

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Ostlänken – delen Skavsta-Stavsjö

Nyköpings kommun, Södermanlands län

Järnvägsplan-Samrådshandling, 2017-11-27

Ärendenummer: TRV 2014/72084



Trafikverket

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

E-post: investeringsprojekt@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse Skavsta-Stavsjö

Uppdragsansvarig: Fredrik Lilliesköld, COWI

Dokumentdatum: 2017-11-27

Ärendenummer: TRV 2014/72084

Projektledare: Anne Kasselbäck, Trafikverket

Sammanfattning

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

Denna version av samrådsredogörelse inkluderar synpunkter och yttranden som inkommit till Trafikverket fram till och med 2017-07-14, samt ytterligare två synpunkter som inkommit efter detta datum, avseende järnvägsplanen för Ostlänken, sträckan Skavsta-Stavsjö. 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 samråd med allmänheten genomförts i form av öppet hus vid två tillfällen, den 15 juni och den 20 juni 2017. Samrådet/öppna husen besöktes av cirka 90 personer respektive cirka 70 personer och ett tjugotal skriftliga synpunkter har inkommit till Trafikverket efter samrådet.

De synpunkter och frågor som tagits emot har framförallt handlat om spårlinjens lokalisering och utformning. Men vi har även tagit emot synpunkter angående mer specifika områden. Några exempel är: frågor om intrång och påverkan på specifika gårdar och samhällen, frågor som rör 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	13
4.5. Samråd med övriga berörda myndigheter, organisationer och andra intressenter	16
4.6. Samråd med allmänheten	20
5. UNDERLAG	25

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.

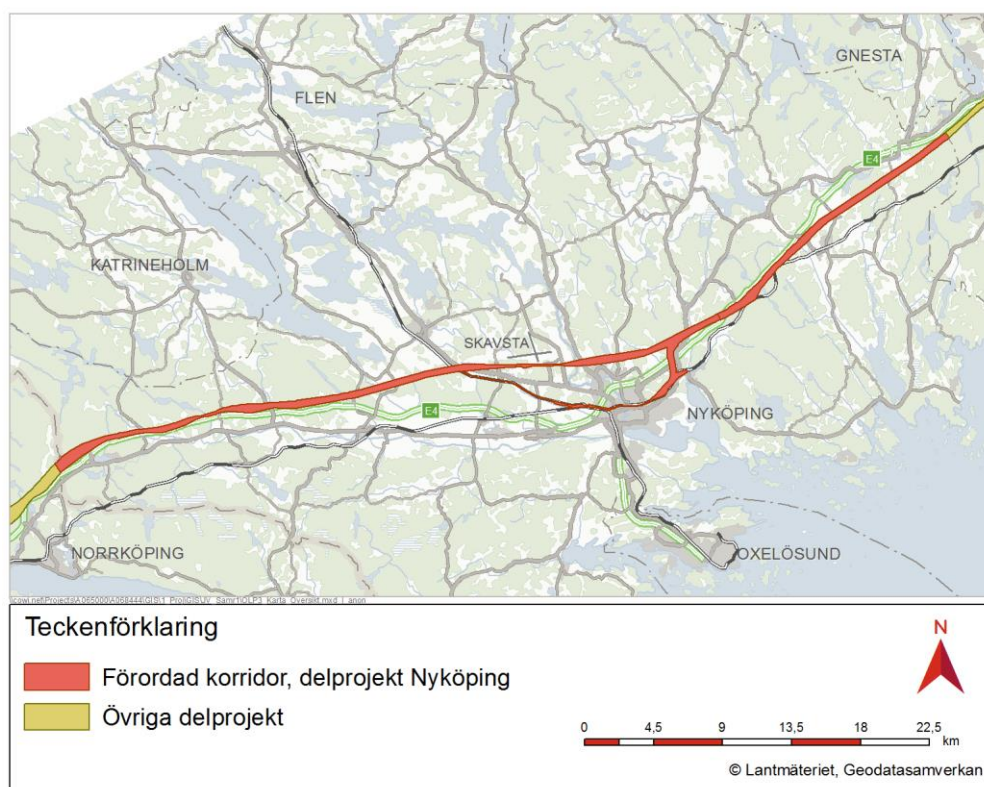


Figur 1. Planläggningsprocessen, där aktuellt skede för Ostlänken är markerat.

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 lokaliseringsalternativ 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 Skavsta-Stavsjö innefattas i järnvägsutredningen för sträckan Järna-Norrköping (Loddbys). 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 Skavsta-Stavsjö 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 samrådsregion 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, 2016-05-04, 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 och 290 meter från bibanan.

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 Skavsta-Stavsjö.

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. 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. Även Vägverket Region Mälardalen anförde lång bibana då kort bibana skulle medföra stora konstbyggnader vid väg 52 och 627. Vidare ansåg Länsstyrelsen i Södermanlands län att påverkan på de mest värdefulla åker- och skogsmarkerna borde undvikas och kommunen påpekade att stor omsorg bör läggas för att minimera miljöpåverkan på den befintliga bebyggelsemiljön i centrala Nyköping. Länstrafiken Södermanland 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.

4.2. Samråd med Länsstyrelsen i Södermanlands län

Samråd i form av möten gällande järnvägsplan, framtagande av planförslag för delsträckan Skavsta-Stavsjö, 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 i Södermanlands län har bland annat lyft vikten av tidig och nära dialog i samrådsprocessen. Andra frågor som behandlats är kultur- och naturmiljö, bland annat påverkan på Sörmlandsleden, 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 Sjösa-Skavsta, 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.

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 Skavsta-Stavsjö.

Allmänna synpunkter

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

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

Kommunen värnar den grundvattenförekomster som berörs av spårlinjen. Kommunen är angelägen om att delta i spårlinjeoptimeringen för denna passage samt i fortsatta arbetet med val av teknik, skyddsåtgärder och försiktighetsmått för att inte påverka kvalitet på 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 flera 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. För de som fyller ett allmänt intresse och behov är kommunen angelägen om att diskutera lösningar för.

Kommunen ser landsbygdens näringsliv som viktigt att värna. Broar, tunnlar och passager under järnvägen, på såväl allmänt som enskilt vägnät, ska medge fri höjd och väl tilltagen bredd för att säkra framkomligheten för lant- och skogsbruksfordon samt räddningstjänstens och näringslivets transporter.

Kommunens transportstrategi prioriterar gång och cykel. Därför anser kommunen att broar, tunnlar och passager 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.

Kommunen ser ett behov av att koppla samman arbete inom Ostlänken med Åtgärdsvalsstudie Malmtrafik på TGOJ-banan. Banornas användning ska ses utifrån en helhet och inte suboptimeras. Hänsyn ska även tas till framtida potential för banan.

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 stomljusnivåer och vibrationer kommer också att utföras utmed sträckan.

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 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.

I projekt Ostlänken ingår att inte försämra förutsättningarna för att bedriva malmtrafik på TGOJ banan.

Sträckor där optimering av spårlinjen är av särskild vikt.

Nyköpings kommun har identifierat ett antal sträckor inom järnvägsplanen för Skavsta-Stavsjö där optimering av spårlinjen är av särskild vikt för kommunen och där de är mycket angelägen om att delta i optimeringen av spårlinjen:

- ✓ Utformning av västra anslutningen av bibanan.
- ✓ Passage vattentäkt Larslund

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. Platserna är platsangivna enligt Trafikverkets måttssystem i samrådsmaterialet (exempelvis km 47+500).

Huvudbanan

- km 64+500 Passage väg 52. I ÅVS för väg 52 finns mötesfrihet förslagen för den aktuella sträckan.
- km 64+000-km 66+500
Säkring av passage genom vattenskyddsområde där förekomst av förorenad mark ställer extra höga krav på placering, skyddsåtgärder och utformning.
- km 66+000 Kommunen vill uppmärksamma att passage sker av befintlig vattenledning och att kommunen kommer att dra en ny vattenledning i området.
- km 67+500 Kommunen ser ett behov av friluftspassage/r vid Stigtomtalmalen/Larslundsmalmen
- km 68+000-km 69+000
Kommunen vill ha en analys av hur höjd på bank genom Larslundsmalmen påverkar landskapsbild vid Larslundsmalmen.
- km 69+500 Kommunen ser ett behov av analys över om och hur de allmänna vägarna 608 och 610 eventuellt kan samordnas.
- km 72+000 Kommunen saknar Anslutning mot Rinkebysjön för att tillgängliggöra allmänt bad och fastigheter.
- km 74+000 Passage av enskild väg saknas.
- km 81+500 Kommunen efterfrågar en analys av påverkan utifrån höjd på passage vid Ålberga bruk.
- km 86+000 Passage av Vretaån är viktig då det sker genom en grundvattenvattenförekomst.

Bibanan

- km 15+000? Hänsyn behöver tas till befintlig ventilkammare för vattennätet vid Minninge då den ligger nära järnvägen och vibrationer är höga idag.
- km 15+000-km 16+000
Framtida behov av passage för Kungsladugårdsleden. ÅVS är planerad med start 2018. Samordning är av största vikt.
- km 15+000-km 18+000
Ledningarna mellan Hemgården och Högåsens VV följer TGOJ banan fram till Väderbrunn och avviker därefter. Längs sträckan behöver åtgärder vidtagas för att förhindra läckage samt förbereda för framtida underhållsarbeten på lämpligt sätt.
- km 18+000 Passage för väg 612 vid Väderbrunn med GC-väg saknas.
- km 19+500 Passage av enskild väg saknas
- km 20+500 Kommunen ser behov av att passagen även rymmer GC-väg.
- km 22+000 Passage av enskild väg saknas

km 23+000 Passage av enskild väg saknas.

km 23+000-km 24+000

Anslutning mellan bibana och huvudbana kommer innebära passage råvattenledning Larslund säkerställandet av råvatten är av allra största prioritet. Detta kräver samordnade insatser mellan trafikverket och NOVF.

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 de öppna husen för allmänheten som hölls i Svalsta skola den 15 juni och i Stavsjö Föreningshus den 20 juni 2017.

Nedan sammanfattas inkomna synpunkter från de enskilda som kan bli särskilt berörda.

Önskemål om mer information

En fastighetsägare har framfört önskemål om att få del av mer information om järnvägens sträckning förbi fastigheten samt att samrådsmöten skulle hållas i ett tidigare skede av projektet, före nu genomförda öppna hus.

I samband med de öppna husen framfördes även att fastighetsägare hade velat bli kontaktade av Trafikverket i inför de öppna husen.

Trafikverkets svar:

Trafikverket arbetar med att succesivt förfina utformning av järnvägsanläggningen inom korridoren och då ett tillräckligt genomarbetat förslag fanns framme genomförde Trafikverket under våren 2017 samrådsmöten. Information om projektet uppdateras löpande på Trafikverkets hemsida.

Trafikverket har under projektets gång och kommer att även i det fortsatta arbetet hålla enskilda samrådsmöten med de som särskilt berörs.

Påverkan på enskilda gårdar

Fastighetsägare på ett flertal gårdar uttrycker oro för intrång på sina gårdar. Önskemål om andra lokaliseringar för att undvika intrång och minimera påverkan önskas.

Trafikverkets svar:

Det finns en stor medvetenhet om att föreslagen sträckning kommer att påverka människors vardag och liv och Trafikverket jobbar för att minimera denna påverkan.

Det förslag till spårlinje som presenterats är en jämkning av olika intressen och föreslagen sträckning av järnvägen är det alternativ som bäst bedömts uppfylla målen utifrån funktion, teknik, miljö och ekonomi. I den fortsatta projekteringen och arbetet kommer Trafikverket att djupare studera möjligheter till justeringar av järnvägens sträckning i plan och profil. Detta med anledning av synpunkter som bland annat

framkommit angående boendemiljö. Intentionen är att minimera intrånget i landskapet och dess värden, dock är järnvägen en stel konstruktion och landskapet som passeras är kuperat vilket innebär svårigheter att utforma järnvägen utan att intressen påverkas och utan att intrång i värdefulla miljöer helt kan undvikas.

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

Inlösen och ersättning

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

Trafikverkets svar:

Fastighetsägare har fått individuella svar på sina frågor. Mer allmän 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.

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.

Markbyte

Fastighetsägare framhäver att de är intresserade av markbyte för den skogsmark som går förlorad till Ostlänken. Flera fastighetsägare betonar vikten av att jobba aktivt med markbyten då fastighetsindelningen har en form i nord-sydlig riktning och att det kan innebära en negativ arrondering för flera fastigheter. Fastighetsägaren önskar att Trafikverket tar en samordnande roll i arbetet med markbyten.

Trafikverkets svar:

Trafikverket ser positivt på möjligheterna att kunna medverka till markbyten för att minska de negativa konsekvenserna med en fragmentering av fastigheterna. Markbyten kan ske när järnvägsplanerna har vunnit laga kraft, men diskussioner kring önskemål om framtida markbyten kan påbörjas under planprocessen.

Spårlinjen i plan

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

Trafikverkets svar:

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

Spårlinjens profil

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

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

Trafikverkets svar:

Trafikverket har, sedan genomfört samråd, optimerat spårlinjens profil. Arbetet med optimering av spårlinjen utgår utifrån en rad olika aspekter, där bulleraspekten är en. Som del i detta arbete har profilen sänkts i höjd med Ålberga samt på sträckan förbi Stavsjö och vidare västerut mot länsgränsen. Vid Backgården, Västergården och Sågkärret ligger spårlinjen i stort sett kvar i profilläget motsvarande redovisningen för samrådet, detta på grund av det finns små möjligheter att justera profilen med hänsyn tas till omgivande topografi samt att det inte är möjligt att passera Vretaån på en lägre nivå med hänsyn till Natura 2000-området längs ån.

Passager och vägar som påverkas

Flera synpunkter har inkommit gällande vägar som berörs. Ängsättersvägen vid kilometer 67+000 bör användas som passage till fastigheter etcetera. En enskild grusväg mot Smedbygget används för timmerkörning, som ridväg och trafik till fastigheter. I nuvarande förslag föreslås en bro över vägen men enligt flera synpunkter är det mer lämpligt att bygga om vägen så att den ligger norr om järnvägen hela vägen istället för att bygga viadukt. Vägen bör byggas på rimligt avstånd från järnvägen då den används för ridning. En fastighetsägare framhäver information om att det på fastigheten bedrivs aktivt skogsbruk och att det finns två viktiga skogsbilvägar som skärs av Trafikverkets nuvarande förslag. Fastighetsägaren önskar att Trafikverket ersätter vägarna som skärs av samt att Trafikverket tar ansvar för att erforderliga servitut tas fram om vägarna behöver uppföras på angränsande fastighet. Tillgängligheten och framkomligheten för transporter av virke måste kvarstå så att ett fortsatt aktivt skogsbruk kan bedrivas.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar med sig synpunkterna i projektet. 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. Gällande väg vid Smedbygget är en lokalisering av vägen till den norra sidan av järnvägen ett troligt förslag. Trafikverket utreder dock även om vägen kan nyttjas som serviceväg för järnvägen vilket skulle medföra att avståndet mellan vägen och järnvägen inte kan vara för stort.

Föreslagna lokaliseringar och utformningar av passager presenteras vid nästa samråd.

Bullerpåverkan

Bullerskydd i form av bullerplank önskas vid Smedbygget och Rosenberg. Vid Korsbäcken önskas bullervall.

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.

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

Enskilt samråd har under projektet hållits med Sörmlands kollektivtrafikmyndighet samt med Green Cargo och SSAB. I övrigt har flera myndigheter och organisationer fått en inbjudan till det öppna huset för allmänheten i Svalsta och Stavsjö den 15 respektive 20 juni. 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.

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. Trafikverkets informerade om att sina processer innebär att stopp i trafiken behöver planeras in med lång framförhållning.

Nedan sammanfattas inkomna synpunkter från myndigheter och organisationer

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket meddelar att man inte har något att erinra mot projektet.

Havs- och vattenmyndigheten

Havs- och vattenmyndigheten avstår från att yttra sig.

Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall konstaterar att de har ledningar av olika karaktär inom korridoren, både markförlagda ledningar och luftledningar. Flytt eller ombyggnad av regionnätets ledningar, regionnätets stationer och regionnätets kablar är mycket kostsamma

och tidskrävande. Då detta kräver att ny linjekoncession söks och erhålls innan flytt/ombyggnad kan genomföras. Vattenfall måste därför kontaktas för att utreda eventuella konfliktpunkter och hur dessa ska åtgärdas. Projekteringsavtal/flyttavtal måste tecknas med Vattenfall för att en mer detaljerad projektering kan påbörjas.

Även Vattenfalls lokalnät påverkas vid ett flertal punkter, även här måste flyttavtal tecknas.

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

Trafikverkets svar:

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

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 positivt 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 att inte nya områden störs. Det måste också säkerställas att gällande bullernormer klaras för boende i området.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar med sig synpunkterna i 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.

Kommunbygderådet Nyköpings landsbygd

Kommunbygderådet framför att det är positivt att Ostlänken, där så är rimligt, föreslås att i huvudsak följa E4. På den aktuella sträckan föreslås spårlinjen norr om motorvägen, samtidigt som tätorterna Enstaberga, Jönåker, Ålberga, Stavsjö och Krokek ligger söder om motorvägen. Detta förhindrar en dubbel fysisk barriär genom de berörda områdena. Kommunbygderådet framhäver dock att det finns några generella synpunkter på sådant som bör beaktas vid fastställandet av spårlinjen på den aktuella sträckan. Dessa synpunkter sammanfattas nedan och rör barriäreffekter, genomfartstrafik under byggtiden, gång- och cykelbanor, buller, uppställningsplatser och passage av känsliga områden.

Barriäreffekter

Det är viktigt att ett tillräckligt stort antal 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 beröra området utmed väg E4 och järnvägen. Sörmlandsleden kommer att korsas av Ostlänken på två ställen, norr och väster om Stavsjö. Korsningar förekommer även mellan den blivande höghastighetsbanan och såväl Eriksgatan och Näckrosleden. Dessa passager och korsningar måste särskilt tas hänsyn till. Viltpopulationerna och tamboskap bör inte styckas upp utan måste få röra sig fritt i terrängen. Kommunbygderådet samråder gärna med Trafikverket i dessa frågor.

Genomfartstrafik under byggtiden

Kommunbygderådet framför att de är oroliga för kraftig anläggningstrafik på väg 800

och på anslutande vägar mellan denna väg och trafikplatserna Strömsfors, Stavsjö, Gammelsta, Jönåker och Bergshammar vid E4 (sträckan mellan länsgränsen och närområdet till Nyköpings centralort). Det vore en fördel om båda broarna över väg 608 och väg 610 inte byggs samtidigt. Minst en av dem måste under byggtiden vara öppen för trafik. Gällande väg 216 och väg 537 bör även minst en av dessa vara öppen för trafik under byggtiden.

Gång- och cykelbanor

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

Buller

Kommunbygderådet utgår från att det, enligt gällande regler, kommer att byggas bullerskydd utmed delar av Ostlänkens planerade sträckning. Kommunbygderådet framhäver även att det behövs utmed Nyköpingsbanan vid sträckorna genom orterna i Kiladalen, med tanke på sannolikt utökad framtida godstrafik och förhoppningsvis persontrafik på banan.

Lämplig lokalisering för uppställningsplatser, lagerlokaler för byggmaterial mm.

Det finns en detaljplan för industri nära Stavsjö trafikplats som inte används. Kommunbygderådet vill informera om att denna med fördel kan nyttjas som depå.

Passage av särskilt känsliga områden

Passagen förbi Högåsens vattenverk, skyddsområde på Larslundsmalmen. Riskerna för föroreningar av vattnet bör minska med alternativet med Skavsta stationen på bibanan istället för det som framgår av samrådshandlingarna för aktuell sträcka.

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

Trafikverkets svar

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 redovisas i järnvägsplanen samt konsekvensbeskrivas i miljökonsekvensbeskrivningen. Detta arbete inkluderar samtliga typer av passager och identifierar bland annat de funktioner som passagera 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 fortsatt framkomlighet, som under perioder kan vara begränsad, längs de aktuella vägarna.

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

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

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

Trafikverket tar med sig informationen om Högåsens vattenverk. Risken för eventuella föroreningar beaktas i projektet. Då Ostlänken inte kommer att trafikeras av godståg är risken för eventuella föroreningar sannolikt begränsad.

4.6. Samråd med allmänheten

Samråd med allmänheten har genomförts i form av två öppna hus. De öppna husen hölls i Svalsta skola den 15 juni samt i Stavsjö Föreningshus den 20 juni mellan klockan 17-20. Under denna tid ställdes kartmaterial ut och personer från Trafikverkets och Nyköpings kommuns projektorganisation närvarade för frågor och synpunkter. Det hölls även muntliga presentationer av Trafikverket en gång i timmen. Den 15 juni deltog cirka 90 personer och den 20 juni cirka 70 personer. Vid de öppna husen fanns även möjlighet att inkomma med frågor och synpunkter skriftligen. Totalt har ett tjugotal skriftliga synpunkter inkommit till Trafikverket från privatpersoner efter det öppna huset.

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

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.

Alternativ till projekt Ostlänken

En skrivelse har inkommit där det efterfrågas satsning på att förbättra befintliga järnvägar istället för anläggande av Ostlänken.

Trafikverkets svar:

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

Station i Stavsjö

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

Trafikverkets svar:

I uppdraget för Ostlänken, delprojekt Nyköping, ingår att anlägga en station vid Skavsta samt en station i Nyköpings längs en bibana. Att utreda ytterligare stationer ingår således inte i uppdraget. Att anlägga ytterligare en station i Nyköpings kommun är inte heller samhällsekonomiskt motiverat samtidigt som ytterligare stationer också begränsar kapaciteten (totalt antal tåg och deras hastighet) på järnvägen.

Viltpassager och passager för väg- gång- och cykel

Synpunkter lyfts fram gällande var viltpassager är viktigt, särskilt med hänsyn till jakt. Viltpassager behöver också visas tydligt i miljökonsekvensbeskrivningen. Information lämnas även att vilt undviker att röra sig över broar, dock fungerar passage tillsammans med väg.

Synpunkter och information framförs även kring skogsområdet vid kilometer 65+500-66+000. Området används för olika friluftssintressen, bland annat håller orienteringsklubben Hällen sina aktiviteter här. Tillgänglighet till området måste beaktas.

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

Information lyfts fram att boenden på södra sidan av bibanan korsar järnvägen i dagsläget eftersom passager via tunnel innebär en omväg.

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

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för informationen och tar med sig den i det fortsatta arbetet. Trafikverket jobbar för att minimera den barriäreffekt som anläggningen förväntas utgöra. I kommande projektering kommer passagemöjligheterna djur och människor att detaljstuderas och redovisas i järnvägsplanen samt konsekvensbeskrivas i miljökonsekvensbeskrivningen.

Passager E4

Synpunkter framförs gällande att E4 behöver åtgärdas med avseende på förbättrade passager för vilt men även för hästar samt hur Trafikverket säkerställer att passager för järnvägen blir korrekt placerade/utformade och samlokaliserade med passager för E4.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för informationen och tar med sig den i det fortsatta arbetet. Trafikverket jobbar för att minimera den barriäreffekt som anläggningen förväntas utgöra. I kommande projektering kommer passagemöjligheterna för djur och

människor att detaljstuderas och redovisas i järnvägsplanen samt konsekvensbeskrivas i miljökonsekvensbeskrivningen. Eventuellt behov av samordning och samlokalisering med passager för järnvägen med befintliga passager för E4 studeras i detta arbete. Det ingår dock inte i arbetet med Ostlänken att åtgärda viltpassager för E4.

Buller E4

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

Trafikverkets svar:

Inom projekt Ostlänken ingår att beakta buller från E4 samt övrig statlig infrastruktur när bullerskydd längs järnvägen utreds. Trafikverket, utanför projekt Ostlänken, har också uppdrag att åtgärda bullerproblem längs befintlig infrastruktur men då gäller andra riktvärden jämfört med vid nybyggnation.

Åtkomst till jordbruksmark

Synpunkter har framförts att åtkomst till jordbruksmark och skogsmark kring gårdar måste säkerställas.

Trafikverkets svar:

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

Sörmlandsleden

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

Trafikverkets svar:

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

Nunnebanan

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

Trafikverkets svar:

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

Täktverksamhet

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

Trafikverkets svar:

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

Fornlämningar

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

Trafikverkets svar:

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

Naturvärdesområden

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

Trafikverkets svar:

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

Kraftverk vid Ålberga

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

Trafikverkets svar:

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

Massor till bullervall

Synpunkt har inkommit att massorna som blir över i projektet bör användas till bullervall.

Trafikverkets svar:

Hur de massor som tillskapas i projektet kan användas på bästa sätt studeras i det kommande arbetet. Det kan vara möjligt att använda dem inom projektet eller så behöver de transporteras bort.

Påverkan på hästar

En fråga ställdes på samrådsmötet om hur hästar påverkas av höghastighetståg med avseende på buller och vibrationer.

Trafikverkets svar:

Hästar kan bli skrämda av plötsliga ljud. Inom områden som frekvent används för ridning kan försikthetsåtgärder kring passager av järnvägen eventuellt behövas. Eventuella försikthetsmått studeras vidare i det kommande arbetet.

Gräns för trädsäkring

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

Trafikverkets svar:

Skötselgatan (trädsäkringszonen) ska under normala omständigheter vara 25 meter bred utgående från närmsta spårmitt. Skötselgatans bredd ska ligga inom intervallet 20-30 meter. Skötselgatan ska röjas regelbundet med 3-5 års intervall. Utanför skötselgatan ska det finnas en kantzon där Trafikverket har rätt att avverka träd som vid fall kan nå banan. Träden i kantzonen ska avverkas med regelbundna intervall och hänsyn till trädens höjdtveckling.

Synpunkter på samrådsmaterial

En privatperson har önskemål om att ortofotokartorna som har kommunicerats vid samrådet i vissa avseenden bör förtydligas. Synpunkt framhålls också om att Valingeskogen är ett felaktigt begrepp.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för synpunkten. Utformning av samrådsmaterial beaktas i det fortsatta arbetet.

5. Underlag

Sändlista

Inkomna skrivelser

Samrådsredogörelse Förstudie 2002-11-25

Samrådsredogörelse Järnvägsutredning Ostlänken avsnittsutredning Järna-Norrköping
2009-09

Samrådsredogörelse Samrådsunderlag 2016-10-12



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

www.trafikverket.se