

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Ostlänken, delen Skavsta–Stavsjö

Nyköpings kommun, Södermanlands län

Järnvägsplan, 2021-10-29

Diarienummer: TRV 2014/72084



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 172 90 Sundbyberg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771–921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse Ostlänken, delen Skavsta–Stavsjö

Författare: COWI AB

Dokumentdatum: 2021-10-29

Ärendenummer: TRV 2014/72084

Kontaktperson: Jonas Nimfelt, Trafikverket

Sammanfattning

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

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådet för Ostlänken, delen Skavsta–Stavsjö har bedrivits, och vilka synpunkter som inkommit från olika myndigheter, enskilda personer med flera. I samrådsredogörelsen kommenterar Trafikverket de inkomna synpunkterna. Denna version av samrådsredogörelsen inkluderar synpunkter avseende järnvägsplanen för Skavsta–Stavsjö som inkommit till Trafikverket fram till och med den 17 september 2021.

Under framtagandet av järnvägsplanen har samrådsmöten löpande hållits med Länsstyrelsen i Södermanlands län, Nyköpings kommun, Sörmlands kollektivtrafikmyndighet, trafikoperatörer samt fastighetsägare som kan bli berörda av järnvägen. Samråd med allmänheten i form av öppet hus hölls vid två tillfällen, den 15 juni 2017 på Svalstaskolan i Svalsta och den 20 juni 2017 på Stavsjö föreningshus i Stavsjö. Dessa samrådstillfällen besöktes av cirka 90 personer respektive cirka 70 personer. Efter samråden har ett tjugotal skriftliga synpunkter inkommit till Trafikverket och synpunkter fortsätter att komma in.

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

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

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

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

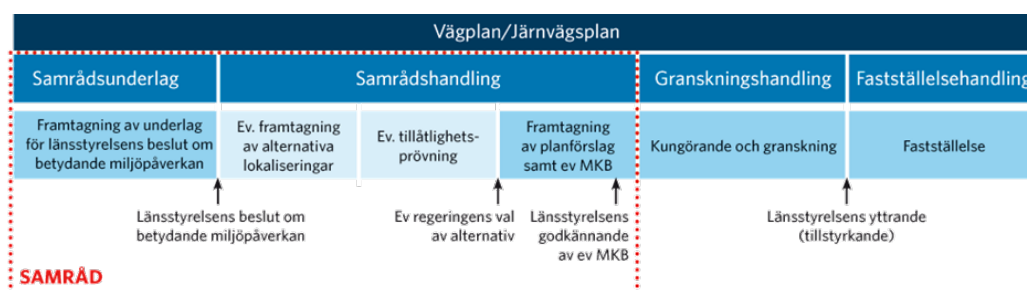
För tillåtligheten gäller elva villkor som reglerar Ostlänkens miljöhänsyn. Sju av dessa är generella villkor och fyra är platsspecifika villkor. Inget av de platsspecifika villkoren berör denna järnvägsplan.

Innehåll

1	PLANLÄGGNINGSPROCESSEN	5
2	PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING	7
3	SAMRÅDSKRETS	8
3.1	Förstudie och järnvägsutredning	8
3.2	Järnvägsplan	8
4	SAMRÅD	9
4.1	Sammanfattning av samråd genomförda under förstudie och järnvägsutredning	9
4.1.1	Förstudie	9
4.1.2	Järnvägsutredning	9
4.2	Samråd med Länsstyrelsen i Södermanlands län	10
4.3	Samråd med Nyköpings kommun	11
4.4	Samråd med enskilda som kan bli särskilt berörda	14
4.5	Samråd med övriga berörda myndigheter, organisationer och andra intressenter	17
4.6	Samråd med allmänheten	23
5	UNDERLAG	28

1 Planläggningsprocessen

Planläggningsprocessen är den sammanhållande process i vilken en väg- eller järnvägsplan tas fram. Processen är olika omfattande beroende på om länsstyrelsen bedömer om projektet kan ha en betydande miljöpåverkan, om alternativa lokaliseringar ska utredas eller om tillåtlighetsprövning behövs. Processen illustreras i Figur 1.



Figur 1. Planläggningsprocessen för järnvägar och vägar. Järnvägsplanen har olika status under processens gång.

Den nuvarande planläggningsprocessen gäller från 2013 men eftersom planeringen av Ostlänken har pågått under lång tid har processen som föregått järnvägsplanen skett enligt en tidigare lagstiftning. Det innebär att en förstudie och en järnvägsutredning genomförts. Dessa motsvaras av de två första skedena, *Samrådsunderlag* respektive *Samrådshandling – Framtagning av alternativa lokaliseringar*, i Figur 1.

Förstudien togs fram mellan 2001 och 2003, och två järnvägsutredningar uppdelat på sträckorna Järna–Norrköping och Norrköping–Linköping togs fram mellan 2004 och 2010. Järnvägsplanen för Ostlänken, delen Skavsta–Stavsjö berörs av järnvägsutredningen för sträckan Järna–Norrköping.

Trafikverket lämnade i november 2015 in en ansökan till regeringen om att tillåtlighetspröva Ostlänken enligt 17 kap. miljöbalken. Det är i tillåtlighetsprövningen som regeringen slutligen tar ställning till val av järnvägskorridor. I denna ska sedan den fortsatta planeringen av järnvägen ske.

Beslut om tillåtlighet att bygga inom den av Trafikverket förordade korridoren mellan Järna och Tallboda fattades av regeringen i juni 2018 tillsammans med besked om finansiering via beslut i riksdagen om nationell plan för infrastruktur. I tillåtlighetsbeslutet ingår ett antal villkor som bland annat innebär att järnvägsanläggningens slutliga lokalisering ska ske efter samråd med Länsstyrelsen i Södermanlands län och Nyköpings kommun. Tillåtlighetsbeslutet innebär att Trafikverket nu kan gå vidare med upprättande av järnvägsplaner enligt den planeringsprocess som regleras i lagen om byggande av järnväg.

I planläggningsprocessen utreds var och hur järnvägen eller vägen ska byggas. I början av planläggningen tar Trafikverket fram underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Länsstyrelsen beslutar sedan om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Sedan ska en miljökonsekvensbeskrivning tas fram till

järnvägs- eller vägplanen, där Trafikverket beskriver projektets miljöpåverkan och föreslår försiktighets- och skyddsåtgärder.

Samrådsprocessen pågår fram till dess att planen är i granskningskedet och hålls tillgänglig för granskning. Samråden ska belysa järnvägens lokalisering, utformning och miljöpåverkan. Synpunkterna som kommer in under samråden sammanställs i en samrådsredogörelse.

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

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

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



Figur 2. Järnvägsplanens dokument.

2 Planläggningsbeskrivning

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

Planläggningsbeskrivningen för just det här projektet har uppdaterats vid följande tillfällen: 2016-04-29, 2016-10-07, 2017-02-14, 2017-10-18, 2019-08-14, 2019-11-25, 2020-08-11 och 2021-02-10.

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

3 Samrådsrets

3.1 Förstudie och järnvägsutredning

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

3.2 Järnvägsplan

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

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

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

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

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

4 Samråd

4.1 Sammanfattning av samråd genomförda under förstudie och järnvägsutredning

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

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

4.1.1 Förstudie

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

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

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

4.1.2 Järnvägsutredning

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

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

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

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

4.2 Samråd med Länsstyrelsen i Södermanlands län

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

Länsstyrelsen yttrade sig den 2 juli 2020 gällande val av spårlinje inom korridoren. Yttrandet avser hela Ostlänken, delprojekt Nyköping. Här redovisas generella synpunkter samt de synpunkter som berör delsträckan Skavsta–Stavsjö.

Risk och säkerhet

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

Risk för översvämning

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

Jordbruksmark

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

Vattenförvaltning och vattenverksamhet

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

Kulturmiljö

Det är av stor vikt att byggnader med höga kulturmiljövärden värnas, men ett antal byggnader kommer med stor sannolikhet att behöva rivras då järnvägen dras fram. Inom ramen för det fortsatta planarbetet behöver en klassificering av byggnader göras för att klargöra behovet av åtgärder när en byggnad direkt berörs. Underlag för beslut om åtgärder bör tas fram med medverkan av byggnadsantikvarisk kompetens.

Trafikverkets svar:

Trafikverket delar den syn länsstyrelsen ger uttryck för i sitt yttrande och kommer att bevaka frågorna i den fortsatta projekteringen.

4.3 Samråd med Nyköpings kommun

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

Kommunstyrelsen antog den 12 juni 2017 ett yttrande gällande val av spårlinje inom korridoren. Yttrandet avser hela Ostlänken, delprojekt Nyköping. Här redovisas de synpunkter som berör delsträckan Skavsta–Stavsjö.

Allmänna synpunkter

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

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

Kommunen värnar grundvattenförekomsten vid Vretaån som berörs av spårlinjen. Kommunen är angelägen om att delta i spårlinjeoptimeringen i denna passage samt i det fortsatta arbetet med val av teknik, skyddsåtgärder och försiktighetsmått som syftar till att inte påverka kvalitet eller kvantitet av grundvattenförekomster eller vattenskyddsområden.

Kommunen anser att buller kan vara alternativskiljande för val av järnvägens utformning inom korridoren. Eftersom utbredningen av buller var okänd i materialet som utgjorde underlag till öppet hus kan kommunen inte avgöra om en flytt 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 arbetet med placering och utformning av passager.

Kommunen uppfattar det som att några befintliga vägar skärs av och inte kommer att ersättas. I det fortsatta spårlinjearbetet är kommunen angelägen om att diskutera lösningar för sådana vägar som är av allmänt intresse.

Kommunen ser landsbygdens näringsliv som viktigt att värna varför broar, tunnlar och passager under järnvägen, för såväl allmänt som enskilt vägnät, ska medge fri höjd och väl tilltagen bredd för lant- och skogsbruk samt räddningstjänstens och näringslivets transporter. Kommunens transportstrategi prioriterar gång- och cykeltrafik varför kommunen även anser att broar, tunnlar och passager under tågbroar längs det allmänna vägnätet bör medge yta för att separera gång- och cykeltrafiken.

Kommunen lyfter även 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 delta i arbetet med att föreslå lämpliga skydds- och kompensationsåtgärder för intrång i höga naturvärden.

Kommunen ser ett behov av att koppla samman arbetet med Ostlänken med åtgärdsvalsstudien som berör malmtrafiken på TGOJ-banan. Banornas användning behöver ses utifrån ett helhetsperspektiv för att suboptimeringar ska kunna undvikas.

Trafikverkets svar:

Trafikverket delar kommunens synpunkt att spårlinjen skär igenom 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 har förutsättningarna förändrats och nu dimensioneras Ostlänken för hastigheter på upp till 250 km/tim. Trafikverket lägger stort fokus på att optimera anläggningen i profil och på att hitta lösningar som, om möjligt, minimerar intrång i värdefulla miljöer. I det fortsatta arbetet kommer även stor vikt att läggas på att ta fram lösningar som säkrar grundvattenförekomster och på andra skyddsåtgärder. Kommunen inbjuds till arbetsmöten och samrådsmöten för att delta i det fortsatta arbetet.

Vad gäller bullerpåverkan ska påverkan från all statlig infrastruktur beaktas. Arbetet med bullerberäkningar och bullerskyddsutformning pågår. Bullerskyddsåtgärder blir aktuella för de delar som regleras i järnvägsplanen, det vill säga den nya anläggningen och de allmänna vägar som berörs. Val av åtgärder styrs av vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Anläggningen ska utföras så att störningar från buller inte överskrider Trafikverkets angivna riktvärden för nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av infrastruktur. Detta beskrivs i regeringens tillåtlighetsbeslut där det elfte villkoret rör bullernivåer.

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 att behandlas i gestaltningsprogrammet.

Bullerskyddsåtgärderna fastställs i järnvägsplanen och förväntade bullernivåer kommer att redovisas i projektets miljökonsekvensbeskrivning.

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

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

Under detaljprojekteringen studerar Trafikverket även på vilket sätt markägare nyttjar sin mark och hur åtkomst till fastigheter sker. Funktionerna ska kvarstå efter anläggandet av järnvägen. Trafikverkets intention är att jordbruksmaskiner ska kunna ta sig under de allra flesta broar. På den här delsträckan kommer det att finnas gott om passagemöjligheter för jordbruksverksamhet.

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

Trafikverket har med detta projekt inte för avsikt att försämra förutsättningarna för att bedriva malmtrafik på TGOJ banan.

Platsspecifika synpunkter

Kommunen har även identifierat ett antal platser och sträckor där den har intresse av insyn och inflytande i den fortsatta optimeringsprocessen. Dessa platsspecifika synpunkter finns med i kommunens yttrande och är platsangivna enligt Trafikverkets längdmätningssystem i samrådsmaterialet.

Observera att platsspecifika synpunkter som avser den västra delen av bibanan inte redovisas i den här versionen av samrådsredogörelsen eftersom det långa alternativet för den västra bibanan – där den i huvudsak var förlagd till den befintliga TGOJ-banan – inte längre är aktuellt. Andra synpunkter återfinns på grund av förändrad gränsdragning mellan järnvägsplanerna i Ostlänken, delprojekt Nyköping, numera i samrådsredogörelsen för delsträckan Sjösa–Skavsta.

km 69+500:

Kommunen ser ett behov av analys av hur väg 608 och väg 610 eventuellt kan samordnas.

km 72+000:

Kommunen saknar en anslutning till Rinkebysjön för att tillgängliggöra allmänt bad och fastigheter.

km 74+000:

Passage för 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 eftersom den sker i en grundvattenvattenförekomst.

Trafikverkets svar:

Spårledningens optimering förfinas kontinuerligt i projekteringen. Kommunen inbjuds till arbetsmöten och samrådsmöten för att delta i det fortsatta optimeringsarbetet.

Den 6 april 2020 hölls ett särskilt samrådsmöte om produktionsplanering med Nyköpings kommun och Norrköpings kommun. Fokus låg på länsgränsen som även utgör gränsen mellan Ostlänken, delprojekt Nyköping och Ostlänken, delprojekt Norrköping. Nyköpings kommun påtalade vikten av gemensam planering för de olika järnvägsplanerna med avseende på tillfälliga ytor och efterfrågar att löpande hållas uppdaterade om produktionsplaneringen. Båda kommunerna kan ha intresse av att anlägga ett industriområde vid länsgränsen. I till exempel i Stavsjö ligger man i startgroparna för att kunna ta emot entreprenörer som vill etablera sig i området. Det påtalades att ett industriområde bör ha flera kopplingar till allmänna vägar, vilket behöver samordnas med produktionsplaneringen.

Trafikverkets svar:

Trafikverket ser över sin entreprenadstrategi i projektet.

4.4 Samråd med enskilda som kan bli särskilt berörda

Möten har hållits löpande under projektet med de fastighetsägare och sakägare som kan bli särskilt berörda av järnvägen. Dessa har även bjudits in till öppet hus, de allmänna samrådsmöten som hölls den 15 juni 2017 på Svalstaskolan i Svalsta och den 20 juni 2017 på Stavsjö föreningshus i Stavsjö. Här sammanfattas inkomna synpunkter från enskilda som kan bli särskilt berörda.

Önskemål om mer information

En fastighetsägare framför önskemål om att få ta del av mer information om järnvägens sträckning förbi fastigheten samt att samrådsmöten borde hållas i ett tidigare skede av projektet, redan före det första allmänna samrådsmötet.

Trafikverkets svar:

Trafikverket arbetar med att successivt förfinas utformningen av järnvägsanläggningen inom korridoren och när ett tillräckligt genomarbetat förslag fanns framme genomförde Trafikverket under våren 2017 samrådsmöten. Information om projektet uppdateras löpande på Trafikverkets hemsida. Trafikverket kommer även i det fortsatta arbetet att hålla enskilda samrådsmöten med de som särskilt berörs.

Intrång på enskilda gårdar

Ett flertal fastighetsägare uttrycker oro för intrång på sina gårdar och framför önskemål om andra lokaliseringar för att undvika intrång och minimera påverkan.

Trafikverkets svar:

Det finns en stor medvetenhet om att föreslagen sträckning kommer att påverka människors vardag och liv och hur verksamheter längs sträckningen ska kunna fungera framöver. Trafikverket jobbar aktivt för att minimera denna påverkan.

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

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:

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 erbjudande om förvärv.

Mer information kring ersättningsregler med mera finns att läsa i [Väg eller järnväg på min mark – hur får jag ersättning?](#)

Markbyte

Ett antal fastighetsägare är intresserade av markbyte för den skogsmark som Trafikverket tar i anspråk för att bygga Ostlänken. Flera betonar vikten av att jobba aktivt med markbyten eftersom fastighetsindelningen går i nord-sydlig riktning vilket kan innebära en försämrad arrondering för flera fastigheter. Önskemål om att Trafikverket tar en samordnande roll i arbetet med markbyten framförs.

Trafikverkets svar:

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

om framtida markbyten kan påbörjas redan under planprocessens gång. Trafikverkets markförhandlare kommer fortsättningsvis att vara i kontakt med berörda fastighetsägare för sådana diskussioner.

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 eftersom föreslagen sträckning går tvärs över fastigheten och mycket nära bostadshuset. Även vid Skena framförs önskemål om att spårlinjen bör förläggas så långt söderut som möjligt. Med avseende på spårlinjens placering förbi Stigtomta Eneby framförs att spårlinjen bör flyttas längre ifrån bostaden och mot skogskanten.

Trafikverkets svar:

Föreslagen järnvägssträckning har sammantaget bedömts ge minst negativ påverkan och bäst måluppfyllelse. 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 har spårlinjen i den fortsatta projekteringen justerats och är nu placerad så långt söderut som möjligt inom korridoren. Förslag till spårlinjens nya läge kommer att presenteras på nästa samråd.

Spårlinjen i 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 eftersom 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 optimerat spårlinjens profil efter att samråd skedde på öppet hus. 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 som redovisades på det första samrådet. Detta på grund av det finns små möjligheter att justera profilen med hänsyn 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. En enskild grusväg mot Smedbygget används för timmerkörning, som ridväg och för trafik till ett antal 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 en viadukt. Vägen bör byggas på rimligt avstånd från järnvägen eftersom den används för ridning. En fastighetsägare informerar om att det på fastigheten bedrivs aktivt skogsbruk och att det finns två viktiga skogsbilvägar som blir avskurna. 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 den fortsatta projekteringen. För tillfället pågår ett fördjupat arbete kring passager. Passagemöjligheter detaljstuderas och ska 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. För vägen vid Smedbygget är en lokalisering av vägen till den norra sidan av järnvägen en trolig lösning. 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

Bullerskyddsåtgärd i form av bullerskyddsskärm önskas vid Smedbygget och Rosenberg. Vid Korsbäcken önskas bullerskyddsvall.

Trafikverkets svar:

Vad gäller bullerpåverkan ska påverkan från all statlig infrastruktur beaktas. Arbetet med bullerberäkningar och bullerskyddsutformning pågår. Bullerskyddsåtgärder blir aktuella för de delar som regleras i järnvägsplanen, det vill säga den nya anläggningen och de allmänna vägar som berörs. Val av åtgärder styrs av vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Anläggningen ska utföras så att störningar från buller inte överskrider Trafikverkets angivna riktvärden för nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av infrastruktur. Detta beskrivs i regeringens tillåtlighetsbeslut där det elfte villkoret rör bullernivåer.

4.5 Samråd med övriga berörda myndigheter, organisationer och andra intressenter

Enskilt samråd har under projektet hållits med bland annat Sörmlands kollektivtrafikmyndighet, SSAB och Green Cargo. I övrigt har flera myndigheter och organisationer i juni 2017 fått en inbjudan till samråd av planförslaget. I inbjudan skickades det även med en folder med övergripande information om projektet. I det här avsnittet sammanfattas inkomna synpunkter från myndigheter och organisationer. Följande myndigheter och organisationer har fått inbjudan:

Berga-Tuna Gård AB	Länsstyrelsen i Södermanlands län	Stambanan.com
Boverket		Statens fastighetsverk
Elsäkerhetsverket	Länsstyrelsen i Östergötlands län	Statens geologiska institut (SGI)
Energimyndigheten	Länstrafiken Sörmland AB	Statens geologiska undersökningar (SGU)
Europakorridoren	Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)	Stigtomtaortens hembygdsförening
Fortifikationsverket	Mälardalstrafik AB	Strålsäkerhets- myndigheten
Friluftsförbundet Nyköping	Naturskyddsföreningen Södermanland	Svenska Jägareförbundet
Föreningen Södermanlands Ornitologer (FSO)	Naturvårdsverket	Svenska kyrkan
Försvarsmakten	Norrköpings kommun	Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI)
Green Cargo	Nyköpings frisksportklubb	Sveriges Sportfiske- och Fiskevårdsförbund
Gästabudstaden AB	Nyköpingsåarnas vattenvårdsförbund	Sörmlandsleden
Havs- och vattenmyndigheten	Nyköping-Östgötalänken AB	Tillväxtverket
Jernhusen	Orienteringsklubben Hällen	Trafikanalys
Kiladalens intresseförening	Oxelösunds hamn AB	Transportstyrelsen
Kommunalförbundet Sörmlands kollektiv- trafikmyndighet	Regionförbundet Sörmland	Tågoperatörerna
Landstinget i Sörmland	Riksantikvarieämbetet	Villaägarna i Nyköping
Livsmedelsverket	Sjöfartsverket	VTI
LRF Södermanland	SSAB	Östsvenska handelskammaren

Sörmlands kollektivtrafikmyndighet

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

SSAB och Green Cargo

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

Trafikverkets svar:

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

Sjöfartsverket

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

Havs- och vattenmyndigheten

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

Vattenfall Eldistribution AB

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

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

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

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

Trafikverkets svar:

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

Naturvårdsverket

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

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

Trafikverkets svar:

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

Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI)

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

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

Trafikverkets svar:

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

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

Strålsäkerhetsmyndigheten

Strålsäkerhetsmyndigheten lyfter sina allmänna råd om begränsning av allmänhetens exponering för elektromagnetiska fält, vari referensvärden för elektromagnetiska fält anges. Det finns en svag men vetenskapligt grundad misstanke om förhöjd risk för barnleukemi för barn som varaktigt exponeras 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 i planeringsstadiet beakta teknikval och placering för att barn inte ska exponeras för magnetfält i onödan.

Om tunnlar byggs är det viktigt att känna till radonproblematiken och att Arbetsmiljöverkets hygieniska gränsvärden (AFS 2015:7) som trädde i kraft den 1 juni 2016 gäller på arbetsplatser. Strålsäkerhetsmyndigheten har utvecklat webbaserade kurser som ger information om elektromagnetiska fält och radon.

Trafikverkets svar:

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

Kommunbygderåd Nyköping

Kommunbygderådet framför att det är positivt att Ostlänken, där så är rimligt, föreslås att i huvudsak följa E4. På den aktuella sträckan föreslås spårlinjen gå 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 här separat.

Barriäreffekter

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 de som rör sig på stigarna inom det berörda området utmed E4 och järnvägen. Sörmlandsleden kommer att korsas av Ostlänken på två ställen, norr respektive väster om Stavsjö. Korsningar förekommer även mellan den nya stambanan och såväl Eriksgatan som Näckrosleden. Dessa passager och korsningar 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.

Trafikverkets svar:

Spårlinjen har placerats intill E4 i syfte att minska barriärpåverkan och miljöpåverkan. Trafikverket jobbar aktivt för att minimera den barriäreffekt som anläggningen kan förväntas medföra. 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.

Trafik 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 Nyköpings tätorts närområde). Det vore en fördel om broarna över väg 608 och väg 610 inte byggs samtidigt. Minst en av dem måste vara öppen för trafik under byggtiden. Gällande väg 216 och väg 537 bör även minst en av dessa vara öppen för trafik under byggtiden.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar med sig synpunkterna gällande genomfartstrafik i projektet. I det fortsatta arbetet kommer byggskedet att detaljstuderas. Oavsett hur byggskedet genomförs kommer Trafikverket att säkerställa fortsatt framkomlighet längs de aktuella vägarna. Under perioder kan framkomligheten dock vara begränsad.

Gång- och cykelbanor

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

Trafikverkets svar:

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

Buller

Kommunbyggerådet utgår från att det, enligt gällande regler, kommer att uppföras bullerskydd utmed delar av Ostlänkens planerade sträckning. Kommunbyggerådet framhåller att det även behövs utmed Nyköpingsbanan vid sträckorna genom orterna i Kiladalen, med tanke på en sannolikt utökad godstrafik.

Trafikverkets svar:

Vad gäller bullerpåverkan ska påverkan från all statlig infrastruktur beaktas. Arbetet med bullerberäkningar och bullerskyddsutformning pågår. Bullerskyddsåtgärder blir aktuella för de delar som regleras i järnvägsplanen, det vill säga den nya anläggningen och de allmänna vägar som berörs. Val av åtgärder styrs av vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Anläggningen ska utföras så att störningar från buller inte överskrider Trafikverkets angivna riktvärden för nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av infrastruktur. Detta beskrivs i regeringens tillåtlighetsbeslut där det elfte villkoret rör bullernivåer.

Platser för lager, depåer och fordonsuppställning

Kommunbyggerådet 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.

Trafikverkets svar:

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

Passage av särskilt känsliga områden

Med avseende på passagen av vattenskyddsområde för Högåsens vattenverk bör risken för förorening av vattnet minska med alternativet där Skavsta station förläggs på bibanan istället för det som framgår av samrådsmaterialet för den aktuella sträckan.

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

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar med sig informationen om Högåsens vattenverk. På grund av den förändrade gränsdragningen mellan järnvägsplanerna görs detta i arbetet med den angränsande järnvägsplanen för delsträckan Sjösa–Skavsta. Risken för eventuella föroreningar beaktas i projektet. Eftersom Ostlänken inte kommer att trafikeras av godståg är dock risken för eventuella föroreningar sannolikt begränsad.

Trafikverket är medvetet om Natura 2000-områdets känslighet och arbetar systematiskt för att minimera påverkan.

4.6 Samråd med allmänheten

Samråd med allmänheten genomfördes i form av öppet hus den 15 juni respektive den 20 juni 2017. Den 15 juni hölls det allmänna samrådsmötet på Svalstaskolan klockan 17–20 och den 20 juni hölls det på Stavsjö föreningshus klockan 17–20. Under denna tid ställdes kartmaterial ut och personer från Trafikverkets och Nyköpings kommuns projektorganisation närvarade för att besvara frågor och ta emot synpunkter. En gång varje timme hölls det även muntliga presentationer av Trafikverket. Den 15 juni deltog cirka 90 personer och den 20 juni cirka 70 personer. På mötena fanns även möjlighet att inkomma med frågor och synpunkter skriftligen. Efter öppet hus har totalt drygt tio skriftliga synpunkter inkommit till Trafikverket från privatpersoner. Efter öppet hus har totalt ett tjugotal skriftliga synpunkter inkommit till Trafikverket från privatpersoner.

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

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

Alternativ till projekt Ostlänken

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

Trafikverkets svar:

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

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 den nya stambanan.

Trafikverkets svar:

I uppdraget för Ostlänken, delprojekt Nyköping, ingår att anlägga en station vid Skavsta samt en station i Nyköpings tätort längs en bibana. Att anlägga ytterligare en

station i Nyköpings kommun är inte samhällsekonomiskt motiverat samtidigt som ytterligare stationer också skulle begränsa kapaciteten (det totala antalet tåg och deras hastighet) på järnvägen.

Viltpassager och passager för vägar

Synpunkter lyfts fram gällande var viltpassager är av vikt, särskilt med hänsyn till jakt. Viltpassager behöver också visas tydligt i miljökonsekvensbeskrivningen. Det påtalas även att vilt undviker att röra sig över broar.

Vidare påtalas det att en viktig passage och väg för jordbruksmaskiner finns vid km 72+650, från Jönåker till Rinkebysjön. Ytterligare information lämnas om att en viktig vägpassage finns vid km 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 ges även om 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.

Synpunkter på passager av E4 framförs där förbättrade passagemöjligheter för vilt och även hästar önskas. Trafikverket förväntas placera och utforma passagera av järnvägen korrekt och gärna samlokalisera med passager av E4.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för informationen och tar med sig den i det fortsatta arbetet. Trafikverket arbetar för att minimera den barriäreffekt som anläggningen kan förväntas medföra. 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 av 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 från E4

En fråga rör 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. Andra delar av Trafikverkets organisation ansvarar för att åtgärda bullerproblem längs befintlig infrastruktur men då gäller andra riktvärden jämfört med vid nybyggnation.

Åtkomst till jordbruksmark

Ett flertal synpunkter rör åtkomst till jordbruksmark och skogsmark kring gårdar som 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 förväntas medföra. Restytor ska i möjligaste mån undvikas. Under detaljprojekteringen studerar Trafikverket även på vilket sätt markägare nyttjar och har åtkomst till sina fastigheter. Funktionen ska kvarstå efter anläggandet av järnvägen. Trafikverkets intention är att jordbruksmaskiner kommer att kunna ta sig under de allra flesta broarna. På den här delsträckan kommer det att finnas gott om passagemöjligheter för jordbruksverksamhet.

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 lyfter fram att Nunnebanan, vars gamla banvall idag främst används för gång- och cykeltrafik men även av timmerbilar, är en gammal järnväg med industri- och kulturhistoriskt värde. Nunnebanan går idag på bro över E4 och hopp sätts till att den kommer att gå på bro även över Ostlänken, alternativt i tunnel under. Oro uttrycks över att den inte skulle klara eventuell byggtrafik till och från järnvägsanläggningen utan större förstärkningsåtgärder, åtgärder som i sin tur skulle påverka miljön i området negativt. Bland synpunkterna framhävs också att Nunnebanan borde omfattas av bevarandeåtgärder i likhet med 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 ett fördjupat arbete kring hur Ostlänken kan byggas ut genomföras och i detta arbete studeras lämpliga vägar för byggtrafik.

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 (km 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 den nya stambanan. Den är inte utmärkt på kartor.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för informationen och tar med sig den i det fortsatta arbetet. I kommande projektering optimeras järnvägsanläggningen och ett exakt läge för spårlinjen tas fram. Anpassningar till kulturmiljövärden redovisas i järnvägsplanen och konsekvensbeskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen.

Naturvärdesområden

Information framförs om att området kring Rinkebysjön och Kvarnsjön innehar höga natur- och kulturvärden, bland annat finns där grottbildningar. Sydväst om Rinkebysjön ligger en strutsfarm. Information ges även om en sjö med rikt fågelliv norr om spårlinjen vid Höglunda samt att det på en fastighet finns så kallad 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 att lägga stort fokus på att optimera anläggningen och på att hitta lösningar som, om möjligt, minimerar intrång i värdefulla miljöer. Stor vikt kommer även att läggas på att ta fram eventuella skyddsåtgärder. I samband med nästa samråd presenteras 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 samrådsmaterialet. Eventuell påverkan på kraftverket kommer att studeras i det kommande arbetet.

Massor till bullerskyddsvall

En synpunkt rör massorna som blir över i projektet som föreslås användas till bullerskyddsvallar.

Trafikverkets svar:

Hur de massor som skapas i projektet kan användas på bästa sätt studeras i det kommande arbetet.

Påverkan på hästar

En fråga rör hur hästar påverkas av snabba persontåg med avseende på buller och vibrationer.

Trafikverkets svar:

Hästar kan bli skrämda av plötsliga ljud. Inom områden som frekvent används för ridning kan försiktighetsåtgärder, i form av till exempel bullerskyddsskärm, kring passager av järnvägen eventuellt behövas. Eventuella försiktighetsåtgärder studeras vidare i det kommande arbetet.

Gräns för trädsäkring

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

Trafikverkets svar:

Skötselgatan – den så kallade trädsäkringszonen – ska vara 25 meter bred med utgångspunkt i närmaste spårmittpunkt. Skötselgatan ska röjas regelbundet med 3–5 års intervall. Utanför skötselgatan ska det finnas en kantzon där Trafikverket har rätt att avverka de träd som kan riskera järnvägens drift ifall de skulle blåsa omkull. Träden i kantzonen ska avverkas med regelbundna intervall och med hänsyn till trädens höjdtveckling.

Synpunkter på samrådsmaterial

En privatperson önskar att ortofotokartorna i samrådsmaterialet bör förtydligas i vissa avseenden. Det påtalas även att Valingeskogen är ett felaktigt begrepp.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för synpunkten och tar med sig det inför nästa samråd.

Artobservation

En privatperson har observerat hasselsnok där den planerade spårlinjen passerar Smedbygget.

Trafikverkets svar:

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

Jonas Nimfelt

Projektledare, delprojekt Nyköping

5 Underlag

- Sändlista
- Inkomna skrivelser
- Samrådsredogörelse Förstudie, november 2002
- Samrådsredogörelse Järnvägsutredning Ostlänken avsnittsutredning Järna-Norrköping, september 2009
- Samrådsredogörelse Samrådsunderlag, oktober 2016
- Samrådsredogörelse Samrådshandling, november 2017



TRAFIKVERKET

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

www.trafikverket.se