

Tillåtlighetsprövning av Ostlänken

Sammanfattning av inkomna yttranden under beredningsremiss juni – september 2014 samt kompletterande beredningsremisser februari – mars och september – oktober 2015, samt Trafikverkets kommentarer

2015-11

Dokumenttitel: Sammanfattning av inkomna yttranden under beredningsremissen samt
Trafikverkets kommentarer
Dokumentdatum: 2015-11-10
Dokumenttyp: Rapport
Ärendenummer: TRV 2014/35728

Innehåll

| | |
|--|----|
| Boverket | 5 |
| Elsäkerhetsverket..... | 5 |
| Energimyndigheten | 5 |
| Folkhälsomyndigheten | 5 |
| Fortifikationsverket | 6 |
| Försvarsmakten | 6 |
| Havs- och Vattenmyndigheten | 6 |
| Stockholms läns landsting, centrum för arbets- och miljömedicin..... | 7 |
| Stockholms läns landsting, Trafikförvaltningen | 7 |
| Landstinget Sörmland och Kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet | 8 |
| Landstinget Östergötland, Arbets- och miljömedicin | 9 |
| Linköping City Airport AB | 9 |
| Linköpings kommun..... | 10 |
| Luftfartsverket | 12 |
| Länsstyrelsen i Stockholms län..... | 12 |
| Länsstyrelsen i Södermanlands län | 14 |
| Länsstyrelsen i Östergötlands län..... | 18 |
| Myndigheten för samhällsskydd och beredskap | 22 |
| Naturvårdsverket | 22 |
| Norrköpings flygplats | 24 |
| Norrköpings kommun | 25 |
| Nyköpings kommun..... | 26 |
| Regionförbundet Sörmland | 27 |
| Regionförbundet Östsam, Region Östergötland | 29 |
| Riksantikvarieämbetet..... | 29 |
| SAAB AB | 31 |
| SAAB Airport AB..... | 32 |
| SGI | 32 |
| SGU | 33 |
| Sjöfartsverket | 34 |
| SMHI..... | 34 |
| Statens Fastighetsverk | 35 |
| Stockholm Skavsta Airport AB | 36 |

| | |
|---------------------------------|----|
| Strålsäkerhetsmyndigheten | 36 |
| Transportstyrelsen..... | 36 |
| Södertälje kommun..... | 36 |
| Trosa kommun..... | 37 |
| Vulcania AB..... | 39 |

Boverket

Boverket tillstyrker att regeringen tillåter planerad nybyggnad enligt det alternativ som Trafikverket har rangordnat som nummer ett. Boverket tillstyrker även Trafikverkets rangordning av alternativen.

Boverket framhåller vikten av att behålla och underhålla befintliga järnvägar och att Ostlänken inte tränger undan investeringar i det övriga järnvägsnätet.

Boverket förordar att Ostlänken utformas för hastigheter upp till 320 km/tim och framhåller att järnvägen måste anpassas till ett framtida förändrat klimat. Myndigheten påpekar vikten av att studera hur järnvägen kan anpassas till omgivningen och att utreda åtgärder mot buller och vibrationer och hur stationsområden ska utvecklas.

Trafikverkets kommentar

Finansiering av Ostlänken sker genom medel i den nationella planen för transportinfrastruktur för perioden 2014-2025. Frågan om planering av investeringar i det befintliga järnvägsnätet ligger utanför ramen för tillåtlighetsprövningen av Ostlänken.

Ostlänken kommer att utformas för hastigheter upp till 320 km/tim. Järnvägens anpassning till omgivningen och ett framtida ändrat klimat, skyddsåtgärder bland annat mot buller och vibrationer samt gestaltning av bytespunkter är frågor som kommer att studeras i arbetet med att upprätta järnvägsplaner.

Elsäkerhetsverket

Elsäkerhetsverket har inget att erinra.

Energimyndigheten

Det alternativ som Trafikverket har rangordnat som nummer ett berör inga riksintressen för vindbruk eller energi. Energimyndigheten har därför inget att erinra mot den nya järnvägen.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tolkar Energimyndighetens svar som att myndigheten endast yttrar sig över alternativet med rang ett och noterar att Energimyndigheten inte har några erinringar mot anläggande av Ostlänken enligt detta alternativ.

Folkhälsomyndigheten

Det alternativ som Trafikverket har rangordnat som nummer ett ger en sammanhållen infrastruktur vilket medför att åtgärder för att skydda mot störningar från ett trafikslag kan ge effekt även för störningar från ett annat trafikslag och att nya åtgärder kan komma redan idag störda till del. Folkhälsomyndigheten tillstyrker därför nybyggnad enligt det alternativ som Trafikverket har rangordnat som nummer ett.

Om skyddsåtgärder inte utförs ger alternativet fler bullerstörda än alternativ med lägre rang. En förutsättning för myndighetens tillstyrkan är därför att åtgärder vidtas så att störningar och risker minimeras och att hälsorelaterade riktvärden nås, under både bygg- och driftskede.

Myndigheten har inga synpunkter på rangordningen mellan alternativen i övrigt.

Trafikverkets kommentar

Utgångspunkten för projektet är att, utifrån vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt, klara gällande riktvärden för buller enligt prop. 1997/98:53. Det finns dock risk för att det i vissa fall inte går att undvika att riktvärden kan komma att överskridas. I de fall riktvärden för utomhusnivån inte kan klaras är inriktningen, i enlighet med propositionen, att i vart fall inomhusvärdena inte ska överskridas. För att beakta det lågfrekventa buller som uppstår vid höga hastigheter planerar Trafikverket att för höghastighetsjärnväg tillämpa det strängare riktvärdet 55 dB(A) ekvivalentnivå utomhus vid fasad, vilket normalt endast tillämpas för vägbuller. I arbetet med bullerfrågor avses den nya beräkningsmodellen Nord 2000, som kan hantera de låga frekvenser som buller från höghastighetståg ger upphov till, att användas. Trafikverket arbetar för närvarande med att ta fram ny källdata för höghastighetsbuller.

För byggskedet kommer Trafikverket att beakta Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser (NFS 2004:15), vilken bl.a. innehåller riktvärden för buller under byggskedet. Tydliga krav vid upphandling och tillsyn av tillsynsmyndighet kommer att säkerställa att störande buller under byggskedet förebyggs och att kommunikation sker med dem som berörs av buller under byggtiden.

Fortifikationsverket

Fortifikationsverket har inget att erinra mot det alternativ som Trafikverket har rangordnat som nummer ett.

Försvarmakten

Försvarmakten har inget att erinra. Utredningsalternativen påverkar inga områden av riksintresse för totalförsvarets militära del.

Generella riksintressen kan påverkas av markarbeten eller höga objekt. Försvarmakten vill därför få remisser i samband med upprättande av järnvägsplaner.

Trafikverkets kommentar

Försvarmakten kommer att bjudas in till samråd i samband med upprättande av järnvägsplaner.

Havs- och Vattenmyndigheten

Havs- och vattenmyndigheten tillstyrker den föreslagna järnvägssträckningen. Myndigheten påpekar vikten av att följande aspekter utreds och behandlas inför kommande tillståndsprocess:

- Vilken påverkan som riskerar uppstå på vattenförekomster och hur risken kan minimeras att miljö kvalitetsnormer inte följs
- Konnektiviteten i vattendrag som passerar av järnvägen måste upprätthållas. Järnvägen bör anläggas på bro vid större vattendrag och passager för vattenlevande fauna bör anläggas vid varje mindre vattendrag

Åtgärder som behövs för att inte få negativa effekter på Natura 2000-områdena Kilaån–Vretaån och Svartaån.

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket kommer att ta hänsyn till Havs- och Vattenmyndighetens synpunkter i kommande arbete med att projektera och planlägga järnvägen. I samband med detta arbete kommer den

översiktliga analysen av miljö kvalitetsnormer för vatten (Rapport Analys av miljö kvalitetsnormer för vatten inom projekt Ostlänken, 2014-05-13) att uppdateras, och en analys av konnektivitet och barriäreffekter för växter och djur att arbetas fram för Ostlänken i sin helhet.

I det kommande arbetet med att projektera och planlägga järnvägen kommer Trafikverket vidare att anpassa anläggningen och vidta åtgärder för att minimera vandringshinder för vattenlevande fauna. Trafikverkets riktlinjer för anläggande av trummor kommer att iakttas.

Vid passage över eller i nära anslutning till vattenförekomster gäller generellt att skyddsåtgärder som förhindrar negativ påverkan på vattenförekomsten kommer att vidtas. Åtgärder som kan bli aktuella är till exempel skydd av viktiga spridningssamband, hantering av länshållningsvatten och skydd mot grumling.

Trafikverket påpekar att tillstånd, med eventuella villkor och skyddsåtgärder, för att vidta åtgärder inom ett Natura 2000-område regleras i annan ordning. Länsstyrelsen i Södermanlands län har meddelat tillstånd enligt 7 kap 28 a § miljöbalken under remisstiden för tillåtighetsärendet.

Tillstånd rörande Svärtaån erhöles 2014-10-16 och rörande Vreatån-Kilaån 2014-10-10. De slutliga villkoren för passage av Svärtaån och Kilaån-Vreatån har därefter lagts fast av mark- och miljödomstolen.

Stockholms läns landsting, centrum för arbets- och miljömedicin

Stockholms läns landsting, centrum för arbets- och miljömedicin, yttrar sig över järnvägssträckan inom Stockholms län och tillstyrker det alternativ som Trafikverket har rangordnat som nummer ett.

Stockholms läns landsting, Trafikförvaltningen

Landstinget är regional kollektivtrafikmyndighet och anser att trafikeringen och infrastrukturens utformning behöver planeras som en helhet för att möjliggöra regional och nationell utveckling på bästa sätt. Helhetsgreppet bör behandla följande frågor:

- Möjligheten till bra trafikupplägg och tåglägestilldelning
- Investeringskostnader, nyttofördelning med koppling till medfinansieringsdiskussioner
- Hur Ostlänken passar in i övrigt järnvägssystem, med tanke på flaskhalsar på anslutande banor, kopplingspunkter samt användning av befintliga banor (Nyköpingsbanan, bana genom Vagnhärad med risk för ort med två stationslägen)

Myndigheten önskar även en gemensam översyn av trafikeringssupplägg.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket styr inte över den framtida trafikeringen, men arbetar med att skapa ett flexibelt system som passar in i det övriga järnvägssystemet och ger möjlighet till bra trafikeringssupplägg. I senare skeden kommer landstinget såsom regional kollektivtrafikmyndighet att vara part i diskussioner om trafikeringssupplägg. Fördelning av kostnader är en fråga som inte ryms eller avgörs inom ramen för tillåtighetsprövningen.

När Ostlänken är utbyggd kommer åtgärder att krävas för att kapacitetsbrist inte ska uppstå på sträckan Järna – Flemingsberg. Utredning av åtgärder för att öka kapaciteten pågår. Norr om Linköping, vid Tallboda, ansluts Ostlänken planskilt till Södra stambanan. Anslutningen kommer att utgöra ett provisorium tills Ostlänkens del genom Linköping byggs.

Övriga kopplingspunkter på Ostlänken kommer att utformas planskilt och med möjlighet till passage i hög hastighet varför dessa inte kommer att utgöra någon kritisk kapacitetsbegränsning. Stationerna kommer att utformas med förbigångsspår för passerande tåg, varför de, med de förutsättningar som gällde vid järnvägsutredningen, inte kommer att utgöra någon kritisk kapacitetsbegränsning.

I järnvägsutredningen förutsattes att den befintliga banan Järna – Nyköping inte skulle vara kvar och att en station skulle anläggas längs Ostlänken utanför Vagnhärad. Med förutsättningen att den befintliga banan ska behållas behöver frågan om stationsläge och trafikering av Vagnhärad utredas på nytt. Trafikverket bedömer dock för närvarande att en tvåstationslösning inte är trolig.

Landstinget Sörmland och Kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet

Landstinget Sörmland och Kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet lämnar ett gemensamt svar. De tillstyrker Trafikverkets rangordning samt nybyggnad enligt det alternativ som Trafikverket har rangordnat som nummer ett på sträckan Järna–Lodby, samt lång bibana genom Nyköpings tätort.

De betonar behovet av samverkan gällande Skavstas utveckling och möjligheten till koppling till TGOJ-banan, vilket möjliggör trafikförsörjning med ett och samma tåg mellan Nyköping och Skavsta. Utformningen av bibanan får inte motverka eventuell persontrafik på TGOJ-banan. Trafiksimuleringar bör användas vid design av systemet.

De pekar på att befintlig bana Järna–Åby bör behållas och rustas upp i samplanering med Ostlänken, framhåller vikten av effektiva förbigångsmöjligheter och kopplingspunkter samt anser att det är viktigt med avbrottsfria mobila kommunikationslösningar.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket delar synpunkten om vikten av effektiva förbigångsmöjligheter och kopplingspunkter och framhåller att planeringen av järnvägen har skett med beaktande av dessa frågor. I det förestående arbetet med att upprätta järnvägsplaner kommer dessa frågor att ytterligare studeras. I arbetet kommer Trafikverket även att samråda med Stockholm Skavsta Airport AB.

Framtida persontågstrafik på TGOJ-banan motverkas inte av korridoralternativet med rang 1. Alternativet med rang ett bygger dock på att en del tåg trafikerar Nyköping och andra trafikerar Skavsta, men samma tåg kan inte trafikera både Nyköping och Skavsta.

Att bygga anslutningar som krävs för att ett och samma tåg ska passera både Skavsta och Nyköping är möjligt men skulle kräva kompletterande utredningar samt anslutningar som inte ryms inom korridoralternativet med rang 1. För tåg som ska trafikera hela Ostlänkens sträckning mellan Linköping och Stockholm, är det inte möjligt att med bibehållna restidsmål åstadkomma en lösning som innebär att ett och samma tåg kan trafikera både Skavsta och Nyköping eftersom en sådan lösning skulle kräva att tågen åker i en loop och vänder i Skavsta eller Nyköping.

För tåg från Linköping eller Stockholm som vänder i Skavsta eller Nyköping går det att åstadkomma anslutningar, dock inte inom korridoren, som möjliggör att samma tåg trafikerar båda stationerna, men även det påverkar restiden.

Ovanstående beskrivning av trafikering gäller för alla korridoralternativ utom för alternativet med kort bibana, som skulle innebära att samma tåg kan trafikera båda stationerna utan att kompletterande anslutningar byggs. Kort bibana har dock rangordnats som nummer två, bland annat på grund av sin stora negativa miljöpåverkan, framförallt på riksintresset för kulturmiljö.

Förutsättningen är att den befintliga banan Järna – Åby ska bibehållas. Trafikverket påpekar att planering av investeringar i det befintliga järnvägsnätet ligger utanför ramen för tillåtlighetsprovningen av Ostlänken och att medel för en upprustning av banan Järna – Åby inte finns med i gällande nationella eller regionala planer. Utifrån dagens förutsättningar kan därför en eventuell upprustning av banan inte samordnas med anläggandet av Ostlänken.

Ansvar för infrastruktur för mobila kommunikationslösningar för resenärer ligger hos trafikutövare och teleoperatörer och anläggandet av sådan infrastruktur ingår inte i projekteringen av Ostlänken. Trafikverket framhåller att mobila kommunikationslösningar kommer att vara möjliga att åstadkomma och anser att frågan inte är alternativskiljande.

Landstinget Östergötland, Arbets- och miljömedicin

Landstinget avgränsar sitt yttrande till Östergötlands län och fokuserar på bullerproblematiken. Landstinget instämmer med Trafikverkets rangordning och föredrar korridor med rang nummer ett, med en sträckning norr om sjön Skiren.

Trafikverkets kommentar

Utgångspunkten för projektet är att, utifrån vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt, klara gällande riktvärden för buller enligt prop. 1997/98:53. Det finns dock risk för att det i vissa fall inte går att undvika att riktvärden kan komma att överskridas. I de fall riktvärden för utomhusnivån inte kan klaras är inriktningen, i enlighet med propositionen, att i vart fall inomhusvärdena inte ska överskridas. För att beakta det lågfrekventa buller som uppstår vid höga hastigheter planerar Trafikverket att för höghastighetsjärnväg tillämpa det strängare riktvärdet 55 dB(A) ekvivalentnivå utomhus vid fasad, vilket normalt endast tillämpas för vägbuller. I arbetet med bullerfrågor avses den nya beräkningsmodellen Nord 2000, som kan hantera de låga frekvenser som buller från höghastighetståg ger upphov till, att användas. Trafikverket arbetar för närvarande med att ta fram ny källdata för höghastighetsbuller.

För byggskedet kommer Trafikverket att beakta Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser (NFS 2004:15), vilket bl.a. innehåller riktvärden för buller under byggskedet. Tydliga krav vid upphandling och kontroll av miljöförvaltning kommer att säkerställa att störande buller under byggskedet förebyggs och att kommunikation sker med de som berörs av buller under byggtiden.

Trafikverket noterar önskemålet om en sträckning norr om Skiren, men påpekar att det i detta skede inte går att ange var järnvägen kommer att passera i området. I kommande arbete med detaljprojektering och upprättande av järnvägsplaner kommer sträckningen inom korridoren att utredas vidare och planeras så att risken för negativ påverkan på Skiren minimeras.

Linköping City Airport AB

Linköping City Airport hyr kapacitet av SAAB AB som äger flygplatsen.

Bolaget utgår från att en riskanalys görs då dragningen förbi flygplatsen planeras och att den innefattar risker som kan påverka verksamheten.

Trafikverkets kommentar

I samband med järnvägsutredningen gjordes en riskanalys som behandlade risker för såväl järnvägstrafiken som flygtrafiken i Linköping. Riskanalysens slutsats var att riskerna var hanterbara.

Trafikverket har därefter i samråd med Transportstyrelsen tagit fram en rapport som beskriver förutsättningar för och arbetsgång vid planering av järnväg nära flygplats (TRV 2010/31711)¹. Erfarenheterna visar att på ett avstånd av 500 m mellan flygplats och järnväg föreligger ingen störningsrisk för flygtrafiken. Vid mindre avstånd måste särskilda studier och eventuella åtgärder övervägas.

Avståndet mellan Ostlänken och flygplatsen är ca 500 m. I samband med upprättande av järnvägsplaner kommer Trafikverket därför att göra fördjupade analyser samt samråda med Linköping City Airport AB.

Linköpings kommun

Beredningsremiss augusti-september 2014

Linköpings kommun förordar och tillstyrker korridor med rang nummer ett för sträckan Bäckeby–Linköping.

Kommunen anser att centrala Linköping fram till Glyttinge bör ses som en del av Ostlänkenprojektet. Avsnittet genom centrala Linköping bör behandlas skyndsamt och planläggningen av hela Ostlänken ske enligt tidplan. Byggandet av Ostlänken bör starta med sträckan Linköping–Norrköping.

Kommunen vidhåller de synpunkter som lämnades på den kompletterande järnvägsutredningen i februari 2014 och förordar att Ostlänken och Södra Stambanan går i tunnel från Malmskogen till Glyttinge. Den korridor som redovisas i den kompletterande järnvägsutredningen ryms inte helt inom den korridor som redovisas i beredningsremissen inför tillåtlighetsprövningen. Kommunen förutsätter att varken avgränsningen för tillåtlighetsprövningen eller innehållet i PM "Hantering av Ostlänken genom Linköpings tätort" hindrar en tunnelloösning genom Linköping.

Linköpings kommun är positiv till att befintlig bana Järna–Åby behålls och anser att möjligheten till persontrafik på banan bör finnas kvar.

Väg 757 vid Lingham kan komma att förlängas norrut och kommunen påtalar att ny påfart till E4 samt planskild lösning med Ostlänken måste vara möjlig.

Tabell 1 i PM om Artskyddsförordningen bör kompletteras och vikten av att skydda vattenkvaliteten i åar och Roxen bör anges i PM om Analys av miljökvalitetsnormer för vatten.

Kommunen påtalar vikten av att arbeta med frågor som gestaltning, natur, buller, vibrationer mm i det fortsatta arbetet.

Kommunen anser att järnvägens barriäreffekt måste minimeras med tanke på bl.a. intrång i jordbruksmark. Berörda fastighetsägare bör lösas ut så tidigt som möjligt.

Kompletterande beredningsremiss februari-mars 2015

I sitt yttrande under den kompletterande beredningsremissen anger kommunen bl. a. att ett nytt resecentrum krävs för att Ostlänkens ändamål ska kunna uppnås samt att de planskilda korsningar som redovisas i Tallboda öster om centrala Linköping har stora nackdelar. Om Ostlänken byggs genom centrala Linköping i enlighet med järnvägsutredningen 2010 eller den kompletterande järnvägsutredningen 2014 behövs inte de redovisade planskilda korsningarna i Tallboda. Kommunen framför därutöver synpunkter rörande delen av Ostlänken genom centrala Linköping samt det alternativ som förts fram av Sverigeförhandlingen.

¹ Byggande av järnväg nära flygplatser, 2010-01-01, Rapport v3.0, TRV 2010/31711

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar att Linköpings kommun tillstyrker den av Trafikverket förordade korridoren på sträckan mellan Bäckeby och Linköping. Trafikverket noterar kommunens synpunkter på sträckan genom Linköpings tätort men påpekar att denna delsträcka inte ingår i ansökan om tillåtlighet. Ostlänken som projekt omfattar däremot även delsträckan genom centrala Linköping, och Trafikverket framhåller att ambitionen är att den ska komma till utförande och att Trafikverket och kommunen bedriver ett gemensamt utredningsarbete för att klargöra Ostlänken utformning genom Linköpings tätort.

Trafikverket betonar att vare sig avgränsningen av ansökan om tillåtlighet eller innehållet i PM Hantering av Ostlänken genom Linköpings tätort hindrar en tunnellsnösning. Trafikverket konstaterar vidare att det av PM Hantering av Linköpings tätort daterad 2014-12-12, som ingick i den kompletterande beredningsremissen, framgår att planeringsmålet gällande bytestid i Linköping kan uppnås även med nuvarande station. Det är begränsningar av utrymme för angöringsytor för övrig kollektivtrafik vid nuvarande station som begränsar uppfyllelsen av målen för bytestider. Trafikverket instämmer med kommunen att bättre angöring för bussar behövs för att målet om bytestider ska kunna uppfyllas.

Trafikverkets syn på avgränsning av ansökan om tillåtlighet och hanteringen av Ostlänken genom Linköpings tätort redovisas ytterligare i Trafikverkets yttrande, avsnitt 9.1.

Trafikverket noterar önskemålet om ordningen i etapputbyggnad men påpekar att det är en fråga som inte ingår i ansökan om tillåtlighetsprövning och att det i detta skede inte går att ange i vilken ordning utbyggnaden kommer att ske.

Förutsättningen är att den befintliga järnvägen ska bibehållas på sträckan Järna – Åby, vilket gör det möjligt att bedriva persontrafik på sträckan.

Korsningen mellan Ostlänken och väg 757 kommer att utformas planskilt. En utbyggnad av väg 757 med anslutning till E4 ingår inte i de åtgärder som är prioriterade fram till 2025 i gällande regional plan för transportinfrastruktur. En eventuell sådan utbyggnad prövas i separat planlägningsprocess enligt väglagen och ligger inte inom ramen för tillåtlighetsprövningen av Ostlänken.

Trafikverket noterar synpunkterna om gestaltning, natur, buller m.m. och kommer att beakta dessa i det kommande arbetet med att upprätta järnvägsplaner.

Inrapportering av arter till Artportalen sker löpande, bland annat genom spontan inrapportering. Trafikverket påpekar att utsökningar i Artportalen har gjorts under våren 2014 och anser att de är tillräckligt uppdaterade samt att den metodik för avgränsning i tid och rum som gjorts har varit tillräcklig. Någon ny utsökning i Artportalen eller komplettering av rapport "Artskyddsförordningen i Ostlänken" kommer därför inte att göras i detta skede. Inventering av skyddade arter, värdefulla naturmiljöer kommer att hanteras mer ingående i den fortsatta planprocessen, bland annat genom nya utsökningar i Artportalen och inventering i fält.

I rapport "Analys av miljö kvalitetsnormer för vatten inom Ostlänken" hanteras enbart de vattenförekomster som berörs direkt av illustrerad linje. Rapporten är översiktlig och i det fortsatta planarbetet kommer bedömningarna att kompletteras med noggrannare utredningar, bland annat avseende påverkan och skydd för nedströms belägna vattenförekomster. Med den gjorda avgränsningen av ansökan om tillåtlighet är det dock inte aktuellt att komplettera rapporten med avseende på påverkan på Roxen.

Trafikverket delar kommunens åsikt om vikten av att minimera barriäreffekter. Trafikverket noterar önskemålet om tidiga markförvärv men konstaterar att sådana frågor inte ligger inom ramen för tillåtlighetsprövningen.

Trafikverket noterar kommunens synpunkter gällande det uppdrag som Sverigeförhandlingen har gett Trafikverket men konstaterar att frågan ligger utanför ramen för tillåtlighetsprövning av Ostlänken.

Lufftartsverket

Lufftartsverket påpekar att hänsyn måste tas till Lufftartsverkets utrustning och de skyddsavstånd som gäller enligt verkets standard. För att underlätta bedömningen av påverkan på Lufftartsverkets utrustning vill verket ta del av ESRI-SHAPE filer för hela bansträckningen. Lufftartsverket påpekar att berörda flygplatser måste tillfrågas gällande bl.a. påverkan på flygvägar.

Trafikverkets kommentar

Lufftartsverket har fått ta del av önskat material för hela bansträckningen. Trafikverket kommer att ta hänsyn till Lufftartsverkets synpunkter i det framtida arbetet, vilket kommer att bedrivas i enlighet med rapporten "Byggande av järnväg nära flygplatser 2010-09-01"², framtagen i nära samråd med Transportstyrelsen.

Linköping City Airport AB, Saab Airport AB, Norrköpings flygplats samt Stockholm Skavsta Airport AB har tagit del av beredningsremissen och getts möjlighet att lämna synpunkter.

Länsstyrelsen i Stockholms län

Beredningsremiss augusti-september 2014

Länsstyrelsen i Stockholms län tillstyrker nybyggnad av det alternativ som Trafikverket har rangordnat som nummer ett, och anser att alternativet med rang två, blå korridor, inte är lämpligt att arbeta vidare med. Länsstyrelsen framhåller att det är viktigt att beakta kulturmiljövärden inom landskapsavsnitt som är känsliga ur kulturmiljösynpunkt.

Länsstyrelsen refererar därutöver till sitt yttrande över järnvägsutredningen 2009. I yttrandet framförde länsstyrelsen bl.a. följande:

- Västra delkorridoren inom röd korridor förordas.
- Den energi som krävs för byggnation, drift och underhåll bör beaktas vid beräkning av energiförbrukning.
- Intrång i Tullgarn prövas enligt MB 7:28a. Länsstyrelsen i Södermanlands län har gett tillstånd till fyra olika sträckningar inom västra delkorridoren av röd korridor.
- Områden för friluftsliv berörs vid Gerstaberget, Erikslund och Hölö-Österby. Vid Gerstaberget och Erikslund uppstår barriärer och fragmentering. Järnvägen bör utformas så att olägenheterna minimeras.
- Miljöer av högsta kulturvärde påverkas i stor omfattning. Vid riksintresset för kulturmiljö Mörkö-Oaxen-Hölö-Ytterjärna, vid Österby samt inom Tullgarns kulturregendum är det viktigt att järnvägen placeras tätt invid E4.
- Stängsling och planskilda korsningar måste studeras med hänsyn till barriäreffekter.
- Målsättningen måste vara att klara riktvärden för buller.
- Nio torrläggingsföretag, vilka jämföras med vattendom, berörs inom Stockholms län.

² Byggande av järnväg nära flygplatser, 2010-01-01, Rapport v3.0, TRV 2010/31711

- Fragmentering av åker och skogsmark bör undvikas.
- Risk- och säkerhetsfrågor måste ges en hög prioritet i det fortsatta planeringsarbetet, Detta avser t.ex. när järnvägen går nära samhällen eller nära och parallellt med vägar. Även störningar på vägtrafik under byggskedet måste beaktas i det fortsatta arbetet.
- God masshantering erfordras. Möjligheten, nyttan och rimligheten av att spola av utsprängt berg för att minska kvävebelastningen bör belysas.
- Störningar under byggskedet bör redovisas tidigt i planeringen.

Kompletterande beredningsremiss februari-mars 2015

I sitt yttrande över den kompletterande beredningsremissen framför länsstyrelsen att den kompletterande remissen inte förändrar de tidigare gjorda bedömningarna samt att länsstyrelsen ser positivt på Trafikverkets ambitioner vad gäller miljösäkring, handlingsprogram och åtgärdsprogram som är beskrivna i "PM Ostlänken Kulturmiljö i planläggning och genomförande".

Kompletterande beredningsremiss september-oktober 2015

Länsstyrelsen påtalar att den valda järnvägskorridoren berör området Mörkö, vilket är av riksintresse för kulturmiljövård. Riksintresset omfattar en mycket stor yta och Ostlänken passerar genom ett område som är perifert i förhållande till de värden som motiverar och karakteriserar riksintresset. Länsstyrelsen bedömer att järnvägen kan byggas utan att riksintressets värden skadas påtagligt, men påpekar att utformningen och gestaltningen av järnvägen måste ägnas stor omsorg vid passagen av riksintresset och att Trafikverket måste ha en långsiktig plan för förvaltning av markytor mellan Ostlänken och väg E4.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket kommer att beakta länsstyrelsens synpunkter, bl.a. avseende barriäreffekt samt påverkan på friluftsliv och kulturmiljö, i arbetet med upprättande av järnvägsplaner, då järnvägens utformning och lokalisering i detalj läggs fast efter en sammanvägd bedömning av olika intressen.

Utgångspunkten för projektet är att, utifrån vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt, klara gällande riktvärden för buller enligt prop. 1997/98:53. Det finns dock risk för att det i vissa fall inte går att undvika att riktvärden kan komma att överskridas. I de fall riktvärden för utomhusnivån inte kan klaras är inriktningen, i enlighet med propositionen, att i vart fall inomhusvärdena inte ska överskridas. För att beakta det lågfrekventa buller som uppstår vid höga hastigheter planerar Trafikverket att för höghastighetsjärnväg tillämpa det strängare riktvärdet 55 dB(A) ekvivalentnivå utomhus vid fasad, vilket normalt endast tillämpas för vägbuller. I arbetet med bullerfrågor avses den nya beräkningsmodellen Nord 2000, som kan hantera de låga frekvenser som buller från höghastighetståg ger upphov till, att användas. Trafikverket arbetar för närvarande med att ta fram ny källdata för höghastighetsbuller.

För byggskedet kommer trafikverket att beakta Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser (NFS 2004:15), vilken bl.a. innehåller riktvärden för buller under byggskedet. Tydliga krav vid upphandling och tillsyn av tillsynsmyndighet kommer att säkerställa att störande buller under byggskedet förebyggs och att kommunikation sker med de som berörs av buller under byggtiden.

Trafikverket påpekar att den östra delkorridoren inom röd korridor avfördes från fortsatt planering när slutrapport över järnvägsutredningen upprättades 2010 och att den inte längre är aktuell.

Risk- och säkerhetsfrågor är en viktig aspekt i det fortsatta planeringsarbetet och Trafikverket har inlett ett samarbete kring dessa frågor med Myndigheten för samhällsskydd och beredskap samt berörda länsstyrelser och räddningstjänster.

Trafikverket delar Länsstyrelsens uppfattning om vikten av god masshantering och avser upprätta en övergripande redovisning av hantering, återanvändning och bortskaffande samt eventuell mellanlagring av de jord- och bergmassor som uppkommer vid byggandet av järnvägsanläggningen. Redovisningen avses tas fram efter samråd med berörda kommuner och länsstyrelser och redovisas till dessa senast vid den tid – innan byggnadsarbeten enligt järnvägsplan påbörjas – som länsstyrelserna och Trafikverket kommer överens om. Trafikverket delar länsstyrelsens åsikt om utformningen av järnvägen inom Mörkö riksintresseområde, och kommer att beakta den vid upprättandet av järnvägsplaner.

Trafikverket noterar länsstyrelsens åsikt beträffande plan för förvaltningen av mark mellan E4 och järnvägen men påpekar att Trafikverket inte råder över förvaltningen av dessa markytor. Trafikverket är medvetet om vikten av att ytorna förvaltas väl och kommer vid upprättande av järnvägsplaner att säkerställa möjligheter till passage av järnvägen så att en ändamålsenlig förvaltning av marken möjliggörs.

Länsstyrelsen i Södermanlands län

Beredningsremiss augusti-september 2014

Länsstyrelsen i Södermanlands län yttrar sig över sträckan genom Södermanlands län och tillstyrker nybyggnad av det alternativ som Trafikverket har rangordnat som nummer ett med stationslägen i Vagnhärad, Nyköping och Skavsta.

Länsstyrelsen framhåller fördelarna med avbrottsfria mobila kommunikationer och anser att koppling till TGOJ-banan bör möjliggöras.

Ostlänken kommer att påverka områden av riksintresse för kulturmiljö. Anläggningens anpassning till kulturmiljövärden, utformningen av resecentra och annan tillkommande bebyggelse samt Trafikverkets åtaganden för att minska, åtgärda eller kompensera skador på kulturmiljöer är därför av stor vikt. Länsstyrelsen påpekar risken för påtaglig skada på riksintresse för kulturmiljö vid passage av Trosaåns dalgång och framhåller att den förordade korridoren där utvidgats mot E4 för att ge möjliggöra en linjedragning som minimerar skaderisken.

Länsstyrelsen framhåller vikten av att hänsyn tas till naturvärden, t.ex. strandmiljöer. Fragmentering, vandringshinder i vatten och andra barriäreffekter bör minimeras. Från natursynpunkt bör landskapsbroar och tunnlar övervägas. I det kommande arbetet med att upprätta järnvägsplaner bör fåglar och hotade arter inventeras i ett tidigt skede. På flera platser finns möjlighet att göra biotopförbättrande åtgärder. En plan för att kompensera negativa effekter bör tas fram. Trafikverket bör vidare ha beredskap för att åtgärda brister i befintlig infrastruktur i syfte att motverka påverkan på naturmiljön och att undvika barriäreffekter.

Länsstyrelsen påpekar att områden av riksintresse för friluftsliv kommer att påverkas av Ostlänken, vilket måste vägas in i det fortsatta planeringsarbetet, samt att PM om artskydd och PM om Natura 2000-områden med vattenanknutna naturtyper och arter bara omfattar röd korridor.

Länsstyrelsen påpekar även att Ostlänken kommer att beröra flera vattenmiljöer. I det fortsatta planeringsarbetet behöver frågor om påverkan på vatten utredas vidare. Ett kontrollprogram behövs för vatten som omfattas av miljö kvalitetsnormer.

Tillstånd enligt MB 7 kap 28a § krävs för passage av Natura 2000-områdena Kilaån-Vreatån och Svärtaån.

Länsstyrelsen informerar om att Högåsen har föreslagits som riksintresse för dricksvatten.

Trafikverkets beräkning av antal bostäder som kan utsättas för störningar som överstiger riktvärden har gjorts utan beaktande av befintliga vägar eller andra störningskällor. Trafikverket bör utveckla kunskapsunderlaget och ta fram en plan för samordnad bedömning och åtgärdande av buller, vibrationer och elektromagnetiska fält.

Länsstyrelsen påpekar att projektet kommer att beröra flera viktiga markavvattningsföretag och att Trafikverket har ansvaret för att de berörda markavvattningsföretagen omprövas eller upphävs. Länsstyrelsen framhåller nyttan av att ärenden enligt 9 och 11 kap MB handläggs gemensamt.

Länsstyrelsen påpekar vikten av att minimera byggskedets påverkan på klimatet. En masshanteringsplan och en plan för att begränsa energianvändning samt utsläpp av klimatpåverkande ämnen måste tas fram.

I samband med upprättande av järnvägsplan bör det lokala näringslivets, friluftslivets och viltets förekomst och rörelsemönster inventeras.

Länsstyrelsen anser att frågor om barriäreffekter och fragmentering inom jord- och skogsbruk samt viltförvaltning inte är tillräckligt utredda. Trafikverket bör ta fram en plan som innefattar en samhällsekonomisk analys samt behandlar risk för skada på allmänna intressen på grund av barriäreffekter, metoder för att bedöma sådana skador samt möjliga åtgärder för att minimera påverkan.

Beträffande risk och säkerhet framhåller länsstyrelsen att påverkan från naturolyckor måste beaktas samt att säkerhetslösningar avseende olyckor i tunnel eller på bro måste arbetas fram i samråd med berörda räddningstjänster. Riskscenarion ska utgå från uppdaterade klimatprognoser och olycka med farligt gods. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap bör medverka i planeringsprocessen.

Konsekvenser för olika intressen av att befintlig bana Järna–Åby behålls måste analyseras.

Projektet kommer att kräva extraordinära insatser av länsstyrelsen. Länsstyrelsen kommer att yrka ersättning för prövning och tillsyn.

Länsstyrelsen föreslår ett antal villkor. Villkoren finns redovisade och kommenterade i Trafikverkets yttrande.

Kompletterande beredningsremiss februari-mars 2015

Den kompletterande beredningsremissen förändrar inte länsstyrelsens tidigare ställningstaganden. Länsstyrelsen ser positivt på att det utvecklas ett handlingsprogram för att ta till vara kulturmiljön och att Trafikverket avser arbeta med hållbar stadsutveckling med kulturhistoriska värden som drivkraft, men risken att påtaglig skada kommer att konstateras för ett eller flera riksintressen för kulturmiljövård kvarstår. Länsstyrelsen anser att kulturmiljövärden i vissa fall behöver relateras till kompensationsåtgärder enligt 16 kap 9 § MB. Länsstyrelsen menar vidare att en hög ambitionsnivå för gestaltning kan verka som kompensation för skadade kulturmiljövärden.

Kompletterande beredningsremiss september-oktober 2015

Länsstyrelsen tillstyrker fortsatt att regeringen tillåter anläggandet av Ostlänken inom den av Trafikverket förordade korridoren. Påverkan på riksintressen är svår att bedöma innan detaljerade studier gjorts och länsstyrelsen anser att det kan ge en missvisande bild att enbart fokusera på påtaglig skada eller att i detta skede gradera skadornas omfattning.

Länsstyrelsen ser positivt på de åtgärdsförslag för kulturmiljön som presenteras. Länsstyrelsen anser att planeringen av järnvägen bör ske parallellt med en planmässig förankring av anpassande, undvikande, utvecklande och förebyggande åtgärder till skydd för kulturvärden. Om samråd hålls och åtgärder hanteras tidigt i planeringsprocessen kan skador vara kompenserade

innan länsstyrelsen tar slutlig ställning till kommande järnvägsplan. Inför planens fastställelse bör det finnas en plan för hur skador som inte kan undvikas ska hanteras inom projektet. Vissa åtgärder kan komma att kräva avtal som ligger utanför ramen för järnvägsplanen. För det fall att påtaglig skada skulle uppkomma förordar länsstyrelsen sammanvägt att järnvägsintresset ska ha företräde.

Länsstyrelsen framhåller beträffande Nyköpingsåns dalgång att flera riksintressen ställs mot varandra, vilket påverkar den sammanlagda hänsyn som måste tas, och att beroende på vilken lösning som väljs kommer ett eller flera riksintressen att påverkas mer i förhållande till de andra. Länsstyrelsen anser att Trafikverkets bedömning, att det inte råder risk för påtaglig skada för kulturmiljövården, är märklig, med tanke på sammantagna negativa konsekvenser som projektet väntas innebära. Länsstyrelsen kommenterar även de andra riksintresseområden som berörs och delar Trafikverkets bedömningar beträffande risk för påtaglig skada.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar att länsstyrelsen tillstyrker utbyggnad enligt det alternativ som Trafikverket har rangordnat som nummer ett samt att länsstyrelsen stödjer Trafikverkets planeringsinriktning beträffande framtida stationslägen. Trafikverkets syn på de av länsstyrelsen föreslagna villkoren redovisas i Trafikverkets yttrande, avsnitt 11:5.

Trafikverket delar länsstyrelsens åsikt om vikten av att börja arbeta med kulturmiljöfrågor tidigt i planeringsprocessen. I det kommande arbetet med MKB för järnvägsplan kommer skyddsåtgärder för bl.a. kulturmiljö att föreslås. Lämpliga skyddsåtgärder för driftskedet fastställs sedan i järnvägsplanen. Trafikverkets arbete med kulturmiljöfrågor utvecklas i Trafikverkets yttrande, avsnitt 9.3.

Trafikverket bedömer att det finns viss risk att anläggandet av Ostlänken, trots planerade skyddsåtgärder och försiktighetsmått, kan komma att medföra påtaglig skada på riksintressen för kulturmiljö. Trafikverket framhåller att Ostlänken är av riksintresse för kommunikation och anser att kommunikationsintresset ska äga företräde om påtaglig skada skulle uppstå på riksintresse för kulturmiljö, se Trafikverkets yttrande, avsnitt 1. Trafikverket noterar att länsstyrelsen delar denna åsikt.

Trafikverket framhåller att framtida persontågstrafik på TGOJ³-banan inte motverkas av korridoralternativ med rang 1, samt att ansvaret för infrastruktur för mobila kommunikationslösningar för resenärer ligger hos trafikutövare och teleoperatörer och att anläggandet av sådan infrastruktur inte ingår i projekteringen av Ostlänken. Trafikverket framhåller att mobila kommunikationslösningar kommer att vara möjliga att åstadkomma och anser att frågan inte är alternativskiljande.

Trafikverket noterar synpunkterna om påverkan på vattenmiljöer, natur- och kulturmiljövården, områden av intresse för friluftsliv m.m. och kommer att beakta dessa i det kommande arbetet med upprättande av järnvägsplaner. I detta arbete kommer bl.a. de av länsstyrelsen efterfrågade inventeringarna att göras. Vidare kommer en analys av konnektivitet och barriäreffekter för växter och djur att arbetas fram för Ostlänken i sin helhet. Analysen kommer att ligga till grund för planarbetet och syftar till att begränsa negativ påverkan på konnektivitet och ekologiska samband i naturmiljön. Beträffande fragmentering och barriäreffekter i jord- och skogsbruk framhåller Trafikverket att ett av Ostlänkens projektspecifika mål är att förutsättningar ska ges för

³ TGOJ-bana: ”TGOJ-banan har både en nationell och regional betydelse genom att det är en viktig del i transportsystemet för näringslivets transporter på järnväg och binder ihop godsstråken bergslagen med Oxelösunds hamn. Övre delen av sträckningen på TGOJ-banan från Flen mot Eskilstuna har persontrafik som ansluter från och till Västra stambanan. Den nedre delen från Flen till Oxelösund saknar persontrafik på järnväg idag.” ur rapporten *Åtgärdsvalsstudie – en bättre tillgänglighet i Stråket mellan Oxelösund/Nyköping och Eskilstuna/Västerås, Sörmlands och Västmanlands län, Slutrapport 2013-01-22*

en stabil förvaltning av mark mellan Ostlänken och väg E4. Dessa frågor kommer därför att beaktas vid upprättandet av järnvägsplaner, då även åtgärder för att begränsa påverkan, t.ex. möjligheter att korsa järnvägen, kommer att utredas. Inför byggskedet kommer lämpliga kontrollprogram, t.ex. avseende påverkan på vatten, att upprättas i samråd med berörda tillsynsmyndigheter.

Åtgärder i befintlig infrastruktur, t.ex. åtgärder i syfte att motverka påverkan på naturmiljö och att undvika barriäreffekter, ingår inte i ansökan om tillåtlighetsprövning av Ostlänken. Sådana åtgärder hanteras inom ramen för Trafikverkets ordinarie verksamhetsplanering.

Den naturinventering som utförts i järnvägsutredningen visar att förordad korridor påverkar en mindre andel värdefull eller känslig natur än de andra alternativen. Inför ansökan har ett antal kompletteringar/fördjupningar utförts för beslutad korridor, vilka i huvudsak verifierar de bedömningar som gjorts i järnvägsutredningen beträffande miljöpåverkan. Med hänsyn till att korridoren ur naturmiljösynpunkt så tydligt kan förordas, har Trafikverket även begränsat de kompletteringar som gjorts avseende Natura 2000 och Artskyddsförordningen till förordad korridor.

Trafikverket påpekar att tillstånd enligt MB 7 kap 28a § har erhållits för passage av Natura 2000-områdena Kilaån-Vreatån och Svärtaån.

Utgångspunkten för projektet är att, utifrån vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt, klara gällande riktvärden för buller enligt prop. 1997/98:53. Det finns dock risk för att det i vissa fall inte går att undvika att riktvärden kan komma att överskridas. I de fall riktvärden för utomhusnivån inte kan klaras är inriktningen, i enlighet med propositionen, att i vart fall inomhusvärdena inte ska överskridas. För att beakta det lågfrekventa buller som uppstår vid höga hastigheter planerar Trafikverket att för höghastighetsjärnväg tillämpa det strängare riktvärdet 55 dB(A) ekvivalentnivå utomhus vid fasad, vilket normalt endast tillämpas för vägbuller. I arbetet med bullerfrågor avses den nya beräkningsmodellen Nord 2000, som kan hantera de låga frekvenser som buller från höghastighetståg ger upphov till, att användas. Trafikverket arbetar för närvarande med att ta fram ny källdata för höghastighetsbuller.

För byggskedet kommer trafikverket att beakta Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser (NFS 2004:15), vilken bl.a. innehåller riktvärden för buller under byggskedet. Tydliga krav vid upphandling och tillsyn av tillsynsmyndighet kommer att säkerställa att störande buller under byggskedet förebyggs och att kommunikation sker med dem som berörs av buller under byggtiden.

Vad gäller vibrationer tillämpar Trafikverket Naturvårdsverkets och Banverkets riktlinjer för nybyggnad av järnvägsinfrastruktur, (Buller och vibrationer från spårburen linjetrafik. Riktlinjer och tillämpning. Banverket; Naturvårdsverket, 2006).

Trafikverket noterar länsstyrelsens synpunkt att antalet bullerstörda bostäder har gjorts utan beaktande av den sammantagna effekten av Ostlänken och befintliga bullerkällor, t.ex. väg E4. Trafikverket framhåller att den förordade sträckningen är den som ger störst möjlighet att på vissa platser begränsa även störningarna av vägbuller för de bostadsfastigheter som berörs av höga bullernivåer från järnvägen.

Beträffande elektromagnetiska fält tillämpar Trafikverket myndigheternas försiktighetsprincip.

Trafikverket delar Länsstyrelsens uppfattning om vikten av god masshantering och avser upprätta en övergripande redovisning av hantering, återanvändning och bortskaffande samt eventuell mellanlagring av de jord- och bergmassor som uppkommer vid byggandet av järnvägsanläggningen. Redovisningen ska tas fram efter samråd med berörda kommuner och länsstyrelser och redovisas till dessa senast vid den tid – innan byggnadsarbeten enligt järnvägsplan påbörjas – som länsstyrelserna och Trafikverket kommer överens om.

Trafikverket noterar informationen om markavvattningsföretag och kommer att hantera dem utifrån tillämplig lagstiftning och den påverkan järnvägsanläggningen medför.

Trafikverket kommer att samråda om lämpliga klimatscenarier med länsstyrelsen och avser även inleda ett tidigt samarbete om säkerhetsfrågor med Myndigheten för samhällsskydd och beredskap samt berörda länsstyrelser och räddningstjänster. I arbetet med att upprätta järnvägsplaner kommer hänsyn att tas till risk- och säkerhetsfrågor, och erforderliga skyddsåtgärder och riskreducerande åtgärder att läggas fast.

Trafikverket delar länsstyrelsens åsikt om fördelar med samordnad miljöprövning och ett arbete med hantering av miljöprövningar har initierats tillsammans med länsstyrelserna och kommunerna.

Trafikverket noterar att länsstyrelsen saknar en belysning av de konsekvenser som den förändrade användningen av den befintliga banan Järna-Åby medför, men framhåller att Trafikverket bedömer att någon ny avgörande påverkan inte uppkommer. Trafikverket påpekar vidare att åtgärder som berör befintlig infrastruktur och som inte är nödvändiga anpassningar på grund av den nya järnvägen ligger utanför ramarna för Ostlänken. Detta är fallet för t.ex. åtgärder på befintlig infrastruktur i syfte att motverka konsekvenser på landskap och bebyggelse med tanke på buller, risker och barriäreffekter. Dessa frågor hanteras i Trafikverkets ordinarie verksamhetsplanering.

Trafikverket noterar Länsstyrelsens yrkande om ersättning för insatser i samband med tillåtlighetsprövningen och järnvägsplaneskedet. Yrkandet är inte preciserat och föranleder inga kommentarer från Trafikverket i detta skede.

Länsstyrelsen i Östergötlands län

Beredningsremiss augusti-september 2014

Länsstyrelsen i Östergötlands län yttrar sig över sträckningen genom Östergötlands län och tillstyrker planerad nybyggnad enligt det alternativ som Trafikverket rangordnat som nummer ett. Länsstyrelsen tillstyrker också rangordningen för övriga alternativ, förutom på sträckan Norrköping–Bäckeby, där Länsstyrelsen anser att röd korridor är olämplig.

Länsstyrelsen påtalar vikten av anpassning till befintliga trafiksystem och till kommande resecentrum i Linköping och Norrköping. Länsstyrelsen betonar särskilt betydelsen av att bygga om godstrafiksystemet i Norrköping och att ombyggnader av stambanan görs med sikte på ökad godstrafik. I det fortsatta arbetet bör möjligheterna att bygga ett särskilt godsspår förbi centrala Norrköping klarläggas.

Flera riksintressen för natur- och kulturmiljövård, friluftsliv och kommunikationer berörs av projektet. I den fortsatta planläggningen krävs samordning och anpassning av järnvägen för att begränsa skador på riksintressena. Länsstyrelsen påtalar att precisering av riksintressena kommer att ske men anser att frågan är tillräckligt redovisad för tillåtlighetsprövningen. Länsstyrelsen anser att det är möjligt att bygga en tunnel förbi sjön Skiren men framhåller sjöns betydelse och att någon betydande negativ påverkan inte får uppkomma.

Länsstyrelsen framhåller vikten av att en sammanvägd bedömning av befintliga och tillkommande bullerkällor görs och att åtgärder vidtas för de sammantagna effekterna. Trafikverket bör ta fram riktlinjer för en sådan samlad bedömning. Skyddsåtgärder ska prioriteras där de ger störst nytta.

Länsstyrelsen påpekar att yt- och grundvattenförekomster berörs av den planerade järnvägen och att dessa inte får försämrats. En hög skyddsnivå ska eftersträvas vid Borgs vattenförsörjningsanläggning. Förutsatt bästa möjliga lokalisering samt åtgärder för att begränsa inläckage av grundvatten bedömer länsstyrelsen att det kan vara möjligt att bygga en

järnvägstunnel vid Natura 2000-området Borgs ekhagar utan att de utpekade värdena skadas på ett betydande sätt. Intrång i Natura 2000-området Algutsbo bedöms kunna undvikas.

Länsstyrelsen förordar dock ett villkor om att intrång i området inte får ske.

Projektet kommer att medföra hantering av en stor mängd massor och Trafikverket bör därför ta fram en plan för transporter och omhändertagande av berg- och jordmassor.

Kompletterande utredningar av påverkan på hotade arter krävs, även för områden utanför korridoren. En särskild utredning om fetörtsblåvinge behövs för området Kolmårdsbranten. Vanliga och mindre hotade arter i artskyddsförordningen kan hanteras genom generella dispenser förutsatt att arterna anges specifikt och att deras förekomst kartläggs.

Järnvägens passager över vattendrag ska utformas så att påverkan på vattenmiljön minimeras, att vattendragens funktion som spridningsstråk säkerställs och att passagemöjligheter för människor och djur skapas. Kompensationsåtgärder bör vidtas om detta inte tillgodoses.

Uppföljningsprogram bör initieras för de vattendrag där påverkan blir störst.

En tydlig strategi behövs för åtaganden och åtgärder med hänsyn till kulturmiljövård. Åtgärderna bör samordnas med hänsynstaganden och kompensationsåtgärder från andra sakområden. Utformningen av järnvägen och resecentra är av stor vikt.

Länsstyrelsen ser positivt på de förslag på kompensationsplaner för naturvärden och kulturmiljö som Naturvårdsverket respektive Riksantikvarieämbetet efterfrågat.

Länsstyrelsen påpekar att påverkan från naturolyckor måste beaktas och utgå från uppdaterade klimatscenarion, samt att säkerhetskoncept avseende olycka med farligt gods i tunnel och på bro måste arbetas fram och uppdateras i samråd med berörda myndigheter.

Länsstyrelsen pekar på risken för påverkan på yt- och grundvatten vid tunnlar. Länsstyrelsen framhåller att passagen av Norrköping ställer stora krav på försiktighetsmått men menar att ett genomförande med acceptabel påverkan kan säkerställas med villkorskrav.

Länsstyrelsen efterfrågar en plan för gemensam hantering av ärenden enligt 9 och 11 kap MB.

En plan bör tas fram för att avgöra var och vilka slags passager som behövs för att undvika barriäreffekter, bl.a. för jordbruket. Inför detta krävs kartläggning om det lokala näringslivets, friluftslivets och viltets förekomst och rörelsemönster. Landskapsbroar minskar barriärverkan och påverkan på vattendrag och bör utredas vidare.

Länsstyrelsen framhåller att Ostlänken bör planeras och byggas i ett sammanhang och förutsätter att delen genom Linköping klarläggs innan ansökan om tillåtighet lämnas in.

Länsstyrelsen i Östergötlands län kommer att yrka ersättning för prövnings- och tillsynsarbete.

Med anledning av att Ostlänken kommer att delas in i flera järnvägsplaner, involvera flera aktörer och medföra parallella plan-, prövnings- och byggprocesser under lång tid bör tillåtighetsbeslutet förenas med villkor. (Se Trafikverkets yttrande.)

Kompletterande beredningsremiss februari-mars 2015

Den kompletterande remissen förändrar inte länsstyrelsens tidigare ställningstagande.

Länsstyrelsen delar Trafikverkets slutsats att den föreslagna anslutningen mellan Ostlänken och befintlig järnväg vid Tallboda är möjlig att genomföra. Länsstyrelsen bedömer att materialet beskriver effekterna och konsekvenserna av en sådan anslutning på ett bra sätt och att miljökonsekvenserna i form av lokal påverkan kan hållas på en rimlig nivå. Förslaget medför att restidsmål och mål för bytespunkter inte kommer att uppfyllas fullt ut. Länsstyrelsen framhåller därför vikten av att avsnittet genom Linköping kommer få en skyndsam behandling och kommer till utförande. Länsstyrelsen framhåller samtidigt vikten av att tidplanen för Ostlänken i sin helhet inte försenas.

Länsstyrelsen ser positivt på att det utvecklas ett handlingsprogram för att tillvarata kulturmiljön och att Trafikverket avser arbeta med stadsutveckling med kulturhistoriska värden som drivkraft, men risken att påtaglig skada kommer att konstateras för ett eller flera riksintressen för kulturmiljövård kvarstår. Länsstyrelsen anser att kulturmiljövärden i vissa fall behöver relateras till kompensationsåtgärder enligt 16 kap 9 § MB. Länsstyrelsen menar vidare att en hög ambitionsnivå för gestaltning kan verka som kompensation för skadade kulturmiljövärden.

Kompletterande beredningsremiss september-oktober 2015

Länsstyrelsen tillstyrker fortsatt att regeringen tillåter anläggandet av Ostlänken inom den av Trafikverket förordade korridoren. Påverkan på riksintressen är svår att bedöma innan detaljerade studier är gjorda. I detta skede kan risk för påtaglig skada inte uteslutas. När alla rimliga möjligheter för att begränsa och motverka miljöpåverkan är uttömda och all ny information är tillgänglig kan skadornas omfattning slutligt avgöras. Inför fastställelse av kommande järnvägsplan bör det finnas en plan för hur skador som inte kan undvikas ska hanteras inom projektet.

Beträffande Bråvikens förkastningssystem delar länsstyrelsen Trafikverkets bedömning att det är möjligt att minska risken för påtaglig skada. Länsstyrelsen framhåller att de hydrologiska förhållandena ska säkerställas.

Länsstyrelsen bedömer att det går att passera Skiren i tunneln. Länsstyrelsen menar att risken för skada är liten eftersom skydds- och försiktighetsåtgärder kommer att vidtas, men delar inte Trafikverkets slutsats att det inte finns risk för påtaglig skada.

Länsstyrelsen ser positivt på att viktiga vandringsleder och passager inom Kolmårdens strövområde kommer att behållas, men anser att Trafikverket bör utveckla på vilket sätt detta ska ske.

Länsstyrelsen påpekar att ett av alternativen inom Norrköpings innerstad innebär stor påverkan med risk för påtaglig skada på riksintresset, men att Trafikverket inte redovisar hur påverkan kan minskas. Avsnittet om Norrköping bör kompletteras.

Länsstyrelsen lämnar synpunkter och kommentarer om övriga riksintressen men delar i huvudsak Trafikverkets bedömningar och slutsatser.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar att Länsstyrelsen i Östergötlands län tillstyrker nybyggnad av det alternativ som Trafikverket rangordnat som nummer ett. Trafikverkets syn på kompensationsåtgärder samt de av länsstyrelsen föreslagna villkoren redovisas i Trafikverkets yttrande, avsnitt 9.4. och 11.5.

Trafikverket bedömer att det finns viss risk att anläggandet av Ostlänken, trots planerade skyddsåtgärder och försiktighetsmått, kan komma kan medföra påtaglig skada på riksintressen för kulturmiljö. Trafikverket framhåller att Ostlänken är av riksintresse för kommunikation och anser att kommunikationsintresset ska äga företräde om påtaglig skada skulle uppstå på riksintresse för kulturmiljö, se Trafikverkets yttrande, avsnitt 1.

Trafikverket delar länsstyrelsens åsikt om vikten av att anpassa Ostlänken till befintliga trafiksystem, men framhåller att planering av ombyggnader av befintlig infrastruktur inte ingår i ansökan om tillåtlighetsprövning av Ostlänken. Sådana åtgärder hanteras inom ramen för Trafikverkets ordinarie verksamhetsplanering. Anslutningar och godsanläggningar som direkt berörs av Ostlänken kommer att hanteras i arbetet med att upprätta järnvägsplaner för Ostlänken.

Trafikverket noterar synpunkterna om påverkan på vattenförekomster och vattenmiljöer, naturvärden, kulturmiljövärden, områden av intresse för friluftsliv m.m. och kommer att beakta dessa i det kommande arbetet med att upprätta järnvägsplaner. I detta arbete kommer bl.a. en

analys av barriäreffekter samt kompletterande utredningar av påverkan på bl.a. hotade arter att göras. Vidare kommer användningen av landskapsbroar att studeras djupare med anledning av den positiva effekt sådana skulle kunna ha på bl.a. järnvägens barriäreffekter. Inför byggskedet kommer lämpliga uppföljnings- och kontrollprogram, t.ex. avseende påverkan på vatten, att upprättas i samråd med berörda tillsynsmyndigheter. Trafikverket noterar länsstyrelsens synpunkt om bullerstörningar och framhåller att den förordade sträckningen är den som ger störst möjlighet att på vissa platser begränsa även störningarna av vägbuller för de bostadsfastigheter som berörs av höga bullernivåer från järnvägen.

Trafikverket kommer att samråda om lämpliga klimatscenarier med länsstyrelsen och avser även inleda ett tidigt samarbete om säkerhetsfrågor med Myndigheten för samhällsskydd och beredskap samt berörda länsstyrelser och räddningstjänster. I arbetet med att upprätta järnvägsplaner kommer fördjupade riskanalyser att tas fram. Hänsyn kommer att tas till risk- och säkerhetsfrågor, och erforderliga skyddsåtgärder och riskreducerande åtgärder kommer att läggas fast.

Trafikverket delar länsstyrelsens åsikt om fördelar med samordnad miljöprövning och ett arbete med hantering av miljöprövningar har initierats tillsammans med länsstyrelserna och kommunerna.

Trafikverket noterar att länsstyrelsen bedömer att det är möjligt att anlägga erforderliga tunnlar vid Natura 2000-området Borgs ekbackar och i Norrköping. Tunnlarnas utformning samt skyddsåtgärder och försiktighetsmått för att minska påverkan på yt- och grundvatten kommer att projekteras och läggas fast vid upprättandet av järnvägsplaner, då även lämpliga byggmetoder kommer att utredas.

Trafikverket delar Länsstyrelsens uppfattning om vikten av god masshantering och avser upprätta en övergripande redovisning av hantering, återanvändning och bortskaffande samt eventuell mellanlagring av de jord- och bergmassor som uppkommer vid byggandet av järnvägsanläggningen. Redovisningen ska tas fram efter samråd med berörda kommuner och länsstyrelser och redovisas till dessa senast vid den tid – innan byggnadsarbeten enligt järnvägsplan påbörjas – som länsstyrelserna och Trafikverket kommer överens om.

Trafikverket noterar Länsstyrelsens yrkande om ersättning för prövning och tillsyn. Yrkandet är inte preciserat och föranleder inga kommentarer från Trafikverket i detta skede

Kompletterande beredningsremiss februari-mars 2015

Trafikverket noterar att den kompletterande remissen inte föranleder något ändrat ställningstagande från länsstyrelsen. Trafikverket delar länsstyrelsens åsikt om vikten av att avsnittet genom Linköping kommer till utförande, och noterar att länsstyrelsen delar Trafikverkets åsikt att det är möjligt att ansluta Ostlänken till befintlig järnväg vid Tallboda.

Kompletterande beredningsremiss september-oktober 2015

Trafikverket noterar att länsstyrelsen fortsatt tillstyrker tillåtlighet till projektet och i huvudsak delar Trafikverkets bedömningar och slutsatser. Beträffande sjön Skiren noterar Trafikverket att länsstyrelsen inte delar Trafikverkets slutsats beträffande risken för påtaglig skada, men att länsstyrelsen trots detta tillstyrker att projektet ges tillåtlighet. Trafikverket noterar länsstyrelsens synpunkt beträffande Norrköpings innerstad, och har i yttrandet redovisat sådana åtgärder som länsstyrelsen efterfrågar. I kommande arbete med att upprätta järnvägsplan kommer lämpliga åtgärder för att minska påverkan på riksintressen att läggas fast. För skador som inte kan undvikas kan i vissa situationer kompensationsåtgärder aktualiseras, se vidare Trafikverkets yttrande, avsnitt 9.4.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) anser att handlingarna är svåröverskådliga. Myndigheten påpekar att handböcker och vägledningar som har tillkommit sedan 2009 inte har ingått i arbetet och att det därför är otydligt vad som kommer att ligga till grund för det fortsatta arbetet. Det säkerhetskoncept som togs fram i samband med järnvägsutredningen bör uppdateras.

MSB avstår från att yttra sig över val av sträckning.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar att MSB inte motsätter sig att regeringen ger tillåtlighet för järnvägsutbyggnaden.

I det fortsatta planeringsarbetet kommer säkerhetskonceptet att uppdateras utifrån gällande krav och aktuell kunskap. Uppdateringen av säkerhetskonceptet avses ske i samarbete med MSB samt berörda länsstyrelser och räddningstjänster. Aktuella handböcker och vägledningar kommer att tillämpas. När järnvägens sträckning inom den valda korridoren har utretts närmare kommer detaljerade riskanalyser att göras och ge underlag för åtgärdsförslag.

Naturvårdsverket

Beredningsremiss augusti-september 2014

Naturvårdsverket anser att tillåtlighet kan medges och att rang 1 kan läggas till grund för fortsatt planering. En förutsättning för beslut om tillåtlighet är att beslutet förenas med villkor om miljöhänsyn och att Natura 2000-tillstånd har lämnats.

Verket förutsätter att möjligheterna till samlokalisering med E4 utnyttjas och att åtgärder vidtas för att hantera de samlade effekterna från E4 och Ostlänken på sträckan Järna-Norrköping (Loddbö). Verket menar att miljökonsekvensbeskrivningarnas förslag till anpassningar och åtgärder är väl avvägda, men saknar ställningstaganden till hur Trafikverket avser arbeta vidare med förslagen. I ansökan om tillåtlighet bör Trafikverket klargöra vilka hänsyn verket avser ta på de olika delsträckorna.

Förutsatt en hög ambitionsnivå vad gäller anpassningar och skadebegränsande åtgärder bedömer Naturvårdsverket att Ostlänken kan byggas inom förordad korridor utan att påtaglig skada uppstår på riksintressen för naturvård och friluftsliv.

Beträffande Natura 2000-områdena Algutsbo och Lånesheden delar Naturvårdsverket Trafikverkets bedömning att järnvägen kan lokaliseras så att direkta intrång i områdena undviks, men anser att beslutet om tillåtlighet för tydlighets skull bör förenas med ett villkor om att intrång inte får ske i områdena. Tillstånd har lämnats för passage av Tullgarns Natura 2000-område. Naturvårdsverket menar att om ny kunskap framkommer om de geohydrologiska förhållandena kan nya villkor och ny bedömning enligt 7 kap 28 a-b§ miljöbalken komma att krävas för detta område. Beträffande övriga berörda Natura 2000-områden bedömer Naturvårdsverket att Ostlänken kan byggas utan att skada områdenas värden, men påpekar att vid områdena Tullgarn och Borgs Backar kan grundvattenpåverkan uppkomma vid tunneldrivning.

Naturvårdsverket anser att det vid tillåtlighetsprövning ska vara möjligt för regeringen att ta samlad ställning till ett projekt. Utformningen av Ostlänken genom Linköping påverkar projektets samhällsekonomiska lönsamhet och uppfyllelsen av projektmål. Myndigheten ifrågasätter därför uppdelningen av projektet och anser att tillåtlighetsbeslutet även bör avse sträckan genom centrala Linköping.

Naturvårdsverket framhåller vidare vikten av att planerade bullerskyddsåtgärder beaktar den samlade bullerstörningen från väg E4 och Ostlänken och att bullerstörningar minimeras under anläggningstiden. I Linköping och Norrköping bör åtgärder vidtas så att Naturvårdsverkets allmänna råd från byggarbetsplatser klaras.

Naturvårdsverket lyfter därutöver upp ett antal frågor som medför behov av skyddsåtgärder, fortsatta utredningar eller extra hänsyn och uppmärksamhet i den fortsatta planeringen. T.ex. bör fåglar och skyddade arter inventeras. Vidare bör järnvägens barriär- och fragmenteringseffekter och möjligheten att förlägga delar av järnvägen på sammanhängande broar studeras ingående i den fortsatta planeringen.

Naturvårdsverket menar att ekologisk kompensation är ett verktyg som kan bidra till uppfyllelsen av det transportpolitiska hänsynsmålet och anser att kompensationsplan ska tas fram för den påverkan på naturmiljön som kvarstår efter att åtgärder har vidtagits för att undvika och minimera skada.

Naturvårdsverket påpekar att ett stort överskott av bergmaterial kommer att uppstå och framhåller vikten av god masshantering.

Naturvårdsverket föreslår ett antal villkor. Villkoren finns redovisade och kommenterade i Trafikverkets yttrande.

Kompletterande beredningsremiss februari-mars 2015

I sitt yttrande under den kompletterande beredningsremissen vidhåller Naturvårdsverket i huvudsak de ståndpunkter som framförts tidigare.

Naturvårdsverket anser fortfarande att det är olämpligt att ansökan om tillåtlighet utelämnar Ostlänkens sträckning genom Linköping och påpekar att det är oklart om och när en utbyggnad genom Linköping kan komma till stånd. Om Ostlänken byggs mellan Järna och Malmskogen utan att åtgärder vidtas på befintlig järnväg genom Linköping innebär det konsekvenser för bl.a. boendemiljö som inte har redovisats i projektets miljökonsekvensbeskrivning. Likaså saknas analys av vilka praktiska problem som kan uppstå vid utbyggnad genom Linköping om denna del inte samordnas tidsmässigt med projektet i övrigt.

Naturvårdsverket menar att oenighet kring vilket alternativ som bör väljas inte kan utgöra en grund för bedömningen av vilka projekt eller vilka delar av projekt som bör tillåtlighetsprövas. Verket framhåller att det kan vara motiverat att genomföra en tillåtlighetsprövning för sträckan genom Linköping för att ange ramar för de villkor som senare ska meddelas av andra prövningsmyndigheter.

Kompletterande beredningsremiss september-oktober 2015

Naturvårdsverket står fast vid att en hög ambitionsnivå avseende anpassningar och skadebegränsande åtgärder är en förutsättning för att undvika påtaglig skada på riksintressen. Om ambitionsnivån är för låg finns risk för låsningar senare i processen om det visar sig att påtaglig skada riskerar att uppstå.

Naturvårdsverket anser att osäkerheter kring lokalisering, utformning och byggets genomförande gör det svårt att bedöma påverkan och risken för påtaglig skada på riksintresset Bråvikens förkastningsbrant, men menar att Ostlänken bör kunna byggas inom förordad korridor utan att påtaglig skada uppstår. Naturvårdsverket bedömer att en tunnelmynning i den västra delen av korridoren är att föredra ur naturmiljösynpunkt men påpekar att en samlad bedömning måste göras från såväl ekologiska som geologiska och landskapsmässiga värden.

Naturvårdsverket framhåller vikten av en hög ambitionsnivå under byggtiden då val av arbetsmetoder, utformning och lokalisering av tillfälliga anordningar samt återställning av arbetsområden är avgörande för vilka konsekvenser som uppstår.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar att Naturvårdsverket anser att tillåtlighet kan medges och att alternativet med rang 1 kan läggas till grund för fortsatt planering. Trafikverket noterar vidare att Naturvårdsverket bedömer att Ostlänken kan byggas inom riksintresseområdet Bråvikens förkastningsbrant utan att påtaglig skada uppstår på riksintresset. Trafikverkets syn på de av Naturvårdsverket föreslagna villkoren, kompensationsåtgärder samt den geografiska avgränsningen av tillåtlighetsprövningen i Linköping redovisas i Trafikverkets yttrande, avsnitt 9.1, 9.4 och 11.5.

Beträffande bullerstörningar framhåller Trafikverket att den förordade sträckningen är den som ger störst möjlighet att på vissa platser begränsa även störningarna av vägbuller för de bostadsfastigheter som berörs av höga bullernivåer från järnvägen. För byggskedet kommer trafikverket att beakta Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser (NFS 2004:15), vilken bl.a. innehåller riktvärden för buller under byggskedet. Tydliga krav vid upphandling och tillsyn av tillsynsmyndighet kommer att säkerställa att störande buller under byggskedet förebyggs och att kommunikation sker med de som berörs av buller under byggtiden.

Trafikverket delar Naturvårdsverkets uppfattning om vikten av god masshantering och avser upprätta en övergripande redovisning av hantering, återanvändning och bortskaffande samt eventuell mellanlagring av de jord- och bergmassor som uppkommer vid byggandet av järnvägsanläggningen.

Trafikverket noterar Naturvårdsverkets synpunkter om frågor som behöver medför behov av skyddsåtgärder, fördjupade utredningar eller extra uppmärksamhet i arbetet med att upprätta järnvägsplaner, och understryker att Trafikverket i detta arbete kommer att ha en hög ambitionsnivå vad gäller anpassningar och skyddsåtgärder, men att det i nuvarande skede av planeringsprocessen inte är möjligt att i detalj ange vilken hänsyn som kommer att tas på olika delsträckor av den planerade järnvägen.

Beträffande Natura 2000-områden konstaterar Trafikverket att ett giltigt tillstånd finns för passage av Tullgarns Natura 2000-område och att järnvägen kommer att lokaliseras utanför såväl Lånestaheden som Algutsbo Natura 2000-område, utan att risk finns för påverkan på områdenas värden, se vidare Trafikverkets yttrande avsnitt 7.1.

Norrköpings flygplats

Norrköpings flygplats bedömer att byggandet av Ostlänken inte kommer att påverka flygplatsen. Detta förutsätter att det vid kommande projektering och höjdsättning säkerställs att flygplatsens influensområden inte påverkas samt att eventuella elektromagnetiska störningar på luftfartens navigeringshjälpmedel och kommunikations- och radarsystem beaktas.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket har i samråd med Transportstyrelsen tagit fram en rapport som beskriver förutsättningar för och arbetsgång vid planering av järnväg nära flygplats. (TRV 2010/31711)⁴. Erfarenheterna visar att på ett avstånd av 500 m mellan flygplats och järnväg föreligger ingen störningsrisk för flygtrafiken. Vid mindre avstånd måste särskilda studier och eventuella åtgärder övervägas. Norrköpings flygplats ligger mer än 500 m från den planerade järnvägen varför Trafikverket i detta skede bedömer att det inte finns någon störningsrisk för flygtrafiken. Vid upprättande av järnvägsplaner kommer Trafikverket dock att beakta de framförda synpunkterna samt samråda med Norrköpings flygplats.

⁴ Byggande av järnväg nära flygplatser, 2010-01-01, Rapport v3.0, TRV 2010/31711

Norrköpings kommun

Beredningsremiss augusti-september 2014

Kommunen bedömer att underlagsmaterialet är tillräckligt för att regeringen ska kunna besluta om tillåtlighet och tillstyrker fortsatt planering och byggnation av Ostlänken enligt det alternativ som Trafikverket har rangordnat som nummer ett. Kommunen tillstyrker även Trafikverkets rangordning samt utvidgningen av korridoren i Norrköping.

Kommunens inriktning med planerat resecentrum är att järnvägsanläggningen och stationen bör placeras i ett upphöjt läge, med bussterminalen under tågplattformarna.

Kommunen betonar vikten av att planeringsarbetet fortsätter i ett högt tempo. Att Linköpings tätort inte ingår i tillåtligheten påverkar inte möjligheten att tillåta resten av Ostlänken så länge nuvarande funktionalitet i befintligt resecentrum finns kvar. Kommunen understryker Trafikverkets bedömning att uppfyllelsen av transportpolitiska målen inte påverkas av att Linköpings tätort inte ingår i tillåtligheten.

Kommunen betonar vikten av att lösningen i Linköping utformas på bästa sätt eftersom Linköpings resecentrum är den centrala bytespunkten i regionen.

Kommunen anser att byggandet av Ostlänken bör starta med sträckan mellan Norrköping och Linköping.

Kommunen framhåller vikten av god gestaltning och utformning för att undvika barriäreffekter, värna om landskapsbilden och minska bullerpåverkan.

Norrköpings kommun beskriver frågor relaterade till godstrafik, i form av omlokalisering av bangård samt ny anslutning till hamnen och kommunens industrispår, och framhåller att ett separat godsspår utanför Norrköpings tätort bör utredas.

Kommunen ser positivt på att befintlig bana mellan Järna och Åby behålls och anser att persontrafik ska även i fortsättningen vara möjligt på banan.

Kompletterande beredningsremiss februari-mars 2015

I sitt yttrande över den kompletterande remissen meddelar kommunen att det material som redovisas inte förändrar de ställningstaganden som kommunen gjorde i sitt tidigare yttrande.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar att kommunen tillstyrker anläggande av Ostlänken enligt det förordade alternativet, Trafikverkets rangordning samt den gjorda utvidgningen av korridoren i Norrköping. Trafikverket noterar synpunkterna om gestaltning och utformning för att undvika barriäreffekter, vikten av att värna om landskapsbilden samt önskemålet om minskad bullerpåverkan och kommer att beakta dessa i det kommande arbetet med att upprätta järnvägsplan. I det arbetet kommer även anläggningens närmare utformning, t.ex. läget i höjddled, att utredas i samråd med kommunen och i samspel med den kommunala planprocessen enligt plan- och bygglagen.

Trafikverket noterar kommunens åsikt att möjligheten att ge tillåtlighet till Ostlänken inte påverkas av att Linköpings tätort inte ingår i tillåtlighetsprövningen och framhåller att Trafikverket arbetar med att tillsammans med Linköpings kommun finna den lämpligaste utformningen av anläggningen genom Linköping.

Trafikverket noterar önskemålet om ordningen i etappuppbyggnad men påpekar att detta är en fråga som inte ingår i ansökan om tillåtlighetsprövning och att det i detta skede inte går att ange i vilken ordning utbyggnaden kommer att ske. .

Trafikverket delar kommunens åsikt om vikten av att anpassa Ostlänken till befintliga trafiksystem, men framhåller att planering av ombyggnader av befintlig infrastruktur inte ingår i

ansökan om tillåtlighetsprövning av Ostlänken. Sådana åtgärder hanteras inom ramen för Trafikverkets ordinarie verksamhetsplanering. Anslutningar och godsanläggningar som direkt berörs av Ostlänken kommer att hanteras i arbetet med att upprätta järnvägsplaner för Ostlänken.

Trafikverket noterar kommunens synpunkter beträffande godstrafik och konstaterar att godsanläggningar som direkt berörs av Ostlänken hanteras i arbetet med att upprätta järnvägsplaner för Ostlänken. Anslutning till hamnen i Norrköping hanteras inom ramen för järnvägsplanen för Kardonbanan – förbättrad järnvägsanslutning till och från Händelö, medan planering och anläggande av en separat gods bana utanför Norrköpings tätort är en fråga för Trafikverkets ordinarie ekonomiska planering och den nationella planen för transportinfrastruktur och som inte ingår ansökan om tillåtlighet för Ostlänken

Persontrafik kommer att vara möjlig på befintlig bana mellan Järna och Åby.

Nyköpings kommun

Beredningsremiss augusti-september 2014

Nyköpings kommun tillstyrker utbyggnad enligt det alternativ som Trafikverket har rangordnat som nummer ett på sträckan mellan Järna och Loddby, med korridorminskning i Sjösa. Kommunen tillstyrker även rangordningen i övrigt.

Kommunen framhåller vikten av att i den fortsatta planeringen arbeta för att minimera påverkan från buller och vibrationer samt intrång i kulturmiljöer, naturmiljöer, fritidsverksamheter, rekreatiomsråden och vattenförekomster. Kommunen lyfter även fram vikten av att järnvägen utformas i samsyn med utvecklingen av Skavsta flygplats och att delen genom centrala Nyköping inte begränsar stadens utvecklingsmöjligheter österut.

Där intrång i natur- och kulturmiljöer och anläggningar för rekreation och fritid sker bör ett arbete med kompensationsåtgärder påbörjas tidigt.

Kommunen lyfter fram frågan om barriäreffekter, vilka bör minimeras genom samlokalisering mellan befintlig infrastruktur och Ostlänken. Skapande av restytor bör undvikas och passager för människor och djur bör bevaras.

Kommunen saknar en belysning av hur av buller och vibrationer påverkar omgivningen.

Kommunen framhåller vikten av avbrottsfria uppkopplingar för resenärer.

Samverkan kring vattenförekomster, framför allt på Nyköpingsån, Rogstafältet och Larslundsmalmen, är viktigt för att minska negativa konsekvenser.

Att befintlig bana behålls skapar möjligheter att utveckla stationsområden utmed banan. Kommunen saknar dock belysning av konsekvenser på landskap och bebyggelse som den förändrade användningen av den befintlig banan medför med avseende på buller, risk och barriärverkan. Kommunen framhåller vikten av att samlokalisera infrastrukturen så långt som möjligt så att fragmentering av landskapet minimeras.

Kommunen understryker att uppfyllelsen av de transportpolitiska målen inte påverkas av att Linköping inte ingår i den geografiska avgränsningen för tillåtlighetsprövningen och att det är viktigt att planeringen av resten av Ostlänken fortsätter enligt tidplan.

Kompletterande beredningsremiss februari-mars 2015

Kommunen vidhåller de synpunkter som tidigare framförts och påpekar därutöver vikten av att i samverkan arbeta med hållbar stadsutveckling.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterat att kommunen tillstyrker rang 1 samt lång bibana samt rangordningen i övrigt. Trafikverket noterar att kommunen tillstyrker korridorminskningen vid Sjösa. Trafikverkets syn på kompensationsåtgärder redovisas i Trafikverket yttrande, avsnitt 9.4.

Trafikverket noterar kommunens synpunkter beträffande barriäreffekter, intrång i kultur- och naturmiljöer, påverkan på vattenförekomster, utvecklingen av Skavsta flygplats, Nyköpings expansionsutrymme m.m. och understryker att Trafikverket kommer att beakta synpunkterna i det kommande arbetet med att upprätta järnvägsplaner. I detta arbete kommer även detaljerade buller- och vibrationsutredningar att utföras.

Utgångspunkten för projektet är att, utifrån vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt, klara gällande riktvärden för buller enligt prop. 1997/98:53. Det finns dock risk för att det i vissa fall inte går att undvika att riktvärden kan komma att överskridas. I de fall riktvärden för utomhusnivån inte kan klaras är inriktningen, i enlighet med propositionen, att i vart fall inomhusvärdena inte ska överskridas. För att beakta det lågfrekventa buller som uppstår vid höga hastigheter planerar Trafikverket att för höghastighetsjärnväg tillämpa det strängare riktvärdet 55 dB(A) ekvivalentnivå utomhus vid fasad, vilket normalt endast tillämpas för vägbuller. I arbetet med bullerfrågor avses den nya beräkningsmodellen Nord 2000, som kan hantera de låga frekvenser som buller från höghastighetståg ger upphov till, att användas. Trafikverket arbetar för närvarande med att ta fram ny källdata för höghastighetsbuller.

För byggskedet kommer trafikverket att beakta Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser (NFS 2004:15), vilken bl.a. innehåller riktvärden för buller under byggskedet. Tydliga krav vid upphandling och tillsyn av tillsynsmyndighet kommer att säkerställa att störande buller under byggskedet förebyggs och att kommunikation sker med dem som berörs av buller under byggtiden.

Vad gäller vibrationer tillämpar Trafikverket Naturvårdsverkets och Banverkets riktlinjer för nybyggnad av järnvägsinfrastruktur, (Buller och vibrationer från spårburen linjetrafik. Riktlinjer och tillämpning. Banverket; Naturvårdsverket, 2006).

Trafikverket påpekar att ansvaret för infrastruktur för mobila kommunikationslösningar för resenärer ligger hos trafikutövare och teleoperatörer och att anläggandet av sådan infrastruktur inte ingår i projekteringen av Ostlänken. Trafikverket framhåller att mobila kommunikationslösningar kommer att vara möjliga att åstadkomma och anser att frågan inte är alternativskiljande.

Trafikverket noterar att kommunen ser positivt på möjligheterna att utveckla stationsområden utmed den befintliga järnvägen. Trafikverket noterar att kommunen saknar en belysning av de konsekvenser som den förändrade användningen av banan medför, men framhåller att Trafikverket bedömer att någon ny avgörande påverkan inte uppkommer. Trafikverket påpekar vidare att åtgärder som berör befintlig infrastruktur som inte är nödvändiga anpassningar på grund av den nya järnvägen ligger utanför ramarna för Ostlänken. Detta är fallet för t.ex. åtgärder på befintlig infrastruktur i syfte att motverka konsekvenser på landskap och bebyggelse med tanke på buller, risker och barriäreffekter. Dessa frågor hanteras i Trafikverkets ordinarie verksamhetsplanering.

Regionförbundet Sörmland

Regionförbundet Sörmland tillstyrker att regeringen tillåter planerad nybyggnad enligt det alternativ som Trafikverket har rangordnat som nummer ett. Regionförbundet anser att Ostlänkens broar ska utformas så att både hög- och lågfrekvent buller minimeras och framhåller

vikten av avbrottsfri tillgång till mobila kommunikationslösningar för resenärer vid genomförandet av Ostlänken.

Planering och genomförandet av Ostlänken får inte begränsa möjligheten till en rationell sammankoppling av Nyköping/Oxelösund/Skavsta med järnväg, och möjligheten att utveckla utnyttjandet av befintlig järnväg för person- och godstransporter i nord- och nordvästlig riktning med utgångspunkt från Nyköping–Oxelösundsområdet.

Regionförbundet anser att befintlig bana mellan Nyköping och Järna behöver rustas upp och ge möjligheter till en positiv utveckling av godstrafiken på sträckan.

Trafikverkets kommentar

Framtida trafik på TGOJ-banan motverkas inte av korridoralternativet med rang 1.

Alternativet med rang 1 bygger på att en del tåg trafikerar Nyköping och andra trafikerar Skavsta, men samma tåg kan inte trafikera både Nyköping och Skavsta.

Att bygga anslutningar som krävs för att ett och samma tåg ska passera både Skavsta och Nyköping är möjligt men skulle kräva kompletterande utredningar samt anslutningar som inte ryms inom korridoralternativet med rang 1. För tåg som ska trafikera hela Ostlänkens sträckning mellan Linköping och Stockholm, är det inte möjligt att med bibehållna restidsmål åstadkomma en lösning som innebär att ett och samma tåg kan trafikera både Skavsta och Nyköping eftersom en sådan lösning skulle kräva att tågen åker i en loop och vänder i Skavsta eller Nyköping.

För tåg från Linköping eller Stockholm som vänder i Skavsta eller Nyköping går det att åstadkomma anslutningar, dock inte inom korridoren, som möjliggör att samma tåg trafikerar båda stationerna, men även det påverkar restiden.

Ovanstående beskrivning av trafikering gäller för alla korridoralternativ utom för alternativet med kort bibana, som skulle innebära att samma tåg kan trafikera båda stationerna utan att kompletterande anslutningar byggs. Kort bibana har dock rangordnats som nummer 2, bland annat på grund av sin stora negativa miljöpåverkan, framförallt på riksintresset för kulturmiljö. Förutsättningen är att den befintliga banan ska bibehållas på hela sträckan Järna – Åby. Frågor kring upprustning eller ombyggnad av banan mellan Nyköping och Järna hanteras av Trafikverket inom ramen för ordinarie verksamhet och ingår varken i projektet Ostlänken eller i tillåtlighetsprövningen.

I det fortsatta arbetet med järnvägsplaner kommer nivåer för både låg- och högfrekvent buller att studeras med målsättningen att så långt det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt klara gällande riktvärden för buller i driftskedet enligt prop. 1997/98:53. Det finns dock risk för att det i vissa fall inte går att undvika att riktvärden kan komma att överskridas. I de fall riktvärden för utomhusnivån inte kan klaras är inriktningen, i enlighet med propositionen, att i vart fall inomhusvärdena inte ska överskridas. För att beakta det lågfrekventa buller som uppstår vid höga hastigheter planerar Trafikverket att för höghastighetståg tillämpa det strängare riktvärdet 55 dB(A) ekvivalentnivå utomhus vid fasad, vilket normalt endast tillämpas för vägbuller. I arbetet med bullerfrågor avses den nya beräkningsmodellen Nord 2000, som kan hantera de låga frekvenser som buller från höghastighetståg ger upphov till, att användas. Trafikverket arbetar för närvarande med att ta fram ny källdata för höghastighetsbuller.

För byggskedet kommer trafikverket att beakta Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser (NFS 2004:15), vilken bl.a. innehåller riktvärden för buller under byggskedet. Tydliga krav vid upphandling och tillsyn av tillsynsmyndighet kommer att säkerställa att störande buller under byggskedet förebyggs och att kommunikation sker med dem som berörs av buller under byggtiden.

Ansvar för infrastruktur för mobila kommunikationslösningar för resenärer ligger hos trafikutövare och teleoperatörer och anläggandet av sådan infrastruktur ingår inte i projekteringen av Ostlänken. Trafikverket framhåller att mobila kommunikationslösningar kommer att vara möjliga att åstadkomma och anser att frågan inte är alternativskiljande.

Regionförbundet Östsam, Region Östergötland⁵

Beredningsremiss augusti-september 2014

Regionförbundet anser att underlaget är tillräckligt för att regeringen ska kunna fatta beslut om tillåtlighet och har inget att erinra mot det alternativ som Trafikverket har rangordnat som nummer ett. Regionförbundet accepterar att Linköpings tätort inte omfattas av ansökan om tillåtlighet förutsatt att detta inte påverkar möjligheten att ge tillåtlighet för övriga Ostlänken och att funktionaliteten i Linköpings resecentrum inte påverkas.

Regionförbundet påpekar att korridoren i Norrköpings resecentrum är mycket smal och att diskussioner pågår om att flytta resecentrum längre norrut än vad som tidigare varit aktuellt, samt att korridoren delvis ligger inom förslag till fördjupad översiktsplan för Norsholm. Regionförbundet förutsätter att lokaliseringen av stationen i Norrköping och passagen av Norsholms samhälle löses i samarbete mellan Norrköpings kommun och Trafikverket.

Regionförbundet anser den befintliga banan mellan Järna och Åby ska kunna användas för persontrafik.

Kompletterande beredningsremiss februari-mars 2015

Region Östergötland hänvisar till tidigare yttrande.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket delar Regionförbundets syn på hur frågorna om placering av stationen i Norrköping samt passage av Norsholm ska lösas.

Frågorna kring trafikeringen av den befintliga banan mellan Järna och Åby ingår varken inom ramen för projektet Ostlänken eller för tillåtlighetsprövningen. Förutsättningen är dock att den befintliga banan ska bibehållas på sträckan mellan Järna och Åby, vilket möjliggör trafikering med persontrafik.

Riksantikvarieämbetet

Beredningsremiss augusti-september 2014

Riksantikvarieämbetet delar Trafikverkets uppfattning beträffande rangordningen.

Om kulturmiljö och landskap tas som utgångspunkt för utformning och gestaltning kan skadorna på kulturmiljön bedömas som måttliga. I vissa fall bedömer Riksantikvarieämbetet att särskilda åtgärder kan krävas.

Remissmaterialet redovisar inte Trafikverkets samlade argumentation om skada, hänsyn och eventuell kompensation, och inte heller Trafikverkets åtaganden avseende säkerställande av landskaps- och kulturmiljöanpassning. Riksantikvarieämbetet anser att utbyggnaden inte kan tillstyrkas utan att Trafikverkets åtaganden klarläggs.

Trafikverket behöver redovisa dels utgångspunkter för hänsyn och åtgärder, inkl. eventuell kompensation, dels hur dessa ska säkerställas organisatoriskt, administrativt och juridiskt i planläggning och genomförande.

Behovet av preciseringar rör framför allt följande aspekter:

⁵ Regionförbundet Östsam blev Region Östergötland vid årsskiftet 2014/2015.

- Kulturmiljöer, landskapskaraktärer, passager och områden som fordrar särskild hänsyn/åtaganden.
- Principer och åtgärdsstrategier för kulturmiljöer, landskapskaraktärer och passager.
- Kulturmiljöer, landskapskaraktärer passager och områden där ytterligare utredningar behövs innan behovet av åtgärder kan anges.
- Principer/strategier för kulturhistoriska järnvägsmiljöer som får en väsentligt ändrad användning och/eller ändrade förutsättningar för ett ändamålsenligt bevarande.
- Anpassningar och åtgärder som beaktar landskapets karaktärer. Den grova karaktärisering som gjorts inför tillåtlighetsprövning (sprickdals-, skogs- och slättlandskap) behöver fördjupas i den fortsatta planläggningen.

Riksantikvarieämbetet anser att tillåtlighetsprövningen bör omfatta Linköpings tätort eftersom påverkan på landskapet då kan prövas i ett sammanhang.

Kompletterande beredningsremiss februari-mars 2015

I sitt yttrande över den kompletterande beredningsremissen framför Riksantikvarieämbetet att kompletteringarna inte innehåller det ämbetet har efterfrågat. Ämbetet saknar en samlad bedömning av Ostlänkens påverkan på landskap och kulturmiljö samt en redovisning av vilka hänsyn, åtgärder och försiktighetsmått som Trafikverket kommer att åta sig.

Riksantikvarieämbetet menar att järnvägens lokalisering, utformning och genomförande ska på ett sådant sätt att negativ påverkan på landskap och kulturmiljö undviks eller minimeras. Ämbetet bedömer att därutöver behöver förstärkande åtgärder och kompensation av kulturmiljövärden sannolikt vidtas.

Riksantikvarieämbetet anser dock att det finns förutsättningar för att ge alternativ med rang 1 tillåtlighet och föreslår ett antal villkor. Villkoren finns redovisade och kommenterade i Trafikverkets yttrande.

Kompletterande beredningsremiss september-oktober 2015

Riksantikvarieämbetet anser att omfattningen och betydelsen av skador på kulturmiljön inte närmare kan bedömas utifrån det remitterade materialet och att Trafikverkets redovisade mål och åtgärder behöver omvandlas till åtaganden och villkor inför regeringens prövning. Myndigheten framhåller att ansträngningarna att ta till vara kulturmiljön ska utgå från en helhetssyn på landskapet och att skador på kulturmiljön så långt som möjligt ska undvikas. Det är därför inte tillräckligt att fokusera enbart på riksintressen och risk för påtaglig skada.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar att Riksantikvarieämbetet anser att det finns förutsättningar för att ge det förordade alternativet tillåtlighet, förutsatt långtgående hänsyn till landskap och kulturmiljö.

Trafikverkets syn på de av Riksantikvarieämbetet föreslagna villkoren, kompensationsåtgärder samt den geografiska avgränsningen av tillåtlighetsprövningen i Linköping redovisas i Trafikverkets yttrande, avsnitt 9.1, 9.4 och 11.5.

Trafikverket är medvetet om de stora kulturhistoriska värden som finns i delar av den förordade korridoren och understryker att järnvägens närmare lokalisering och utformning inom korridoren kommer att ske med stor hänsyn till kulturmiljövärden och har föreslagit ett villkor med denna innebörd. Trafikverkets syn på kulturmiljöfrågorna samt hur verket avser att arbeta med dessa frågor redovisas närmare i Trafikverkets yttrande avsnitt 9.3. En fördjupad studie av områden av riksintresse för kulturmiljövård, påverkan på dessa samt möjlig hänsyn och möjliga försiktighetsmått och skyddsåtgärder redovisas i PM Riksintressen i Ostlänken Risk för påverkan och skyddsåtgärder (2015-09-03). Enligt Trafikverkets uppfattning redovisas kulturmiljöfrågorna

sammantaget på ett för detta skede av planeringsprocessen tillfredsställande sätt och Trafikverket framhåller att det i nuvarande skede av planeringsprocessen inte är möjligt att i detalj ytterligare ange vilken hänsyn som kommer att tas på olika delsträckor av den planerade järnvägen.

Med det av Trafikverket föreslagna villkoret säkerställs vikten av kulturmiljöfrågorna i det fortsatta planeringsarbetet och Trafikverket menar att de närmare specificerade villkor, skyddsåtgärder och försiktighetsmått som är erforderliga bör och kan föreskrivas vid den fortsatta prövningen enligt lag om byggande av järnväg och kulturmiljölagen.

Trafikverket anser att det material som remitterats redovisar möjligheterna att undvika, förebygga och avhjälpa skador på ett för detta skede av planeringsprocessen relevant sätt. I efterföljande planeringsskeden kommer kulturmiljöfrågorna att ytterligare studeras och rimliga erforderliga skyddsåtgärder och försiktighetsmått att läggas fast. Trafikverket påpekar att det, bl.a. av det material som remitterats i september 2015, framgår att Trafikverket delar Riksantikvarieämbetets åsikt om att ansträngningarna att ta till vara kulturmiljön ska utgå från en helhetssyn på landskapet och att skador på kulturmiljön så långt som möjligt ska undvikas.

SAAB AB

SAAB AB har yttrat sig under den kompletterande beredningsremissen februari–mars 2015 och framför synpunkter på lösningar inom Linköpings tätort. SAAB AB påpekar att den fortsatta planeringen måste beakta bl.a. förekomsten av vibrationer som kan påverka testutrustning, störningar från starkström inom en radie av 4 km från flygplatsen samt hinderfrihet vid rullbanan och in- och utflygningsvägar. SAAB AB framhåller vidare att flygplatsens kommunikations- navigations- och övervakningsutrustning inte får störas, att störande ljus måste elimineras samt att risken för olyckor vid flygverksamheten måste beaktas. Förekomsten av infrastruktur under in- och utflygningsvägar bör därför minimeras. Saab AB förutsätter slutligen att transporter till och från de egna anläggningarna fortsatt ska kunna ske på ett effektivt sätt.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar synpunkterna gällande lösningar inom Linköpings tätort men påpekar att Linköpings tätort inte ingår i den geografiska avgränsningen av tillåtlighetsprövningen.

Trafikverket har i samråd med Transportstyrelsen tagit fram en rapport som beskriver förutsättningar för och arbetsgång vid planering av järnväg nära flygplats (TRV 2010/31711)⁶. Erfarenheterna visar att på ett avstånd av 500 m mellan flygplats och järnväg föreligger ingen störningsrisk för flygtrafiken. Vid mindre avstånd måste särskilda studier och eventuella åtgärder övervägas.

Bolagets flygplats ligger inom ett sådant avstånd från Ostlänken att särskilda studier och åtgärder bör övervägas. I samband med järnvägsutredningen gjordes en riskanalys som behandlade risker för såväl järnvägstrafiken som flygtrafiken i Linköping. Riskanalysens slutsats var att riskerna var hanterbara.

I det fortsatta planeringsarbetet kommer Trafikverket att beakta frågor om eventuell påverkan på flygvägar genom t ex höga anläggningar, störningar från elektrisk utrustning, risk för påverkan på vibrationskänslig utrustning m.m. Samråd kommer att ske med Saab AB.

SAAB AB har i dag ingen spåranslutning till sina anläggningar i Linköping. Trafiken på gator och vägar kan komma att påverkas under vissa perioder av byggtiden men effektiv trafik till och från SAAB:s anläggningar kommer att vara möjlig under hela byggtiden. Under vissa perioder av

⁶ Byggande av järnväg nära flygplatser, 2010-01-01, Rapport v3.0, TRV 2010/31711

byggskedet kan även trafiken på Stångådalsbanan, med hållplatsen Tannefors, som nyttjas av SAAB-anställda, komma att påverkas.

SAAB Airport AB

SAAB Airport AB har inga synpunkter på rangordningen. Bolaget förutsätter att en riskanalys görs. Analysen bör utgå från verksamheten på flygfältet och ta hänsyn till eventuell påverkan på flygvägar från t.ex. höga anläggningar, störningar genom elektrisk utrustning, ljus, vibrationer eller dammbildning. Risk för påverkan på vibrationskänslig utrustning måste beaktas. SAAB Airport AB anser att Ostlänken bör förläggas i tunnel för att minimera risker och störningar mellan flygverksamheten och Ostlänken.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket har i samråd med Transportstyrelsen tagit fram en rapport som beskriver förutsättningar för och arbetsgång vid planering av järnväg nära flygplats (TRV 2010/31711)⁷. Erfarenheterna visar att på ett avstånd av 500 m mellan flygplats och järnväg föreligger ingen störningsrisk för flygtrafiken. Vid mindre avstånd måste särskilda studier och eventuella åtgärder övervägas.

Bolagets flygplats ligger inom ett sådant avstånd från Ostlänken att särskilda studier och åtgärder bör övervägas. I samband med järnvägsutredningen gjordes en riskanalys som behandlade risker för såväl järnvägstrafiken som flygtrafiken i Linköping. Riskanalysens slutsats var att riskerna var hanterbara.

I det fortsatta planeringsarbetet kommer Trafikverket att beakta frågor om eventuell påverkan på flygvägar genom t ex höga anläggningar, störningar från elektrisk utrustning, risk för påverkan på vibrationskänslig utrustning m.m. Samråd kommer att ske med Saab Airport AB.

Trafikverket tolkar synpunkten om förläggning i tunnel som att den avser sträckan genom Linköping, och påpekar att sträckan genom centrala Linköping inte ingår i den geografiska avgränsningen av tillåtlighetsprövningen.

SGI

Utifrån geoteknisk och miljögeoteknisk synpunkt tillstyrker SGI planerad nybyggnad enligt det alternativ som Trafikverket har rangordnat som nummer ett. SGI tillstyrker även rangordningen av övriga alternativ och bedömer samtliga alternativ som genomförbara.

SGI konstaterar att det finns svåra passager med stor osäkerhet i underlaget vilket medför stor osäkerhet i kostnader. Organisationen påpekar även tekniska svårigheter i vissa utpekade passager och att annat korridorval i Järna medfört mindre svårigheter.

SGI anser att sydlig sträckning inom grön korridor är bäst vid sjön Skiren, där Trafikverket har valt röd korridor, och saknar argument varför en sådan sträckning inte tagits med som ett alternativ i utvärderingarna.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar att SGI bedömer att samtliga alternativ är genomförbara. Trafikverket instämmer i SGI:s konstaterande om tekniskt svåra passager och framhåller att det är en helhetsbedömning av effekter och konsekvenser som har lett till att röd korridor förordats på sträckan Järna – Lodbby, vilken bl.a. innefattar passagera förbi Järna och Skiren.

⁷ Byggande av järnväg nära flygplatser, 2010-01-01, Rapport v3.0, TRV 2010/31711

Väster om Skiren sammanfaller delvis röd och grön korridor och det skulle vara möjligt att nyttja grön korridor lokalt förbi Skiren och resterande sträcka till Loddby. Denna möjlighet har dock inte förordats eftersom den för med sig stora olägenheter för samhället Åby och en komplicerad passage av E4 väster om Skiren.

SGU

Beredningsremiss augusti-september 2014

SGU anser att den nödvändiga informationen i stort finns med i materialet. Många handlingar i olika versioner vilket gör dock svårt att förstå vad som gäller. Det är t.ex. tydligt om stationen vid Skavsta byggs nedsänkt eller i ytläge. Nedsänkt läge ger stor påverkan på grundvattensituationen.

SGU påpekar att Trafikverket endast tagit med de grundvattenförande formationer som finns med i VISS och lämnar kompletterande information om t.ex. grundvattenförande formationer, vattenskyddsområden och krav på skyddsåtgärder, vilka ibland kan vara omfattande och kvalificerade. SGU rekommenderar vidare Trafikverket att göra en brunnsinventering längs den förordade korridoren.

SGU lämnar detaljerade synpunkter för varje kartblad, bl.a.

- Vid Rogstafältet hade blå eller grön korridor varit att föredra framför den av Trafikverket förordade röda korridoren.
- Stora försiktighetsmått och kvalificerade tätskikt krävs vid Larslundsmalmen. Det finns risk för förorening.
- SGU avråder från tunnel inom del av vald korridor, karta 9.
- Vid sjön Skiren föredrar SGU blå korridor framför den av Trafikverket förordade röda korridoren. Trafikverket planerar en tunnel vid Skiren, vilket SGU avråder från på grund av risk för påverkan på dricksvattenförsörjningen.
- Det finns risk för påverkan på grundvatten norr om Norrköping.

Anläggande av en tunnel under Motala Ström medför risk för spridning av föroreningar och risken för påverkan måste därför utredas noggrant. Om en tunnel ska tillåtas bör Trafikverket visa att tunneln kan anläggas med minimal miljöpåverkan.

Kompletterande beredningsremiss september-oktober 2015

SGU yttrar sig över riksintresset Bråvikens förkastningsbrant. Eftersom såväl lokalisering som anläggningsformer kommer att utredas ytterligare gör SGU endast generella bedömningar och menar bl.a. allmänt att en hög ambitionsnivå krävs för att undvika påtaglig skada på berörda riksintressen för naturvård och friluftsliv.

Myndigheten menar att det är svårt att avgöra när järnvägen riskerar att påverka upplevelsen av den geologiska bildningen som helhet. De geologiskt intressanta bergarterna och strukturerna ligger dock flera kilometer öster om den förordade korridoren och berörs sålunda inte. Det område som berörs av korridoren kan värdemässigt ses som underordnat andra områden längs branten, men ger möjlighet att uppleva landskapsstrukturen och den geologiska innebörden på ett annat sätt än längs Bråviken. Järnvägen kan inte smälta in i landskapet på samma sätt som andra kommunikationsstråk. Förkastningsbranten skulle därför kunna utnyttjas aktivt vid järnvägens lokalisering för att ge resenärer upplevelsemässiga och pedagogiska värden. Landskapspåverkan och bedömning av skada handlar således inte bara om minimering utan snarare om hur man utnyttjar landskapet för att åskådliggöra relationen mellan den lågt liggande slätten och förkastningsbranten.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar den kompletterande information som SGU lämnar i sitt yttrande över beredningsremissen i augusti-september 2014.

Trafikverket noterar även att det område som berörs av korridoren är värdemässigt underordnat andra områden längs förkastningsbranten och att geologiskt intressanta bergarter och strukturer inte berörs av den förordade korridoren. Trafikverket uppmärksammar vidare SGU:s påpekanden och rekommendationer, bl.a. om möjligheten att tydliggöra landskapets pedagogiska värden och att ge resenärer upplevelsemässiga värden.

Trafikverket är medvetet om att remisshandlingarna redovisar olika förslag på detaljutformning vid Skavsta. Ostlänken planeras där att byggas i ytläge eller nedsänkt med tråg.

Detaljutformningen av stationen kommer att klarläggas i samband med upprättande av järnvägsplan, då bl.a. risken för konflikt mellan flygtrafik och kontaktledningar vid ytläge kommer att vägas mot svårigheter med grundvatten vid ett nedsänkt läge.

Vad gäller val av korridor samt förekomst av tunnlar framhåller Trafikverket att det är den samlade bedömningen utifrån många olika parametrar, vilka bl.a. redovisas i slutrapporten för delsträckan Järna – Norrköping (Loddbys), som har lett till att röd korridor getts rang 1 på sträckorna förbi sjön Skiren och Rogstafältet och till den redovisade förläggningen av järnvägen i tunnel. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått för att minska risken för spridning av föroreningar och påverkan på dricksvattenförsörjning kommer att projekteras och läggas fast i samband med upprättande av järnvägsplan. I detta arbete avser Trafikverket samråda med SGU.

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket har inget att erinra.

SMHI

SMHI tillstyrker den föreslagna järnvägsdragningen.

SMHI avråder från ingrepp som påverkar sjön Skiren och menar att den sträckning inom röd korridor som påverkar Skiren minst bör väljas. Åtgärder måste vidtas för att säkerställa att sjöns vattenbalans inte påverkas.

SMHI framhåller att tunnlar måste byggas så att de inte översvämmas i ett framtida klimat.

SMHI framför att gällande bullernormer för boende samt miljö kvalitetsnormer för partiklar måste klaras.

SMHI efterfrågar även en emissionsinventering och ställer frågan om vilken av sträckningarna som ger största luftmiljövinsten.

Trafikverkets kommentar

Den närmare utformningen av järnvägen inom förordad korridor kommer att läggas fast vid upprättande av järnvägsplan utifrån en samlad bedömning av ett stort antal parametrar, varav risk för påverkan på sjön Skiren är en. Trafikverket är medvetet om sjöns stora värde och kommer vid upprättandet av järnvägsplaner att utföra fördjupade undersökningar i syfte att i detalj klarlägga järnvägens närmare utformning i tunnel vid Skiren, byggmetoder, samt lämpliga skyddsåtgärder och försiktighetsmått så att sjöns vattenbalans inte påverkas. Med beaktande av sjöns stora värde har Trafikverket föreslagit ett villkor med innebörden att järnvägens lokalisering och utformning ska ske så att varken vattenbalans eller vattenkvalitet påverkas på ett betydande sätt.

Trafikverket delar SMHI:s synpunkt beträffande tunnlar och kommer vid upprättande av järnvägsplaner att projektera Ostlänkens tunnlar så att de inte riskerar att översvämmas.

Av MKB framgår att det inte finns någon risk för att miljö kvalitetsnormer för luft kommer att överskridas. I det fortsatta arbetet med järnvägsplaner kommer bullerfrågan att studeras med målsättningen att så långt det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt klara gällande riktvärden.

Utgångspunkten för projektet är att, utifrån vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt, klara gällande riktvärden för buller enligt prop. 1997/98:53. Det finns dock risk för att det i vissa fall inte går att undvika att riktvärden kan komma att överskridas. I de fall riktvärden för utomhusnivån inte kan klaras är inriktningen, i enlighet med propositionen, att i vart fall inomhusvärdena inte ska överskridas. För att beakta det lågfrekventa buller som uppstår vid höga hastigheter planerar Trafikverket att för höghastighetsjärnväg tillämpa det strängare riktvärdet 55 dB(A) ekvivalentnivå utomhus vid fasad, vilket normalt endast tillämpas för vägbuller. I arbetet med bullerfrågor avses den nya beräkningsmodellen Nord 2000, som kan hantera de låga frekvenser som buller från höghastighetsståg ger upphov till, att användas. Trafikverket arbetar för närvarande med att ta fram ny källdata för höghastighetsbuller.

För byggskedet kommer trafikverket att beakta Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser (NFS 2004:15), vilken bl.a. innehåller riktvärden för buller under byggskedet. Tydliga krav vid upphandling och tillsyn av tillsynsmyndighet kommer att säkerställa att störande buller under byggskedet förebyggs och att kommunikation sker med dem som berörs av buller under byggtiden.

Ostlänken bedöms, oavsett alternativ, medföra en överflyttning av resande från bil och flyg till tåg och därmed till minskade utsläpp till luft. Av Trafikverkets beslut om rangordning⁸ framgår vidare att de alternativskiljande projektmålen är påverkan på stads- och landskapsbild, kulturmiljö, naturmiljö, friluftsliv och rekreation, hälsa, restid samt resultatet av den samhällsekonomiska kalkylen. Luftmiljövinst är således inte alternativskiljande. Trafikverket bedömer därför att det inte är motiverat att utföra emissionsinventering eller analys av luftmiljövinster eftersom resultatet av sådana utredningar inte kan antas påverka rangordningen mellan alternativen eller förutsättningarna att ge tillåtlighet till projektet.

Statens Fastighetsverk

Statens Fastighetsverk (SFV) delar slutsatserna i PM "Ostlänken kulturmiljö och landskap" om att befintliga stationsmiljöer har kulturhistoriska värden m.m. och att kompletterande utredningar som inkluderar hållbar stadsutveckling behöver göras i Norrköping och Linköping där stationslägena blir kvar i städerna.

SFV framhåller vikten av att intrång på myndighetens fastigheter minimeras genom att järnvägen placeras nära E4, brukningscentrum hålls intakta samt att samråd hålls med SFV om korsningar.

SFV anser vidare att områden med höga naturvärden bör hållas intakta, barriäreffekter minskas med hjälp av planskilda korsningar och tunnlar, bullerskydd gestaltas med hänsyn till stads- och landskapsbild samt att järnvägen bör byggas i tunnel genom Tullgarns naturreservat.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket delar SFV:s syn på värdet av befintliga stationsmiljöer men framhåller att stadsutveckling och användning av befintliga stationsmiljöer i första hand är en fråga för den kommunala planeringen.

⁸ Beslut om rangordning för studerade korridorer inom Järnvägsutredning Ostlänken, daterat 2014-05-27

Trafikverket delar även SFV:s synpunkter i övrigt och kommer att beakta dem i samband med upprättande av järnvägsplaner, då järnvägens detaljutformning läggs fast efter en sammanvägd bedömning av ett stort antal parametrar såsom hållbarhet, markanvändning, naturvärden, barriäreffekter, gestaltning och utformning av korsningar m.m. . Den förordade korridoren möjliggör en placering av järnvägen nära E4. Beträffande Tullgarns Natura 2000-område har Trafikverket fått tillstånd enligt 7 kap 28 a § miljöbalken att passera området i sex möjliga passager. Slutligt val av passage sker efter en sammanvägning av olika intressen.

Stockholm Skavsta Airport AB

Stockholm Skavsta Airport AB tillstyrker utbyggnad enligt förordad röd korridor samt rangordningen för övriga korridorer. Bolaget framhåller vikten av att järnvägen utformas i samsyn med utvecklingen av flygplatsen.

Trafikverkets kommentar

Trafikverkets ambition är att utforma järnvägen i samsyn med utvecklingen på flygplatsen och kommer att samråda med Stockholm Skavsta Airport AB i det kommande arbetet med att upprätta järnvägsplaner.

Strålsäkerhetsmyndigheten

Strålsäkerhetsmyndighet anser att "Myndigheternas försiktighetsprincip om lågfrekventa elektriska och magnetiska fält" ska tillämpas.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tillämpar den försiktighetsprincip som Strålsäkerhetsmyndigheten och övriga ansvariga myndigheter formulerat kring magnetfält, vilket innebär att spåranläggningar ska planeras, projekteras och byggas så att magnetfältet begränsas.

Transportstyrelsen

Transportstyrelsen har inga synpunkter.

Södertälje kommun

Beredningsremiss augusti-september 2014

Med stöd av kommunens översiktsplan tillstyrker Södertälje kommun att regeringen ger tillåtelse till projektet.

Kommunen anser att järnvägen ska förläggas öster om E4 där den korridor som Trafikverket förordat medger detta. Under förutsättning att järnvägens sträckning öster om E4 vid Hölö inte äventyras tar kommunen inte ställning till val av korridor söder om Edeby.

Kommunen betonar vikten av att förutsättningarna för regional- och lokaltrafik optimeras och att förutsättningarna för Södertälje Syd att vara en viktig nod för lokalt, regionalt och nationellt resande inte försämras. För kommunen är det även viktigt att benämningen av Ostlänkens ändpunkter ändras till Södertälje – Linköping.

Kommunen anser att järnvägen mellan Järna och Åby ska behållas och anpassas för ökad persontrafik med anslutningar till framtida pendeltågstrafik.

Beträffande järnvägens utformning framhålls vikten av att barriäreffekter av E4 inte förvärras, att tillgängligheten till restytor mellan E4 och järnvägen beaktas och att visuella störningar i landskapsbilden minimeras. Kommunen påtalar att påverkan för Moraån inte redovisas i materialet och förutsätter att passagen över ån kan genomföras utan påverkan på Moraåns naturreservat.

Kompletterande beredningsremiss februari-mars 2015

Södertälje kommun redogör för den förordade sträckningens påverkan på kulturmiljön. Kommunen ställer sig positiv till det material som redovisas i den kompletterande beredningsremissen och anser att Trafikverket har tydliggjort hur kulturmiljöaspekter kommer att beaktas och på ett tillfredsställande sätt visat vilken hänsyn som kommer att tas till kulturmiljöfrågorna.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar att kommunen tillstyrker att regeringen ger tillåtlighet till Ostlänken.

Trafikverket noterar kommunens synpunkter beträffande barriäreffekter, restytor och visuella störningar och kommer att beakta dem i det fortsatta arbetet med att upprätta järnvägsplaner.

Den förordade korridoren inrymmer möjlighet att anlägga Ostlänken såväl öster som väster om E4. Trafikverket noterar kommunens önskemål om att lokalisera järnvägen öster om E4 men framhåller att järnvägens slutliga lokalisering inom korridoren kommer att läggas fast vid upprättande av järnvägsplan utifrån en samlad bedömning av ett stort antal parametrar. I denna process kommer samråd att ske med kommunen.

Med Ostlänken förstärks Södertälje Syd som viktig nod för lokalt, regionalt och nationellt resande. Frågor kring trafikeringen av den befintliga banan mellan Järna och Åby ingår varken inom ramen för projektet Ostlänken eller för tillåtlighetsprövningen. Förutsättningen är dock att den befintliga banan ska bibehållas på sträckan mellan Järna och Åby, vilket möjliggör trafikering med persontrafik.

Nuvarande förslag till sträckning utmed E4 är det som ger minst tillkommande barriäreffekter. Särskilda skyddsåtgärder kommer att vidtas vid passage av Moraåns naturreservat och Trafikverkets målsättning är att passagen av naturreservatet ska ske med minsta möjliga påverkan.

Ostlänken ansluter till Södra Stambanan i tätorterna Järna och Linköping. På det sätt som är brukligt i järnvägssammanhang har sträckan därför sedan 2004 benämnts Järna – Linköping. Trafikverket noterar kommunens önskemål om att ändra namn på projektet men påpekar att projektets benämning inte är en fråga som avgörs inom ramen för tillåtlighetsprövningen.

Trafikverket noterar kommunens synpunkter från den kompletterande beredningsremissen.

Trosa kommun

Beredningsremiss augusti-september 2014

Trosa kommun tillstyrker att Ostlänken byggs inom korridoren med rang 1 på sträckan Järna – Loddby med lång bibana till Nyköpings stad samt instämmer i rangordningen i övrigt. Kommunens vidhåller sina synpunkter från utställningen av järnvägsutredningen om att resecentrums placering i Vagnhärad bör ske med minsta intrång, samt ge förutsättningar för en expansiv samhällsbyggnad och ett ökat resande med kollektiva färdmedel. Placering vid Solberga förordas.

Kommunen ser positivt på den korridorminskning som gjorts i Vagnhärad men hade gärna sett en minskning av korridoren även väster om tätorten, eftersom det i praktiken är omöjligt att bygga Ostlänken nära E4 väster om Vagnhärad.

Kommunen påpekar att vattentäkten för Trosa ligger inom grundvattenförekomsten Tunsäter. Kommunen delar i övrigt slutsatserna i PM "Analys av miljö kvalitetsnormer för vatten inom projektet Ostlänken" och instämmer i att mera utredningar krävs.

Kommunen ifrågasätter inte samhällsnyttan med att behålla befintlig bana på sträckan Järna – Åby men påpekar felaktigheter i underlagsrapporten⁹ till PM "Hantering av befintlig bana Järna–Åby". I rapporten saknas även en belysning av konsekvenser av att banan behålls. Rapporten bör uppdateras om den ska följa ansökan om tillåtlighet.

Trosa kommun tillstyrker att de ändrade förutsättningarna kring Linköping hanteras enligt PM "Hantering av Linköpings tätort".

Kommunen påpekar att en höghastighetsbana ger andra störningar från buller och vibrationer än en konventionell järnväg och saknar en övergripande belysning av störnings- och olycksrisker, riktvärden och åtgärder för att riktvärdena inte ska överskridas.

Kommunen framhåller att den fortsatta planeringen av Ostlänken bör ske så att intrång, barriäreffekter, buller och fragmentering minimeras och så att bärkraftiga lantbruk kan fortsätta sin verksamhet.

Kompletterande beredningsremiss februari-mars 2015

I sitt yttrande under den kompletterande beredningsremissen framför kommunen att de kompletterande dokumenten inte föranleder något ändrat ställningstagande.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar att Trosa kommun tillstyrker korridoren med rang ett inklusive lång bibana, rangordningen i övrigt samt hanteringen av ändrade förutsättningar kring Linköpings tätort.

Trafikverket noterar kommunens önskemål om en minskad korridor väster om Vagnhärad men påpekar att det för närvarande inte är möjligt att ytterligare minska korridoren, bl.a. med hänsyn till att järnvägens slutliga läge inom riksintresset Trosaåns dalgång ännu inte är avgjort.

Trafikverket delar kommunens generella synpunkter på lokalisering av resecentrum i Vagnhärad. Trafikverket konstaterar att järnvägsutredningen förutsatte att den befintliga banan Järna – Nyköping inte skulle vara kvar och att en station skulle anläggas längs Ostlänken utanför Vagnhärad. Med förutsättningen att den befintliga banan ska behållas behöver frågan om stationsläge och trafikering av Vagnhärad utredas på nytt.

Trafikverket noterar att kommunen saknar en belysning av de konsekvenser som den förändrade användningen av den befintliga banan Järna–Åby medför, men framhåller att Trafikverket bedömer att någon ny avgörande påverkan inte uppkommer. Trafikverket påpekar vidare att åtgärder som berör befintlig infrastruktur och som inte är nödvändiga anpassningar på grund av den nya järnvägen ligger utanför ramarna för Ostlänken. Detta är fallet för t.ex. åtgärder på befintlig infrastruktur i syfte att motverka konsekvenser på landskap och bebyggelse med tanke på buller, risker och barriäreffekter. Dessa frågor hanteras i Trafikverkets ordinarie verksamhetsplanering.

⁹ Trosa kommun refererar till följande rapport: "Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014–2025 Underlagsrapport – förslag till utformning och hastighetsstandard av Ostlänken (Järna–Linköping) och Göteborg–Borås (delen Mölnlycke–Bollebygd) som en del i en ny stambana Stockholm–Göteborg/Malmö"

Trafikverket delar kommunens synpunkt om att en höghastighetsjärnväg delvis ger andra störningar från buller och vibrationer än en konventionell järnväg. I det fortsatta arbetet med järnvägsplaner kommer nivåer för både låg- och högfrekvent buller att studeras med målsättningen att så långt det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt klara gällande riktvärden för buller i driftskedet enligt prop. 1997/98:53. Det finns dock risk för att det i vissa fall inte går att undvika att riktvärden kan komma att överskridas. I de fall riktvärden för utomhusnivån inte kan klaras är inriktningen, i enlighet med propositionen, att i vart fall inomhusvärdena inte ska överskridas. För att beakta det lågfrekventa buller som uppstår vid höga hastigheter planerar Trafikverket att för höghastighetståg tillämpa det strängare riktvärdet 55 dB(A) ekvivalentnivå utomhus vid fasad, vilket normalt endast tillämpas för vägbuller. I arbetet med bullerfrågor avses den nya beräkningsmodellen Nord 2000, som kan hantera de låga frekvenser som buller från höghastighetståg ger upphov till, att användas. Trafikverket arbetar för närvarande med att ta fram ny källdata för höghastighetsbuller.

För byggskedet kommer trafikverket att beakta Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser (NFS 2004:15), vilken bl.a. innehåller riktvärden för buller under byggskedet. Tydliga krav vid upphandling och tillsyn av tillsynsmyndighet kommer att säkerställa att störande buller under byggskedet förebyggs och att kommunikation sker med dem som berörs av buller under byggtiden.

Trafikverket noterar påpekandet om vattentäkten för Trosa. Beträffande PM "Analys av miljö kvalitetsnormer för vatten inom projekt Ostlänken" konstaterar Trafikverket att rapporten kommer att kompletteras med noggrannare utredningar i det fortsatta planarbetet.

Vulcania AB

Vulcania AB stödjer planerad nybyggnad enligt rang ett. Beträffande PM "kompletterande beskrivning av utformning bytespunkt Norrköping" förordas alternativ N, det vill säga järnvägsutredningens grundförslag. Övriga alternativ medför utökade korridorer och förstör den industrihistoriskt intressanta fastigheten Vulkan 7.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar bolagets stöd för alternativet med rang nummer ett samt att bolaget förordar alternativ N. Trafikverket har ambitionen att undvika påverkan på omgivningen. Kulturmiljö är en av de parametrar som kommer att beaktas i den samlade bedömning som görs i samband med upprättande av järnvägsplaner.



TRAFIKVERKET

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se