

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Ostlänken – delen Sillekrog – Sjösa

Nyköpings kommun, Södermanlands län

Järnvägsplan-Samrådshandling, 2017-11-27

Ärendenummer: TRV 2014/72086



Trafikverket

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

E-post: investeringsprojekt@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse Sillekrog - Sjösa

Uppdragsansvarig: Fredrik Lilliesköld, COWI

Dokumentdatum: 2017-11-27

Ärendenummer: TRV 2014/72086

Kontaktperson: Anne Kasselbäck, Trafikverket

Sammanfattning

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

Denna version av samrådsredogörelsen inkluderar synpunkter och yttranden som inkommit till Trafikverket fram till och med 2017-06-27 avseende järnvägsplanen för delen Sillekrog-Sjösa. I samrådsredogörelsen beskrivs vilka samråd som genomförts samt att synpunkter och yttranden som tagits emot sammanfattas och kommenteras. Frågor av liknande karaktär har samlats ihop och besvarats därmed endast en gång.

Samrådsmöten har hållits löpande under framtagandet av järnvägsplanen med Länsstyrelsen i Södermanlands län, Nyköpings kommun, Sörmlands kollektivtrafikmyndighet samt sak- och fastighetsägare som kan bli berörda av järnvägen. Dessutom har ett samråd med allmänheten genomförts, i form av ett öppet hus, den 31 maj 2017 i lokal Tystberga skola i Tystberga. Samrådet/öppna huset besöktes av cirka 90 personer och ett trettiotal skriftliga synpunkter har inkommit till Trafikverket efter samrådet. Inkomna synpunkter och yttranden har sammanställts och besvaras under kapitel 4.2 till kapitel 4.7.

De synpunkter och frågor som tagits emot har framför allt handlat om spårlinjens lokalisering i plan och profil. Därtill har önskemål framförts om persontrafik på Nyköpingsbanan, en oro för buller och vibrationer samt påverkan under byggskedet. Synpunkter har också mottagits angående mer specifika områden, såsom passager (för både djur och människor) samt frågor rörande transporter och framkomlighet för diverse arbets- och jordbruksmaskiner.

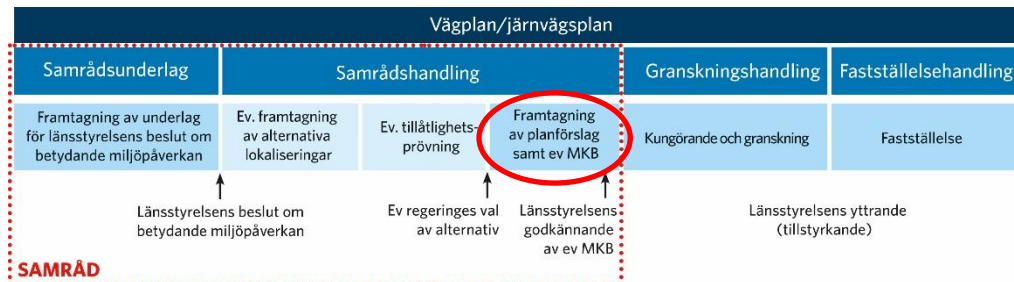
Trafikverket har Regeringens uppdrag att projektera Ostlänken för 320 km/tim. Den 31 augusti 2017 presenterade Trafikverket förslag till nationell plan för transportsystemet för perioden 2018-2029. I den föreslår Trafikverket att Ostlänken, om höghastighetsjärnvägen ska byggas ut etappvis, dimensioneras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

Innehåll

1. PLANLÄGGNINGSPROCESSEN	5
2. PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING	6
3. SAMRÅDSKRETS	7
3.1. Förstudie och järnvägsutredning	7
3.2. Järnvägsplan - samrådshandling	7
4. SAMRÅD	7
4.1. Sammanfattning av samråd genomförda under förstudie och järnvägsutredning	7
4.1.1. Förstudie	8
4.1.2. Järnvägsutredning	8
4.2. Samråd med Länsstyrelsen i Södermanlands län	9
4.3. Samråd med Nyköpings kommun	9
4.4. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	12
4.5. Samråd med övriga berörda myndigheter, organisationer och andra intressenter	15
4.6. Samråd med allmänheten	22
5. UNDERLAG	27

1. Planläggningsprocessen

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

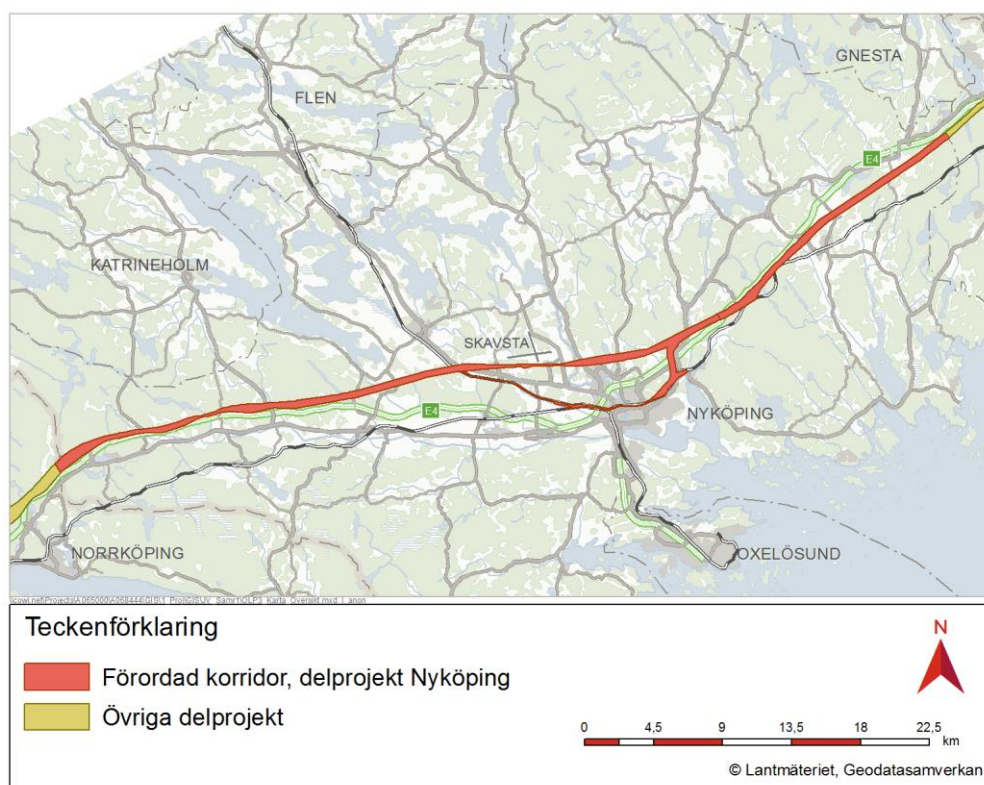


Figur 1. Planläggningsprocessen, där aktuellt skede för Ostlänken är markerat.

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

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

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



Figur 2. Förordad korridor för Ostlänken, delprojekt Nyköping.

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

2. Planläggningsbeskrivning

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

Planläggningsbeskrivningen för just det här projektet har uppdaterats vid följande tillfällen: 2016-04-29, 2016-10-07, 2017-02-14 och 2017-10-18.

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

3. Samrådsrets

3.1. Förstudie och järnvägsutredning

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

3.2. Järnvägsplan - samrådshandling

Utökad samrådsrets gäller fortfarande för projektet. Samrådsretsen har definierats med utgångspunkt från Trafikverkets checklista och består av Länsstyrelsen i Södermanlands län, Sörmlands kollektivtrafikmyndighet och Nyköpings kommun. Till detta tillkommer allmänheten, relevanta myndigheter och organisationer samt gruppen enskilda som kan bli särskilt berörda. Vid urval av relevanta myndigheter och organisationer har hänsyn tagits till de som yttrat sig i tidigare skeden. De som räknas till gruppen "enskilda som kan bli särskilt berörda" är fastighetsägare inom utredningsområdet. Även de som bor utanför utredningsområdet men som kan utsättas för bullernivåer högre än dagens riktvärden, utifrån bedömd bullersituation år 2040, om inte åtgärder vidtas räknas in i denna grupp.

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

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

4. Samråd

4.1. Sammanfattning av samråd genomförda under förstudie och järnvägsutredning

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

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

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

4.1.1. Förstudie

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

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

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

4.1.2. Järnvägsutredning

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

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

Såväl Länsstyrelsen i Södermanlands län som Nyköpings kommun och Regionförbundet Sörmland förordade alternativet med lång bibana genom centrala Nyköping. Vidare ansåg Länsstyrelsen i Södermanlands län att påverkan på de mest värdefulla åker- och skogsmarkerna borde undvikas. Länstrafiken i Södermanlands län pekade bland annat på vikten av styva tidtabeller, särskilt mellan Nyköping och Stockholm.

Synpunkter från samrådsmöten och de skriftliga synpunkter från allmänheten spänner över såväl förslag till nya järnvägssträckningar, stationslägen, val av korridor, utpekande av värdefulla områden som till enskilda frågor. Genom samråden med allmänheten och intresseföreningar har det framkommit fördjupad kunskap om de miljövärden som finns inom utredningsområdet. Synpunkterna har i några fall lett till justeringar av korridorerna.

För den aktuella sträckan har, utöver de två ovan nämnda samrådstillfällena, samråd genomförts avseende Natura 2000-området Tullgarn enligt MB 7:28 samt avseende

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

4.2. Samråd med Länsstyrelsen i Södermanlands län

Samråd i form av möten gällande järnvägsplan, framtagande av planförslag för delsträckan Sillekrog-Sjösa, har hållits löpande med Länsstyrelsen i Södermanlands län under arbetet med järnvägsplanen. Vid mötena har bland annat Trafikverket informerat om projektet och samarbetsformerna har diskuterats. Länsstyrelsen har bland annat lyft vikten av tidig och nära dialog i samrådsprocessen. Andra frågor som behandlats är kultur- och naturmiljö och vikten av effektiv masshantering.

4.3. Samråd med Nyköpings kommun

Samråd har hållits löpande med kommunen under arbetet med järnvägsplanen, framtagande av planförslag för delsträckan Sillekrog-Sjösa, i form av möten samt övrig kontakt. Vid mötena har Trafikverket informerat om projektet och vilka arbeten som är inplanerade. Samarbetsformer, upplägg för samråd, gränssnitt mellan olika delar inom Ostlänken samt resandeprognoser är frågor som har diskuterats. Minnesanteckningar från referensgruppsmöten finns diarieförda.

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

Allmänna synpunkter

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

Kommunen värnar den grundvattenförekomst som berörs av spårlinjen. Kommunen är angelägen om att delta i spårlinjeoptimeringen i denna passage samt i fortsatta arbetet med val av teknik, skyddsåtgärder och försiktighetsmått för att inte påverka kvalitet eller kvantitet av grundvattnet i förekomster eller vattenskyddsområden.

Kommunen anser att buller kan vara alternativskiljande för val av järnvägens utformning inom korridoren. Då utbredningen av buller är okänd i materialet, som utgjort underlag till öppna hus, kan kommunen därför inte avgöra om en förflyttning av spårlinjen är meningsfull för kringboende.

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 placering och utformning av friluftslivs- och viltpassager.

Kommunen uppfattar det som att några befintliga vägar skärs av och inte verkar ersättas. De av dessa som fyller ett allmänt intresse och behov är kommunen angelägen om att diskutera lösningar för i det fortsatta spårlinjearbetet.

Räddningstjänsten påpekar att det vid några ställen finns bro och bank/skärning direkt efter varandra, där detta finns och det blir en längre sträcka måste åtkomsten beaktas. Det bör vara samma krav för en bro som är i direkt anslutning till en bank/skärning som kravet på en bro som är > 1 000 meter. Detta förekommer, inom avgränsningen för denna järnvägsplan, vid Tystberga (väster om avfart).

Kommunen ser landsbygdens näringsliv som viktigt att värna och att 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 cykel därför anser kommunen att broar, tunnlar och passager under tågbroar längs det allmänna vägnätet bör medge yta för att separera gång- och cykeltrafik.

Kommunen lyfter att spårlinjen passerar områden med höga naturvärden och att man gärna deltar i arbetet med den fortsatta optimeringen av spårlinjen för att minska intrång och påverkan. Kommunen vill även vara med i arbetet med att föreslå lämpliga skydds- och kompensationsåtgärder för intrång i höga naturvärden.

Trafikverkets svar:

Trafikverket delar kommunens synpunkt att spårlinjen skär områden med höga naturvärden. Detta beror bland annat på att en anläggning anpassad för 320 km/tim kräver en stelhet i själva konstruktionen och att korridoren på vissa platser är smal, vilket medför att det inte är möjligt att helt undvika intrång i värdefulla områden. I det fortsatta arbetet kommer Trafikverket lägga stort fokus på att optimera anläggningen i profil och på att hitta lösningar som, om möjligt, minimerar intrång i värdefulla miljöer. I det fortsatta arbetet kommer även stor vikt läggas på att ta fram lösningar som säkrar grundvattenförekomster och på andra skyddsåtgärder. Kommunen inbjuds till arbetsmöte och referensgruppsmöten för att delta i det fortsatta arbetet.

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

Vad gäller bullerpåverkan ska påverkan från all statlig infrastruktur beaktas. Arbetet med bullerberäkningar och bullerskyddsutformning pågår, val av åtgärder styrs av vad som är tekniskt möjligt samt ekonomiskt rimligt. Trafikverket avser att följa riktlinjerna för "nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur" (TDOK 2014:1021).

Olika faktorer påverkar bullerspridningen, till exempel markens topografi, hur högt järnvägen ligger, skärmningar av byggnader, vilka och hur många tåg som förväntas gå och hastigheten på tågen. Efter att bullernivåer beräknats tas förslag på bullerskyddsåtgärder fram för att klara gällande riktvärden. Åtgärderna kan till exempel vara skärmar, vallar, åtgärder på räl, fönsterbyten eller andra

fasadåtgärder. Bullerskyddens estetiska aspekt kommer behandlas i gestaltungsprogrammet. Bullerskyddsåtgärderna fastställs i järnvägsplanen och förväntade bullernivåer kommer redovisas i projektets miljökonsekvensbeskrivning.

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

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

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

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

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

Sträckor där optimering av spårlinjen är av särskild vikt.

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

- ✓ Dalgång Tystberga kyrka
- ✓ Passage vattentäkt Rogsta

Trafikverkets svar:

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

Platsspecifika synpunkter

Kommunen har identifierat ett antal övriga platser och sträckor, utöver de ovan nämnda sträckorna, där kommunen har intresse av insyn och inflytande i fortsatta optimeringsprocessen. Dessa platsspecifika synpunkter finns med i kommunens yttrande. Platserna är platsangivna enligt Trafikverkets måttssystem i samrådsmaterialet (exempelvis km 28+500).

- km 28+500 Kommunen ser ett behov av passage av järnvägen för boende i Sillekrog för att säkerställa tillgång till friluftsliv söder om järnvägen. Bullersituationen för de boende mellan E4 och Ostlänken vid Sillekrog behöver samordnad och analyseras både från kommande järnväg och befintlig motorväg. Frågan är gränsöverskridande med OLP4.
- km 31+000 I det öppna landskapet vid Gärdesta behöver analys av landskapsbild innan slutgiltigt val av längd på bro avgörs.
- km 36+500-km 37+300 Kommunen anser att landskapsbilden i dalgången för Tystberga kyrka är av stor vikt. Kommunen anser att bro behöver provas. Annars måste höga utformningskrav ställas vid passage.
- km 39+500 Passagen av Rogsta vattenskyddsområde och avrinningsområde måste nog analyseras så höjdläge och passageutformning inte riskerar vattentäktens funktion och säkerhet.
- km 39+500 Alternativ för passage av väg 771 behöver utredas. Där tunnel eller alternativ vägsträckning kan utgöra alternativ till bro för att tillgängliggöra Tystberga. Detta då bron följer efter uppförsbacke från Tystberga, vilket uppfattas ge mycket stora höjdskillnader till omgivande terräng.
- km 44+000 Kommunen ser ett behov av samordning av vägpassage och Sörmlandsledens passage.
- km 45+500 Bro vid Uttersjön. Spåröptimering kan här ge olika påverkan på sjön.
- km 46+500-km 47+000 Passagen av E4:an är utseendemässigt av intresse för kommunen.

Trafikverkets svar:

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

4.4. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Enskilda möten har hållits löpande under projektet med de fastighetsägare och sakägare som kan bli särskilt berörda av järnvägen. De enskilda som kan bli särskilt berörda har även bjudits in till det allmänna samrådsmötet som hölls i Tystberga skola den 31 maj 2017.

Nedan sammanfattas inkomna synpunkter från enskilda som kan bli särskilt berörda. Svenska kyrkans yttrande redovisas och besvaras separat.

Svenska kyrkan

Svenska kyrkan äger Fastigheten Nyköping Tystberga-Långbro 1:9. Det är en större skogsfastighet där ett aktivt skogsbruk bedrivs. Den södra delen av fastigheten kommer att skäras av med anledning av den föreslagna sträckningen. Detta kommer att skära av befintliga skogsbilvägar och försvåra framkomligheten vid genomförande av de åtgärder som krävs för brukande av skogen. En följd av detta är att kostnaden för dessa åtgärder kommer att öka.

Det finns en väg från Lilla Långbro som går in i skogsskiftet i väst-östlig riktning. Vägen är en viktig förbindelse för att få ut virket från vägen. Svenska kyrkans möjlighet att angöra vägen kommer att försvåras.

Svenska kyrkan anser att Trafikverket ska ersätta de skogsvägar som skärs av med Ostlänken. Detta för att fortsatt kunna driva ett skogsbruk samt behålla värdet på fastigheten. Om det inte är möjligt att komplettera med skogsbilvägar på den egna fastigheten så önskas att Trafikverket anlägger skogsbilvägar via angränsande fastigheter. Trafikverket bör då ta ansvar för att erforderliga servitut tas fram.

Samtliga fastigheter som berörs av Ostlänken kommer att få en negativ arrondering. För att motverka detta finns önskemål från flera fastighetsägare om att göra markbyte eller köp av de markområden eller vägar som blir avskurna av Ostlänken. I dess fall finns ett önskemål om att Trafikverket tar en samordnande roll för de köp och markbyten som kan bli aktuella. Trafikverket bör även samordna detta med Lantmäteriet.

Trafikverkets svar:

I det pågående spårlinjearbetet studerar Trafikverket möjligheterna att justera spårlinjen för att i möjligast mån minska intrånget på intilliggande fastigheter och minimera den barriäreffekt anläggningen kan innebära. 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. Trafikverkets intention är att skogsmaskiner kommer att kunna ta sig under de allra flesta broar.

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

Spårlinje i plan

Ett flertal skrivelser berör spårlinjens placering i plan. I en skrivelse framförs vikten av att förlägga järnvägen så långt söderut som möjligt vid Skogsbro-Gärdesta-Laggartorp. Detta med hänsyn till att inte störa de välbevarade historiska gårdsmiljöerna vid Gärdesta och Ingemundsta gård. Ytterligare en anledning är för att bibehålla åkrarnas storlek så intakt som möjligt. Detta för att möjliggöra ett fortsatt brukande av jordbruksmarken vilket är en förutsättning för att bevara gårdarnas kulturmiljöer. I samma skrivelse framförs även vikten av att spårlinjen, sydväst om Holmsjön, förläggs så nära väg E4 som möjligt. Detta för att minska den areal av mark som hamnar mellan spårlinjen och väg E4.

I en skrivelse framförs önskemål om att placera spårlinjen närmare befintlig järnväg (Nyköpingsbanan). Detta med anledning av att boende i Granlund/Sillekrog annars kommer att störas. Svamp- och bärskogarna likväl som det djurliv som finns i området bedöms även försvinna.

Trafikverkets svar:

Vid framtagande av spårlinjen har särskild hänsyn tagits till kulturhistoriska samband och passage av Gärdesta genom att spårlinjen placerats i den södra delen av

korridoren. Vid Holmsjön har spårlinjen placerats i norra delen av korridoren, i närheten av väg E4, för att bland annat minimera miljöpåverkan.

Trafikverket har att utgå från den korridor som finns för projektet. Då befintlig järnväg (Nyköpingsbanan) är lokaliserad utanför korridoren är det inte möjligt att förlägga spårlinjen intill järnvägen.

Spårlinjens profil

Ett flertal skrivelser berör spårlinjens profil. I samtliga skrivelser önskas en så låg profil som möjligt för att minimera spårlinjens påverkan på landskapsbilden samt dess bidragande till höga bullernivåer.

I en skrivelse framförs önskemål om att förlägga banvallen vid Skogsbro-Gärdesta-Laggartorp så lågt som möjligt. Det finns även en negativ inställning till en bro sydost om Gärdesta gård. I flera skrivelser framförs önskemål om att spåret, i anslutning till Tystberga kyrka, placeras så lågt som möjligt oavsett om spåret anläggs via bro eller banvall.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har, sedan genomfört samråd, optimerat spårlinjens profil. Vid Gärdesta gård samt Tystberga kyrka har profilen sänkts och broarna har tagits bort. Förslag till spårlinjens nya profil kommer att presenteras på nästa samråd.

Passager

I flera skrivelser framförs vikten av fler tunnlar med möjlighet för gående att passera under järnvägen.

Trafikverkets svar:

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

Inlösen och ersättning

Ett flertal fastighetsägare framför i sin gemensamma skrivelse önskemål om att få sin fastighet inlöst alternativt få en likvärdig fastighet som inte bedöms påverkas negativt av Ostlänken. Detta då Ostlänken bedöms påverka fastighetens läge, nära rekreation samt natur- och kulturvärden, negativt genom höga bullernivåer, vibrationer, transporter, kemikalier med mera. Fastighetsägarna anser att fastighetens funktion, som rekreativ plats, kommer att försvinna i och med att den kommer att vara lokaliserad mellan väg E4 och Ostlänken.

Trafikverkets svar:

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. En bedömning kommer också att göras om vilka fastigheter som kan bli föremål för inlösen.

Mer information kring ersättningsregler med mera finns att läsa i "Väg eller järnväg på min mark – hur får jag ersättning?" som kan laddas ner från Trafikverket hemsida.

Vattenflöde

I en skrivelse framför en fastighetsägare en oro över hur vattenflödet i bäcken som rinner genom fastigheten och ut i Svarvaren kommer att påverkas av Ostlänken. Bäcken finns inte redovisad i kartmaterialet som presenterats på samrådet. Fastighetsägaren vill inte att vattenflödet minskar men har inget emot att vattenflödet ökar.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar med sig synpunkten i projektet. I det fortsatta arbetet kommer påverkan på vattenflöden att detaljstuderas.

Fastighetsvärde

Fastighetsägare i fritidshusområdet Sillekrog är oroliga för att bullernivåerna från Ostlänken kommer att leda till ett minskat fastighetsvärde.

Trafikverkets svar:

I det fortsatta arbetet kommer bullerberäkningar och förslag till bullerskyddsåtgärder att genomföras. Det finns en stor medvetenhet om att föreslagen sträckningen kommer att påverkar människors vardag och liv och Trafikverket jobbar för att minimera denna påverkan. Ersättningsregler med mera finns att läsa i "Väg eller järnväg på min mark – hur får jag ersättning?" som kan laddas ner på Trafikverket hemsida.

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

Enskilt samråd har under projektet genomförts med Södermanlands kollektivtrafikmyndighet. I övrigt har flera myndigheter och organisationer fått en inbjudan till det öppna huset för allmänheten i Tystberga skola den 31 maj 2017. Med inbjudan skickades det även med en folder med övergripande information om projektet.

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

Nedan sammanfattas inkomna synpunkter från myndigheter och organisationer.

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket meddelar att de inte har något att erinra.

Tillväxtverket

Tillväxtverket meddelar att de inte har något att erinra.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap avstår från att yttra sig.

Havs- och vattenmyndigheten

Havs- och vattenmyndigheten avstår från att yttra sig.

Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall har elnätanläggningar inom och i närheten av aktuellt område för järnvägsanläggningen. Vattenfalls bedömning är att ett nytt järnvägsområde kommer att påverka elnätanläggningarna både transmission (regionnät) och distributionsnätet (lokálnät). I vissa fall krävs en mindre justering av ledningen. Ett par nätstationer kommer att behöva byggas om för att inte vara i konflikt med nytt järnvägsområde. Vattenfall lämnar även de riktlinjer som gäller avseende arbete invid elnätanläggningen som tillhör Vattenfall.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar till sig informationen. Påverkan på ledningarna inom korridoren utreds i det pågående arbetet med järnvägsplanen.

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

Naturvårdsverket

Naturvårdsverket anser att Trafikverket bör presentera preliminära konsekvensbeskrivningar av föreslagen linjeplacering och utformning i samband med samråd om linjeval och utformning. Naturvårdsverket poängterar vikten av att det ur kommande miljökonsekvensbeskrivning transparent går att utläsa vilka avvägningar som ligger bakom förslag till lokalisering och utformning.

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

Trafikverkets svar:

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

SMHI

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

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

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar med sig synpunkterna i kommande arbete.

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

Strålsäkerhetsmyndigheten

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

Om tunnlar byggs är det viktigt att känna till radonproblematiken och att det på arbetsplatser gäller Arbetsmiljöverkets hygieniska gränsvärden, se nya föreskrifter AFS 2015:7, som trädde i kraft 1 juni 2016.

SSM har utvecklat webbaserade kurser som ger information om elektromagnetiska fält och radon.

Trafikverkets svar:

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

Försvarsmakten

Försvarsmakten anger att rubricerat ärende riskerar att medföra påtaglig skada på riksintresse för totalförsvarets militära del enligt 3 kap 9 § andra stycket miljöbalken som omfattas av sekretess enligt 15 kap- 2 § offentlighets- och sekretesslagen (SFS 2009:400). Försvarsmakten utesluter dock inte att delar av de föreslagna åtgärderna i rubricerat ärende kan fullföljas, med förutsättning att Trafikverket och Försvarsmakten genomför ett fördjupat samråd.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar med sig yttrandet i projektet. Trafikverket kontaktar Försvarsmakten för att samråda specifikt kring detta.

Kommunbyggerådet Nyköpings landsbygd

Kommunbyggerådet har inkommit med ett yttrande. Yttrandet är uppdelat på ett antal punkter som redogörs för separat nedan.

Barriäreffekter

Det är positivt att Ostlänken, där så är rimligt, föreslås att i huvudsak följa väg E4. Detta för att undvika en dubbel fysisk barriär genom de berörda områdena samt för att undvika att markområden omvandlas till impediment. Det är viktigt att ett tillräckligt stort antal geografiskt samordnade passager för såväl lokala vägtrafikanter som vilt,

tamboskap och vandrare skapas. I samband med skärningar är det även viktigt att ett tillräckligt antal faunapassager skapas. Faunapassagerna måste utformas och lokaliseras så att de blir attraktiva att använda för tamboskap. Ekodukterna bör också kunna användas av dem som rör sig på stigarna inom det berörda området utmed väg E4 och järnvägen. Sörmlandsleden kommer att korsas av Ostlänken, om än endast på ett ställe, strax väster om Tystberga. Denna passage behöver uppmärksammas särskilt. Viltpopulationerna och tamboskap bör inte styckas upp utan måste få röra sig fritt i terrängen. Kommunbygderådet samråder gärna med Trafikverket i dessa frågor.

Trafik under byggtiden

Kommunbygderådet framför att de är oroliga för genomfartstrafik på väg 771 genom Tystberga under byggtiden. Oro gällande genomfartstrafik finns även på Stationsvägen, Stockholmsvägen och väg 774. Genomfartstrafiken bedöms leda till ökade bullernivåer samt trafiksäkerhetsproblem. En hastighetssänkning från 50 km/h till 30 – 40 km/h önskas på Stockholmsvägen. Kommunbygderådet föreslår att tung trafik till och från järnvägsanläggningen leds från Tystberga trafikplats norrut via väg 771, sedan vidare på "Gamla Riksettan" (väg 800) till Sättersta och därifrån söderut under väg E4 fram till Ostlänkens passage över väg 774. Lämpligast vore dock om en väg för allmän trafik byggs nära järnvägen norr om Tystberga tätort mellan vägarna 771 och 774. På så sätt minimeras rimligen både byggtrafiken och framtida tyngre trafik på det befintliga vägnätet i det aktuella området.

Kommunbygderådet framför att det är viktigt att inte väg 771 och 774 strängs för trafik samtidigt under byggtiden. Detta med hänsyn till räddningstjänsten, förlängd restid samt påverkan på lokala busslinjer och barns skolväg till Blommenbergska skolan. Helst bör endast en av de tre länsvägarna (771, 774 och 778) vara stängd för trafik i taget.

Gång- och cykelbanor

Kommunbygderådet framför att gång- och cykelbanor bör anläggas i anslutning till allmänna vägars passager och eller under järnvägen samt väg E4. Många reser med de regionala bussarna och tar sig då mellan busshållplatsen för den regionala trafiken vid Tystberga trafikplats till Tystberga tätort till fots eller med cykel längs väg 771. Gång- och cykelbana samt gatubelysning saknas utmed väg 771 på sträckan mellan Eriksdal och busshållplats Tystberga övre. Ett alternativ till anläggande av en gång- och cykelbana längs väg 771 är att flytta busshållplatsen till Eriksdal. Om Tystberga station återinförs så skulle den aktuella busshållplatsen hamna inom gångavstånd från järnväghållplatsen. En flytt av busshållplatsen skulle leda till ökad trafiksäkerhet. Ett annat alternativ till att flytta busshållplatsen är att sätta in en förarlös mindre buss som kör i skytteltrafik mellan Tystberga trafikplats och den befintliga vändslangan vid hållplatsen Tystberga övre.

Tystberga vattentäkt

Ostlänken kommer att passera Tystbergas vattentäkt på bro. Kommunbygderådet förutsätter att bron utformas så att riskerna för föroreningar av tälten minimeras.

Buller- och säkerhetsfrågor

Kommunbygderådet förutsätter att det kommer att byggas bullerskydd utmed stora delar av Ostlänken. Bullerskydd krävs dock rimligen även utmed Nyköpingsbanan med tanke på en sannolikt utökad godstrafik. Länsstyrelsen har tidigare föreslagit en två meter hög och 400 meter bred bullerskärm söder om Nyköpingsbanan. En sådan

bullerskärm skulle dock klyva samhället visuellt. Befintlig passage av Nyköpingsbanan för gående och cyklister i centrala Tystberga behöver även utformas trafiksäkrare om godstågstrafiken ska utökas. Det är viktigt att passagen bibehålls eftersom många äldre bor norr om Nyköpingsbanan medan servicen i Tystberga till stor del finns söder om Nyköpingsbanan.

Platser för lager, depåer och fordonsuppställning

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

Lokal persontågstrafik på Nyköpingsbanan

Kommunbygderådet anser inte att Ostlänken medför några fördelar för bygden. Ett sätt att utnyttja tillkomsten av Ostlänken för att främja landsbygden och de mindre orternas utveckling är att införa lokal persontågstrafik helst i form av pendeltågstrafik, på bland annat Nyköpingsbanan. Tåguppehåll bör ske vid bland annat i Tystberga.

Kommunbygderådet framför att de gärna, via möten med Trafikverket, utvecklar sina reflektioner om samhällsnyttan med att öppna Nyköpingsbanan för lokaltågstrafik.

Trafikverkets svar:

Spårlinjen har placerats intill väg E4 med syfte att minska barriärpåverkan och miljöpåverkan. Trafikverket jobbar aktivt med att minimera den barriäreffekt som anläggningen förväntas utgöra. För tillfället pågår ett fördjupat arbete kring passager. I kommande projektering kommer passagemöjligheterna att detaljstuderas och beskrivas i miljökonsekvensbeskrivningen. 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. Samtliga transportslag och fordonstyper innefattas av det fördjupade arbetet kring passager. De förslag som för närvarande arbetas fram kommer att presenteras på nästa samråd.

Trafikverket tar med sig synpunkterna gällande genomfartstrafik i projektet. I det fortsatta arbetet kommer byggskedet att detaljstuderas. Oavsett hur byggskedet kommer att genomföras så kommer Trafikverket att säkerställa att tillgängligheten mellan områdena fortsättningsvis är god. Att uppföra servicevägar med syfte att avlasta vägar i Tystberga från tung trafik ingår dock inte inom projekt Ostlänken. Önskemålet vidarebefordras till andra delar inom Trafikverkets organisation samt Nyköpings kommun. Det är Nyköpings kommun som är beslutsfattare för hastighetsregleringar på Stockholmsvägen. Önskemål om hastighetssänkning vidarebefordras därmed till Nyköpings kommun.

Trafikverket och Nyköpings kommun har för närvarande gemensamma diskussioner kring behovet av gång- och cykelbanor i området. Trafikverket tar med sig synpunkterna i projektet. Att uppföra gatubelysning, flytta busshållplatser samt besluta om förarlösa bussar ingår inte inom projekt Ostlänken. Önskemålen vidarebefordras till berörda delar inom Trafikverkets organisation samt till Nyköpings kommun.

Risken för eventuella föroreningar beaktas i projektet. Då Ostlänken inte kommer att trafikerats av godståg är risken för eventuella föroreningar sannolikt begränsad.

Vad gäller bullerpåverkan ska påverkan från all statlig infrastruktur beaktas. Arbetet med bullerberäkningar och bullerskyddsutformning pågår, val av åtgärder styrs av vad som är tekniskt möjligt samt ekonomiskt rimligt. Trafikverket avser att följa riktlinjerna för "nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur" (TDOK 2014:1021).

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

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

Trafikeringen på Nyköpingsbanan hanteras inte inom ramen för detta projekt, dock omöjliggör inte järnvägsplanen en framtida utökning av persontrafiken på Nyköpingsbanan.

Tystbergabygdens Nätverk

Tystbergabygdens Nätverk framför synpunkter på ett antal ur bygdens perspektiv angelägna ärenden. De ställer sig även bakom de påpekanden och önskemål som framförts i Kommunbygderådet för Nyköping landsbygds remissvar beträffande samhällsnyttan av att Nyköpingsbanan även används för lokal persontrafik efter att Ostlänken har öppnats för trafik.

Barriäreffekter

Det är positivt att Ostlänken, där så är rimligt, föreslås att i huvudsak följa väg E4. Vid Lästringeskogen och Sille skog blir området mellan Ostlänken och väg E4 förhållandevis stort. Detta leder till att passager över och under både Ostlänken och väg E4 är särskilt motiverade på dessa platser. Planskilda passager krävs över eller under Ostlänken. Ett antal faunapassager måste anläggas i form av ekodukter över eller under Ostlänken. Passager krävs för vilda och tama djur samt för människor. Viltpopulationerna och tamboskap bör inte styckas upp utan de måste få röra sig fritt i terrängen.

Trafik under byggtiden

Anläggningstrafiken via Tystberga trafikplats bör så långt som möjligt ledas från trafikplatsen norrut på väg 771 till väg 800 (gamla riksettan) vidare på väg 774 söderut under väg E4 fram till Ostlänken. Detta för att undvika genomfartstrafik inne i Tystberga tätort. Önskemål om en hastighetsreglering från 50 till 40 km/h på de statliga vägarna inne i Tystberga tätort önskas. På Stockholmsvägen önskas en hastighetssänkning till 30 km/h. För att undvika störningar från anläggningstrafiken önskas en kort vägförbindelse mellan väg 771 och 774. Vägen ska vara öppen för allmän trafik då anläggningstrafiken upphört.

Tystberga Nätverk framför att det är angeläget att inte väg 771 och 774 stängs av för trafik samtidigt, liksom att väg 771 och 778 inte heller gör det. Om väg 774 under en tid blir den enda av dessa tre vägar som hålls öppen så måste i praktiken all trafik mellan väg E4 och Lästringe tätort samt Tystberga tätort trafikera denna väg vilket skulle leda till förlängda kör- och restider för bil- som busstrafik. Det optimala vore om endast en av de tre vägarna (771, 774 och 778) stängs för trafik i taget under delar av anläggningstiden.

Gång- och cykelbanor

Ostlänken kommer att korsa tre länsvägar: väg 771, 774 och 778. Tystbergabygdens Nätverk anser att gång- och cykelbanor bör byggas i korsningarna. Då väg 771 kommer att placeras på bro ovanför Ostlänken, vilket är en olämplig lösning för motorfordonstrafik, så kan anläggande av en gång- och cykelbana försvåras. Det är dock angeläget att en gång- och cykelbana anläggs längs väg 771 på sträckan mellan Tystberga tätort och Tystberga trafikplats. Behovet tydliggörs även genom att gång- och cykelbanan finns med i Nyköping kommuns översiktsplan. Gång- och cykelbanan är viktig eftersom den regionala busslinjen 759 sedan december 2012 inte gör uppehåll i Tystbergabygden annat än vid Tystberga trafikplats och Lästringe trafikplats. Motsvarande gäller för flera av de regionala bussarna. Flertalet barn och unga rör sig längs väg 771 mellan skola och busshållplats vilket inte är trafiksäkert. En lösning på detta problem är att den regionala busshållplatsen flyttas från trafikplatsen till Eriksdal.

Tystberga vattentäkt

Korsningen mellan Ostlänken och väg 771 anses vara problematisk. Tystbergabygdens nätverk föreslår därmed att korsningen studeras vidare. Det är viktigt att vattentäkten inte förorenas. Det finns ingen reservvattentäkt.

Buller- och säkerhetsfrågor

Tystbergabygdens Nätverk är positiva till ett återinförande lokal persontågstrafik på den nuvarande banan efter det att de regionala tågen har flyttats till Ostlänken. Utökad godstrafik på Nyköpingsbanan kommer att kräva bullerskydd, åtminstone på sträckan genom tätorterna Tystberga och Lästringe. Ett förslag om att bygga en ett par hundra meter lång och ett par meter hög vall, söder om spåren och öster om före detta Tystberga station har tidigare framförts av Länsstyrelsen. Förslaget ogillades av Tystbergabor. Istället önskas ett mindre "dramatiskt" bullerskydd som inte så tydligt delar upp Tystberga. I Tystberga finns en passage över spåren. Vid denna passage behöver trafiksäkerheten ses över. Det är viktigt att passagen bibehålls då den är en viktig koppling mellan den norra och södra sidan. Om det blir aktuellt med en lokaltågshållplats i Tystberga igen så vore det lämpligt att göra passagen säkrare samtidigt som en plattform med mera anläggs här.

Platser för lager, depåer och fordonsuppställning

Tystbergabygdens Nätverk informerar om att det finns en av kommunen ägd men ännu ej exploaterad industrifastighet knappt två kilometer från Tystberga trafikplats. Fastigheten är lämplig för fordonsuppställning och förvaring av material.

Landskaps- och bebyggelsemiljöer

Kulturhistoriskt intressanta landskaps- och bebyggelsemiljöer kommer oundvikligen att försvinna eller i alla fall påverkas avsevärt genom tillkomsten av Ostlänken. Tystbergabygdens Nätverk önskar att yngre bebyggelsemiljöer, inklusive sådana vid

gårdar som varit i full verksamhet fram till nutid, kommer att dokumenteras åtminstone fotografiskt.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar med sig förslaget att dokumentera landskaps- och bebyggelsemiljöer som kommer att tas bort som följd av Ostlänkens sträckning för att se hur detta bör hanteras i det fortsatta arbetet inom projektet.

Avseende hastighetsregleringar på Stockholmsvägen samt de statliga vägarna inom Tystberga tätort är det Nyköpings kommun som är beslutsfattare. Önskemål om hastighetssänkning vidarebefordras därmed till Nyköpings kommun.

I övrigt hänvisas till Trafikverkets svar på Kommunbygderådet Nyköpings landsbygds yttrande ovan.

4.6. Samråd med allmänheten

Samråd med allmänheten genomfördes i form av ett öppet hus den 31 maj 2017. Det öppna huset hölls på Tystberga skola mellan klockan 17-20. Under denna tid ställdes kartmaterial ut och personer från Trafikverkets och Nyköpings kommuns projektorganisation närvarade för att besvara frågor och synpunkter. Det hölls även muntliga presentationer av Trafikverket en gång i timmen. Samrådet besöktes av cirka 90 personer. Vid det öppna huset fanns även möjlighet att inkomma med frågor och synpunkter skriftligen. Totalt har ett cirka trettiotal skriftliga synpunkter inkommit till Trafikverket från privatpersoner efter det öppna huset.

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

Under samrådsmötet ställdes det bland annat flera frågor om markanspråk och bullerpåverkan från järnvägen. Flera personer undrade om vad som ligger till grund för förslagen spårlinje samt om specifika fastigheter eller hus kommer att beröras av intrång och vad som i så fall kommer ske. Flera personer hade synpunkter på spårlinjens placering med syfte att fortsättningsvis ha möjlighet att bruka åker och skog samt ha åtkomst till jaktmark. Betydelsen av att skydda vattendragen framhölls också.

Ett flertal störs i dagsläget av buller från väg E4 och är oroade över att bullernivåerna i området kommer att öka i och med Ostlänken. En frågeställning som framkom var även vilka koldioxidutsläpp som tågen kommer ha och om det är möjligt att köpa utsläppsrätter för tågtrafiken.

Vikten av passager tvärs Ostlänken och väg E4 påtalades. Många uttrar har till exempel förolyckats på väg E4 då de rör sig över vägen. Uttern använder sig inte av de trummor och passager som finns under väg E4. Utterns behov av att röra sig över väg E4 behöver därmed tillgodoses. En oro över trafiksäkerheten för barn och unga som går till skolan längs väg 771 framfördes. Oron har uppkommit i och med att väg 771 kommer byggas om till en bro som anläggs över järnvägen.

På samrådsmötet framkom information om markförhållanden. Marken vid Rogstafältet är förörenad. Täkten är väl underbyggd med krossmassor. Vid Rogsta finns ett välbesökt fornlämningsområde. I samband med att väg E4 byggdes påträffades skeppsvrak i området.

Under samrådsmötet framfördes även önskemål om pendeltågstrafik på Nyköpingsbanan med en station i Tystberga samt att Ostlänkens profil beaktas utifrån Tystberga kyrka.

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

Vägar

Flera inkomna skrivelser avser synpunkter på allmänna vägar. En skrivelse avser önskemål om ändrad sträckning av väg 771 för att undvika en hög bro över järnvägen. I en skrivelse önskas att väg E4 bibehåller befintlig placering vid Uttersjön. Om detta inte är möjligt önskas bullerdämpande åtgärder i anslutning till tomten.

En skrivelse avser önskemål om att placera järnvägen och enskild väg (som ansluter till väg 774 strax norr om korsningen mellan vägarna 774/776) närmare varandra. Detta för att inte åkermark ska hamna mellan väg och järnväg.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar med sig synpunkterna i projektet. I det fortsatta arbetet kommer de allmänna vägarna att detaljstuderas.

Den varierande topografin medför att järnvägen kommer att växla mellan att gå på broar, i skärning och på bank. Den spårlinje som presenteras ovan grundar sig i ett utredningsarbete där bland annat landskapets förutsättningar, känslighet och potential för förändring har bedömts. Alternativa lägen för spårlinjen har studerats utifrån bland annat miljö för de boende, ekonomi, tekniska förutsättningar samt påverkan på värdefulla natur- och kulturmiljöer. En samlad bedömning av de olika förutsättningarna har lett fram till föreslagen spårlinje. I genomfört utredningsarbete har Trafikverket kommit fram till att mest lämpliga lösningen är att väg 771 ska gå via en bro över järnvägen.

Trafikverket har, sedan genomfört samråd, optimerat spårlinjen. Den nya spårlinjen påverkar inte väg E4. Föreslagen spårlinje presenteras på nästa samråd.

Trafik under byggtiden

I en skrivelse framförs önskemål om att inte stänga Bällingevägen (väg 778), som förbinder Lästringe med förskola/skola och väg E4, under byggtiden. Om denna väg stängs skulle orimligt långa resor behöva göras vilket påverkar miljön och eventuella uttryckningar med räddningstjänsten negativt. Det finns heller inga allmänna kommunikationer som ersätter vägsträckan. I en skrivelse framförs behov om en eventuell serviceväg mellan väg 771 och 774 för att avlasta vägarna i Tystberga från tung trafik.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar med sig synpunkterna i projektet. I det fortsatta arbetet kommer byggskedet att detaljstuderas. Oavsett hur byggskedet kommer att genomföras så kommer Trafikverket att säkerställa att tillgängligheten mellan områdena kommer att upprätthållas. Generellt gäller att allmänna vägar ska hållas öppna alternativt ledas om. Påverkan på räddningstjänstens framkomlighet, kollektivtrafik samt barn och unga minimeras så långt det är möjligt.

Att uppföra servicevägar med syfte att avlasta vägar i Tystberga från tung trafik ingår inte inom projekt Ostlänken. Önskemålet vidarebefordras till berörda delar inom Trafikverkets organisation samt Nyköpings kommun.

Spårlinje och stationer

I en skrivelse framförs uppfattningen om att Ostlänken bör gå via Nyköping. Tågstationen bör ligga i staden istället för i Skavsta. En tågstation i Skavsta förutsätter att flygbolagen fortsättningsvis trafikerar Skavsta flygplats och inte ändrar sina flyglinjer. I två skrivelser ifrågasätts byggnationen av en höghastighetsjärnväg. Om järnvägen istället byggs för snabbtåg kan fler stationer skapas. Byggnation av snabbtåg bedöms även leda till ett mindre markanspråk och en lägre kostnad. Två skrivelser avser önskemål om pendeltågstrafik på befintlig järnväg med station i till exempel Tystberga.

Trafikverkets svar:

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

Nyköping och Skavsta kommer att behöva var sin station som byggs ut och trafikeras oberoende av varandra för att attrahera dels flygresenärerna, dels pendlingsresenärerna i Nyköping. Dessa resenärer är inte desamma och restider, turtäthet och tillgänglighet till stationen är faktorer som spelar en avgörande roll för att människor ska välja tåget. Stationen i Skavsta ska främja utvecklingen av Skavsta Flygplats och det planerade verksamhetsområdet söder om flygplatsen i enlighet med Nyköping kommuns översiktsplan.

Trafikeringen på Nyköpingsbanan hanteras inte inom ramen för detta projekt, dock omöjliggör inte järnvägsplanen en framtida utökning av persontrafiken på Nyköpingsbanan.

Buller och vibrationer

I en skrivelse framförs åsikten om att det är järnvägen och inte husen som ska föras med åtgärder som dämpar bullernivåerna. Bullerskydd behöver även omfatta broar (viadukten vid Stockholmsvägen). Därtill behöver noggranna mätningar av buller och vibrationer/sprickor göras.

Trafikverkets svar:

Vad gäller bullerpåverkan ska påverkan från all statlig infrastruktur beaktas. Arbetet med bullerberäkningar och bullerskyddsutformning pågår, val av åtgärder styrs av vad som är tekniskt möjligt samt ekonomiskt rimligt. Utifrån detta avgörs om bullerskyddsåtgärder ska utföras längs spåret eller lokalt vid bullerutsatta fastigheter. Trafikverket avser att följa riktlinjerna för "nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur" (TDOK 2014:1021). Bullerskyddsåtgärderna fastställs i järnvägsplanen och förväntade bullernivåer kommer redovisas i projektets miljökonsekvensbeskrivning.

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

Under byggskedet uppkommer vibrationspåverkan dels från sprängning och dels från spontning och pålning. Trafikverket definierar ett inventeringsområde i närheten av planerade arbeten. Inom detta område kommer påverkan av vibrationer på byggnader att utredas. Inför att de vibrationsalstrande arbetena kommer att utföras erbjuds en besiktning av byggnaden. När de vibrationsalstrande arbetena har avslutats kommer en efterbesiktning av byggnaden att genomföras. Vid denna jämförs påverkan med protokoll från förbesiktningen.

Passager

I flera skrivelser framförs vikten av passager tvärs Ostlänken och väg E4. Många uttrar har till exempel förolyckats på väg E4 då de rör sig över vägen. Uttern använder sig inte av de trummor och passager som finns under väg E4. Utterns behov av att röra sig över väg E4 måste därmed tillgodoses. Större viltpassager efterfrågas även vid vägar och vattendrag.

I en skrivelse framförs önskemål om att utforma broar över vattendrag samt bro över järnvägen för väg 771 så att betesdjur och vilt kan passera.

I en skrivelse framförs att en bro över vattentäkten Rogstafältet är fördelaktigt då det möjliggör att både betesdjur och vilt kan passera under järnvägen. Det möjliggör även fortsatt betesdrift mellan motorväg och järnväg.

En skrivelse innehåller en skiss som illustrerar hur en vattenpassage under järnväg bör utformas.

Trafikverkets svar:

Trafikverket jobbar aktivt med att minimera den barriäreffekt som anläggningen förväntas utgöra. För tillfället pågår ett fördjupat arbete kring passager. I kommande projektering kommer passagemöjligheterna att detaljstuderas och beskrivas i miljökonsekvensbeskrivningen. Detta arbete inkluderar samtliga typer av passager och identifierar bland annat de funktioner som passagerna har och hur de på bästa sätt kan upprätthållas eller ersättas. Samtliga transportslag och fordonstyper innefattas av det fördjupade arbetet kring passager. De förslag som för närvarande arbetas fram kommer att presenteras på nästa samråd.

Vatten och avlopp

En skrivelse avser Nyköping kommuns vatten- och avloppsledning till Ånga gård. Vatten- och avloppsledningen föreslås gå fram till Helgö (väg 219). Därifrån norrut i förkastningssprickan till Bränntorp och vidare till Tystberga reningsverk. Studdsvik, som i dagsläget har ett bristfälligt vatten- och reningsverk, kan i framtiden ansluta till vatten- och avloppsledningen vid Helgö. Fördelarna med detta är att Tystberga inte behöver ha ett vatten- och reningsverk och Studdsvik släpper inte ut vatten i Östersjön. Trafikverket behöver heller inte riskera Tystberga vattentäkt.

Trafikverkets svar:

Vattentäkten, avvattning och befintliga ledningar är viktiga förutsättningar som hanteras i projekten. I det fortsatta arbetet kommer detta att detaljstuderas.

Restider

I en skrivelse framförs att Nyköping kommun inte kommer att få ta del av de utlovade restider som finns mellan Östergötland, Stockholm och Södra Södermanland. Nyköpingsbor, som inte är bosatta i närheten av den planerade stationen i Skavsta, får resa med buss eller bil till Nyköpings resecentrum för att sedan resa vidare med tåg.

Trafikverkets svar:

Projektet förväntas ge betydande förbättringar även för boende i Nyköpings kommun. Kapaciteten i spårsystemet utökas vilket ger bättre punktlighet och tillförlitlighet. Med höghastighetståg och snabba regionaltåg för Nyköping snabbare restider jämfört med idag även om resan till stationen fortsättningsvis måste gå med buss, bil eller cykel.

Rogstafältet

I en skrivelse ges information om grus- och vattentäkten. Föreslagen sträckning över vattentäkten är den bästa möjliga. I östra delen av täkten kördes grus ut med tåg. Området kan eventuellt ha spår av kemiska bekämpningsmedel. Obekräftade uppgifter gör gällande att tåg kan ha fyllts med bekämpningsmedel på denna plats. Spår av bekämpningsmedel har hittats i det kommunala vattnet. I östra delen av täktområdet händer det vid enstaka tillfällen att grundvatten tränger upp genom täktens botten vid högt grundvattenstånd. I diken för avvattning av åker, Tystberga samhälle samt väg 771 tränger grundvatten upp i stort sett nästan alltid, även vid lågt grundvattenstånd.

Trafikverkets svar

Trafikverket tar med sig informationen gällande förorenad mark i projektet. I det fortsatta arbetet kommer detta att detaljstuderas.

5. Underlag

Sändlista

Inkomna skrivelser

Samrådsredogörelse Förstudie 2002-11-25

Samrådsredogörelse Järnvägsutredning Ostlänken avsnittsutredning Järna-Norrköping
2009-09



TRAFIKVERKET

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

www.trafikverket.se