostlänken i stort, hur tidplanen ser ut, vad som händer om projektet inte blir av, hur trafikeringen kommer att se ut, med mera. Angående resecentrum ställdes det frågor om varför resecentrum planeras i denna del av staden samt hur tillgängligheten till plattformarna säkerställs för samtliga grupper med föreslagna anslutningar.

Trafikverkets svar:

De synpunkter som framfördes muntligt under samrådsmötet är i stora drag desamma som har inkommit skriftligen. Svar på dessa synpunkter redovisas tillsammans med svar på skriftliga synpunkter nedan i detta avsnitt.

Totalt har drygt 20 stycken skriftliga synpunkter från privatpersoner inkommit till Trafikverket. Därutöver har skriftliga synpunkter inkommit till kommunen som berör Trafikverkets järnvägsplan. Dessa synpunkter har vidarebefordrats till Trafikverket och ingår i samrådsredogörelsen. Nedan redovisas en sammanfattning av de synpunkter på projektet som har inkommit från privatpersoner samt Trafikverkets kommentarer.

Alternativ till projekt Ostlänken

Flera skrivelser har inkommit där det efterfrågas alternativa lösningar till det övergripande projekt Ostlänken. En del menar att det är bättre att satsa på att förbättra och möjligen utöka antal spår längs befintliga järnvägar istället samt undrar vad som händer med planerna om Ostlänken inte skulle bli av. Det anses att resecentrumet skulle kunna byggas ändå även utan satsningen på 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 störa mycket under utbyggnadstiden. Trafikverket anser att behovet av Ostlänken är klarlagt i tidigare skeden av planeringsprocessen.

Alternativ till bibanan

I en 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 höghastighetsbanan. Istället för det resecentrum som nu planeras bör det skapas ett vid TGOJ-banan i Nyköping samt ett vid Skavsta. Detta skapar ett effektivare trafikeringssystem 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:

Den sammanvägda bedömningen är att den förordade 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.

Alternativ spårdragning via tunnel

I en skrivelse framförs förslaget att Ostlänken förläggs i tunnel öster om Nyköpingsån för passagen genom staden kombinerat med en snabb bana till Skavsta. Detta skulle effektivt begränsa bullerpåverkan samt barriärverkan och intrånget från järnvägen. Med en tunnelloösning kan järnvägen ges en kortare sträckning än den nu föreslagna. Miljövinster skulle vara stora med en sådan lösning.

Trafikverkets svar:

Den sammanvägda bedömningen är att den förordade korridoren bäst uppnår ändamål och projektmål med minst negativ påverkan på omgivningen. Miljövinster som skulle uppnås med en tunnellsnning bedöms inte stå i proportion till den stora investeringskostnaden detta skulle innebära.

Alternativ lokalisering av resecentrum

I flera skrivelser har det påpekats att resecentrum bör placeras i en annan del av staden, antingen öster eller väster om föreslagen plats. En person föreslår att resecentrum borde placeras vid nuvarande station/Sunlightområdet istället. Eftersom Brunnsgratan redan har nått kapacitetstaket kommer den nu föreslagna platsen vid Brunnsgratan att skapa trafikproblem i området med risk för köer ut till E4. Ett annat förslag är att resecentrum i Nyköping utgår och att det istället skapas ett resecentrum i Skavsta.

Trafikverkets svar:

Den föreslagna platsen för resecentrum har utvärderats av kommunen i en lokaliseringstudie och sammantaget bedömts vara bäst. För Trafikverket är det angeläget att tågstation och busstation samlokaliseras för att underlätta byten mellan trafikslagen. En placering nära resenärernas primära målpunkter är också viktig. Trafikverket anser att den nu föreslagna placeringen av resecentrum uppfyller de krav som Trafikverket ställer.

Alternativ spårlösning med triangelspår

I en skrivelse föreslås det att planområdet utökas i den västra delen för att kunna rymma ett cirka 800 meter långt triangelspår. Hamnen i Norrköping har byggts ut och via TGOJ-banan och Nyköpingsbanan skulle det kunna fraktas mer gods mellan Norrköping och Eskilstuna om det byggs ett triangelspår i Nyköping. Det skulle vara en relativt liten åtgärd som skapar en alternativ färdväg för gods på järnväg samtidigt som det ger alternativ för omläggning av tågtrafik och ett mindre störningskänsligt system.

Trafikverkets svar:

Godslösningar på TGOJ-banan är inte en del av projekt Ostlänkens uppdrag från regeringen. I projekt Ostlänken ingår att anlägga nya spår för persontrafik mellan Järna och Linköping.

Beslutsprocess för Ostlänken

I en skrivelse ställs frågor om vilka beslut riksdagen måste fatta för att genomförandet av Ostlänken ska bli en realitet samt när Trafikverket räknar med att dessa beslut fattas.

Trafikverkets svar:

För att Ostlänkens ska kunna byggas krävs att Trafikverket erhåller tillåtelse för den förordade korridoren samt finansiering och en järnvägsplan som vunnit laga kraft. Det sistnämnda innebär att Trafikverket får rätt till den mark som krävs för järnvägsanläggningen och uppförande av densamma. Beslut om tillåtelsen togs av regeringen under våren 2018 tillsammans med besked om finansiering via beslut i riksdagen om nationell plan för infrastruktur.

Buller

Flera frågor har inkommit i olika skrivelser som rör bullerfrågor kopplat till järnvägen. Flera personer är oroliga för att den nya järnvägen kommer att leda till ökat buller i centrala

Nyköping och de undrar hur bullerskydden kommer att utformas och i vilken mån det kommer att lösa problemet. Det efterfrågas information om hur den samlade bullersituationen kommer att se ut, inklusive buller från bussar och generellt ökad trafik i området. Specifika platser som det efterfrågas bulleråtgärder för är området öster om Nyköpingsån, villorna i närheten av resecentrum samt längs Södra Bangårdsgatan. Andra frågor som dykt upp är huruvida järnvägen kan medföra så stora bullerstörningar att kommunen tvingas lösa in hus, vem som tar hand om bullerfrågorna under byggtid, samt när inventeringarna av fastigheterna kommer att ske.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har utrett bullernivåerna förorsakade av den statliga infrastrukturen. I arbetet med bullerskyddsutformning har val av åtgärder styrts av vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Trafikverket följer riktlinjerna för nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur. Med de bullerskyddsåtgärder som ska vidtas kommer inga riktvärden för buller att överskridas. Trafikverket kommer att vidta åtgärder för att motverka bullerstörningar under byggtiden samt verka för att riktvärdena för byggbuller inte ska överskridas. Detta regleras i bygghandlingskedet.

Parallellt utreder Nyköpings kommun behovet av bullerskyddsåtgärder i detaljplanen för resecentrum. Bullerskydden kommer att samordnas i den mån det är möjligt. Bullerskyddens estetiska aspekt kommer att behandlas i gestaltungsprogrammet. Området öster om Nyköpingsån hanteras i en angränsande järnvägsplan som innefattar det området.

Brunnsgatan

Flera personer har inkommit med frågor kring Brunnsgatan. Flera är oroliga för framkomligheten på Brunnsgatan och hur trafiksituationen kommer att lösas när Brunnsgatan stängs av så pass länge. De reagerar på att avstängningstiden är så lång och undrar när den kommer att stängas av.

Trafikverkets svar:

Brunnsgatan behöver stängas under tiden som järnvägsbroarna byggs över den. Samtidigt kommer kommunen att anlägga ett tråg för att kunna sänka gatan under broarna. Anläggandet av tråg gör också att trafiken behöver stängas av. Buss-, gång- och cykeltrafik som idag trafikerar Brunnsgatan kommer att ledas om till en tillfällig väg under järnvägen, väster om Brunnsgatan. Övrig trafik kommer att hänvisas till alternativa vägar i området. Brunnsgatan kommer under byggskedet att vara helt avstängd i cirka 1,5 år. Planerad, preliminär byggtid för delsträckan Nyköpings resecentrum är 2022–2028.

Norra Bangårdsgatan

Norra Bangårdsgatan kommer att få en förändrad karaktär till det sämre menar flera personer. Den idag lugna villagatan kommer att utsättas för väsentligt mer trafik med ökat buller och gångpassagen under järnvägen kommer att ta mark i anspråk. Hela lasaretsområdet kommer att få en ändrad karaktär vilket inte framgår tydligt i materialet som presenterats.

Trafikverkets svar:

Utformningen av resecentrum utanför järnvägsområdet ansvarar Nyköpings kommun för. Den planerade passagen under järnvägen är nödvändig för att skapa tillgänglighet

till resecentrum och för att skapa en attraktiv knutpunkt. Uppgången är också en viktig förbindelse mellan stadsdelarna.

Byggskede

Flera personer påpekar att trafiken och bullret kommer att öka i området under byggtiden och undrar om Trafikverket kommer att vidta åtgärder för att minska störningarna för de boende innan byggandet påbörjas.

Trafikverkets svar:

Byggnationen kommer att ge upphov till bullerstörningar. Trafikverket kommer att vidta åtgärder för att motverka bullerstörningar under byggtiden samt verka för att riktvärdena för byggbuller inte ska överskridas. Detta regleras i bygghandlingsskedet.

Markintrång/markanspråk

Flera personer är skeptiska till markintrånget som järnvägen innebär centralt i Nyköping och hur det kommer att förändra karaktären på staden. De påpekar att ett av få centrala villaområden i staden kommer att få en förändrad karaktär på grund av järnvägen och undrar hur markvärdet för villorna kommer att förändras. Några fastighetsägare undrar specifikt om och hur deras fastigheter kommer att drabbas av markintrång. Några undrar över järnvägens sträckning och varför den dras så långt ut på åkermark.

Trafikverkets svar:

Den nya järnvägen anläggs till största delen inom befintligt järnvägsområde och markintrånget i området vid sidan av befintlig järnväg är begränsat. För utformning av området runt järnvägen ansvarar Nyköpings kommun. Spårlinjen i den västra anslutningen är justerad för att i möjligast mån minska intrång i jordbruksmarken och minimera påverkan på andra värden, såsom kulturmiljö och landskapsbild.

Presentation av samrådsmaterial

En del personer har framfört att de tycker att materialet från samrådsmötet inte framställer förutsättningarna eller de föreslagna åtgärderna korrekt samt att hela bibanan förbi Nyköping borde tillhöra samma järnvägsplan. Hela bibanan borde visas på en karta. Av de förutsättningar som beskrivs invänds det till exempel mot beskrivningen av Norra Bangårdsgatan som en mörk bakgata.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar till sig synpunkten och ser över framställningen av materialet med beskrivningar. Övriga delar av bibanan väster och öster om resecentrum ingår i angränsande järnvägsplaner och kommer att redovisas i samband med samrådet för desamma. Att separera järnvägsplanerna från varandra möjliggör att produktionen av delen Nyköpings resecentrum kan påbörjas innan bibanan.

Resecentrum

Angående resecentrums utformning med anslutningar anser en del personer att den uppgång som planeras för den västra passagen norr om spåren inte behövs utan att det räcker med övriga uppgångar. Vidare ifrågasätts om Trafikverket följer rekommendationerna om minsta avstånd mellan järnvägsspår och intilliggande bebyggelse.

Trafikverkets svar:

De föreslagna kopplingarna till resecentrum bedöms vara nödvändiga för att skapa ett

tillgängligt och attraktivt resecentrum. Uppgångarna utgör också förbindelser mellan stadsdelarna. Trafikverket följer rekommendationerna om minsta avstånd mellan järnvägsspår och intilliggande bebyggelse.

Trafikering

Flera synpunkter har inkommit rörande tågtrafiken kopplat till projektet och berör hur tidtabellen kommer att bli för Ostlänken, hur biljettsystemet kommer att se ut samt om det kommer att gå vanliga tåg under byggtiden. Andra frågor som inkommit är hur många tåg det kommer att gå längs banan och om det kommer att gå både gods- och persontåg samt hur Nyköpingsbanan kommer att trafikeras i framtiden. Några personer undrar även hur trafikeringen mellan Skavsta och Nyköping kommer att se ut.

Trafikverkets svar:

Trafikering och prissättning bestäms av de tågoperatörer som kommer att trafikera sträckan. Anläggningen utformas så att förutsättningarna för järnvägstrafiken förbättras avsevärt. Trafikverket planerar för att Nyköpingsbanan endast kommer att trafikeras av godståg eftersom förutsättningarna för persontrafik är så pass mycket bättre på den nya järnvägen.

Befintliga banor kommer att trafikeras under byggtiden med undantag för korta avstängningar. Arbetena med broarna över Brunnskatan och anslutningsarbetena mot Norrköping och TGOJ-banan kommer att kräva en total trafikavstängning under sex veckor för trafiken genom Nyköpings resecentrum (Stockholm–Nyköping–Norrköping). Ersättningstrafik för persontransporter kommer då att ske med bussar.

Den utformning som föreslås för den västra bibanan kommer att medge trafikering med tåg mellan Nyköping och Skavsta.

Övriga frågor

Flera personer har påpekat att det finns en vattenåder genom Nyköping i närheten av Brunnskatan och att det ska ha uppstått grundvattensänkning i norra delen av staden till följd av tidigare pumpning vid bryggeriet. En person efterfrågade även en karta som visar hur vattenådern går genom staden. En annan fråga som inkommit är varför år 2040 används som horisontår.

Trafikverkets svar:

Områdets geotekniska och geologiska förutsättningar har utretts i arbetet med järnvägsplanen. Passager under järnvägen kommer att utföras som vattentäta konstruktioner med hänsyn till rådande grundvattennivåer och ingen permanent avsänkning av grundvattenytan bedöms därför uppkomma. Länshållning av schakter kan bli aktuellt i byggskedet. Länshållningsvattnet ska då genomgå erforderlig rening och tillstånd inhämtas från mark- och miljödomstolen. År 2040 används för närvarande generellt som horisontår i Trafikverkets långsiktiga planerings- och prognosarbete.

Jonas Nimfelt

projektledare

5. Underlag

Sändlista

Inkomna skrivelser

Samrådsredogörelse Förstudie 2002-11-25

Samrådsredogörelse Järnvägsutredning Ostlänken avsnittsutredning Järna-Norrköping
2009-09

Samrådsredogörelse Samrådsunderlag 2018-06-19



TRAFIKVERKET

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

www.trafikverket.se