

Järnvägsutredning Ostlänken

Avsnittsutredning Järna - Norrköping

Samrådsredogörelse



Medverkande

Beställare

Banverket
Investeringsdivisionen

Tomas Köhler, Projektledare
Peter Lindell, Bitr projektledare
Lena Hesselgren, Projektassistent
Eva Dufva, Kommunikation
Anders Lundberg, Trafik och marknad
Kurt Eriksson och John Fridlund, Järnvägssystem
Anders Elam, Miljö
Jaan Tombach, Dokumentation
Torgny Söderberg, Mark och fastighet

Konsultgrupp

SWECO Infrastructure AB

Box 34044
100 26 Stockholm

Ulrika Bernström, Uppdragsledare
Jenny Widell, Trafik och marknad
Eva Lexén Gramenius, Teknik
Susanna Broström, Miljö och rapport

Innehåll

Del 1 Samrådsredogörelse för utställelsen

	16 dec 2008 - 15 feb 2009	5
1	Sammanfattning och genomförande	5
1.1	Bakgrund	5
1.2	Genomförande av utställelsen	5
1.3	Remissyttranden	6
2	Förteckning över inkomna yttranden med Banverkets kommentarer	9
2.1	Myndigheter och regionförbund	9
2.2	Kommuner	19
2.3	Organisationer	22
2.4	Allmänhet - Södertälje	32
2.5	Allmänhet - Trosa	34
2.6	Allmänhet - Nyköping	36
2.7	Allmänhet - Norrköping	47
2.8	Allmänhet - Ospecificerat	49
3	Fördjupade studier av inkomna yttranden	51
3.1	Vagnhärad	51
3.2	Nyköping	53
3.3	Svar MSB efter utställelse	71
4	Samrådsredogörelse korridorutvidgning vid Sjösa	74
4.1	Beslut av kompletterande utredningskorridor norr om Sjösa	74
4.2	Samrådsredogörelse	74

Del 2 Samrådsredogörelse 2004-2008

1	Samrådets upplägg	76
2	Förteckning över samrådsparterna och dess möten	79
2.1	Samråd med myndigheter	79
2.2	Samråd med referensgrupper	83
3	Förteckning över möten samt inbjudan med allmänhet och miljöorganisationer	87
4	Förteckning över inkomna synpunkter med Banverkets kommentarer	89
4.1	Södertälje kommun	89
4.2	Trosa kommun	93
4.3	Nyköpings kommun	96
4.4	Norrköpings kommun	113
4.5	Övriga synpunkter ej kommunrelaterade	117
5	Samrådsredogörelse korridorutvidgningar	119
5.1	Södertälje kommun	119
5.2	Trosa kommun	122
5.3	Nyköpings och Norrköpings kommuner	128

Del 1 Samrådsredogörelse för utställelsen 16 dec 2008 – 15 feb 2009

1 Sammanfattning och genomförande

1.1 Bakgrund

Järnvägsutredningen har pågått i cirka fem år med inledande samrådsmöten hösten 2004. Förstudien genomfördes i huvudsak under 2001 med samråd. Samrådsmötena 2004 var därför välbesökta genom att kunskapen om det pågående utredningsarbetet var spridd bland främst de berörda fastighetsägarna. Uppföljande samrådsmöten hölls i december 2006. Utöver dessa två samrådstillfällen har samråd hållits avseende Natura 2000-området Tullgarn MB 7:28, samt vid korridorutvidgningar.

1.2 Genomförande av utställelsen

Material

Ostlänkens båda järnvägsutredningar ställdes ut samtidigt.

Ambitionen har varit att alla intressenter – myndigheter, kommuner, allmänhet och miljöorganisationer och övriga intressenter – med den variation av kunskap och intresseområden som detta innebär skulle tillgodoses med relativt lättillgänglig information. Avsikten har också varit att använda moderna medier så att man inte ska behöva besöka en utställningsplats utan kan få sin information hemmavid, vilket efterfrågas allt mer.

På Banverkets hemsida ligger rapporterna för nedladdning. För remissinstanser har utställelsehandlingens rapporter levererats på dvd för uppladdning på respektive myndighets server samt i enstaka tryckta exemplar.

Tillgängligheten till utställelsehandlingens huvudrapporter har dessutom förenklats genom en digital lösning med upplägg av sökvägar kopplade direkt till utställelsehandlingens genom att kunna söka dels tematiskt, dels geografiskt. Denna utställnings-dvd har kunnat beställas kostnadsfritt och har levererats till cirka 250 adressater. En sammanfattande skriftlig information har tagits fram för att ge möjlighet till överblick.

Utställningsplatser och möten

Järnvägsutredningen ställdes ut på sju platser. Förutom på Banverket i Sundbyberg och på platskontoret i Nyköping ställdes utredningen ut i Södertälje stadshus, Vagnhärads bibliotek, Nyköpings stadshus, Norrköpings stadsbibliotek och Linköpings informationscenter.

Besök gjordes av Banverket hos kommunernas politiska församlingar efter deras eget önskemål. Avsikten var att redovisa och diskutera varje kommuns frågor. Likaså besöktes de tre länsstyrelserna vid ett möte.

Utställningarna bemannades en gång per kommun.

Inbjudan och information

Nyhetsbrev informerade 170 000 hushåll och verksamheter i direkt berörda kommuner om samrådet om Ostlänkens järnvägsutredning. I Södertälje kommun gick dock nyhetsbrev endast till de kommundelar som direkt berörs av utredningskorridorerna, då Ostlänken inte har någon station i Södertälje. En annons i Södertälje-Posten, gratistidning, kompletterade nyhetsbrevet. Avsikten med utskicket var att det skulle göras känt att Ostlänken planeras och att det var sista möjligheten att påverka före val av korridor.

Fastighetsägare fick den sammanfattande informationen direkt i brevlådan.

Annonsering skedde den 2 december 2008 inför starten av utställningen i Dagens Nyheter, Svenska Dagbladet, Länstidningen i Södertälje, Södermanlands Nyheter, Norrköpings tidningar, Folkbladet, Östgöta Correspondenten och Extra Östergötland.

Inför bemanningen av utställningen annonserades i respektive regional tidning.

Hemsidan innehöll samma information.

1.3 Remissyttranden

Under utställelsen har det inkommit 117 yttranden för avsnittet Järna-Norrköping.

Statliga myndigheters yttranden

Myndigheterna avstår från att lämna synpunkter på korridorval utan uppmärksammar på frågor inom respektive ansvarsområde till vilka den fortsatta planeringen och utredningsarbetet ska eller bör ta hänsyn. Se förteckning över inkomna yttranden.

Naturvårdsverket anför dock Röd korridor.

Länsstyrelsernas yttranden

Länsstyrelsen i Stockholms län anser att järnvägsutredningen kan fungera som ett gott underlag för att välja fortsatt inriktning.

Länsstyrelsen menar att det är av största vikt att den nya järnvägen placeras lågt och tätt invid E4 vid riksintresseområdet för kulturmiljövården vid Ytterjärna-Hölö samt förordar den västra delkorridoren vid södra länsgränsen med en sträckning i anslutning till E4 för att minimera störningar för miljön, inte minst i Tullgarn.

Länsstyrelsen i Södermanlands län anser att järnvägsutredningen håller en hög kvalitet samt utgör ett tillräckligt underlag för att kunna välja den lämpligaste korridoren eller kombination av korridorer.

Länsstyrelsen förordar Röd korridor längs hela sträckan genom länet. Genom Vagnhärad förordas en dragning i den västra delkorridoren. Genom Nyköping förordas alternativet med lång bibana. Länsstyrelsen har dessutom funnit att övervägande skäl talar för ett stationsläge vid Solbergaområdet i Vagnhärad. Länsstyrelsen menar att ur naturvårds- och friluftslivssynpunkt blir intrången med Grön korridor så stora att alternativet inte bör tillåtlighetsprövas. Länsstyrelsens kulturmiljöenhet har lämnat en avvikande mening och förordar Grön korridor genom länet med anledning av höga kulturmiljövården inom Röd korridor, främst i Trosaåns dalgång.

Påverkan på den mest värdefulla åker- och skogsmarken bör undvikas.

Länsstyrelsen anser att det bör råda handlingsfrihet när det gäller spårlösningarna i Nyköping så att eventuellt återupptagen persontrafik på TGOJ-banan inte motverkas.

Länsstyrelsen i Östergötlands län anser att järnvägsutredningen kan fungera som ett gott underlag för att välja fortsatt inriktning för järnvägsprojektet.

Länsstyrelsen förordar från en övergripande hushållningssynpunkt Röd korridor för järnvägens sträckning mellan norra länsgränsen och Loddby. Inom korridoren bör i huvudsak väljas en sträckning norr och väster om Skiren och söder om riksintresset Gamla Stockholmsvägen samt nära E4.

Kommunernas yttranden

Södertälje kommun vill särskilt betona att det mest östliga korridoralternativet mellan Sörsjön och Vagnhärad bör utgå av hänsyn till natur- och kulturmiljövårdsintressen.

För att inte hämma den fortsatta utvecklingen av centralorten Hölö bör att Ostlänken dras på den östra sidan om E4 från söder om Saltå kvarn, så nära motorvägen som det är möjligt med tanke på skyddsavstånd.

Trosa kommun förordar en dragning norr om Vagnhärad's samhälle, med nytt resecentrum vid Solberga i anslutning till väg 218 och Bosch Rexroth i linje med den fördjupade översiktsplanen för Nordöstra Vagnhärad.

Kommunens förhoppning är att de väl tilltagna utredningskorridorerna i anslutning till Vagnhärad och Västerljung så snart som möjligt kan reduceras så att enskilda fastighetsägares utvecklingsmöjligheter och samhällsplaneringen i stort kan fortsätta som planerat.

Nyköpings kommun anför Röd korridor för huvudbanan med lång bibana genom Nyköpings tätort. Två stationer: en i Skavsta och en i Nyköping med möjlighet till en framtida koppling mellan bibanan och TGOJ-banan.

Kommunen förutsätter i kommande järnvägsplan att stor omsorg läggs vid minsta möjliga påverkan på befintliga bebyggelsemiljön i centrala Nyköping samt för friluftsområdet Söra/Hovrasjön att tillgängligheten till området bibehålles i största möjliga utsträckning.

Norrköpings kommun förordar en östlig dragning i Röd korridor från norra kommungränsen till Loddby p.g.a. att barriäreffekter och fragmentisering av naturområden minimeras, bullerpåverkan koncentreras samt insatser vid tillbud underlättas.

Organisationers yttranden

Trafikintressenter

Tågoperatörerna anför vikten av att de uppsatta restidsmålen kan uppfyllas och anser att korridorval och tunnelutformning bör innehålla potential för framtida utbyggnad till nivån 360-380 km/tim. Skavsta bör i första hand planeras för att bli Nyköping-Oxelösunds fjärrstation.

Regionförbundet Sörmland anför att den korridor som ger kortaste restid ska väljas, att Vagnhärad måste få ett stationsläge som ger förutsättningar för en kraftigt utbyggd kollektivtrafik samt att Nyköping måste få en tvåstationslösning. Regionförbundet förordar Röd korridor med lång bibana Nyköping, hög standard.

Regionförbundet Östsam delar Banverkets bedömning om att placering och funktion av resecentrum är av strategisk betydelse för en positiv resandeutveckling samt betonar vikten av framkomligheten för anslutande trafik, men tar inte ställning till val av korridorkombination.

Länstrafiken Södermanland anför vikten av styva tidtabeller särskilt på sträckan Nyköping–Stockholm samt att stationen i Nyköping bör utformas så att en framtida trafikering med resandetåg på TGOJ-banan inte försvåras. Länstrafiken avstår i övrigt från att lämna synpunkter på den fysiska utformningen av Ostlänken.

Miljöorganisationer och föreningar

Flera av de rikstäckande organisationerna har medverkat med synpunkter under hela utredningsarbetet. De lokala föreningarna har engagerats i risker för den egna bygden. Överlag anför Röd korridor av dem som angett korridorval så när som på Kiladalens intresseförening och Tystberga villaförening som anför Grön. Ridskolan i Bullersta anför att inte Röd korridor väljs.

SNF Södertälje har anfört en sträckning så långt österut som möjligt mellan Järna och Kyrksjön och en dragning nära motorvägen mellan Järna och Gerstabergr. SNF Trosabygden och Trosaåns vänner har anfört stationsläge och sträckning nära motorvägen. Friluftsförbundet i Nyköping har anfört att Hovrasjön och Ryssbergen skyddas så långt möjligt om en dragning går i Röd korridor.

STF, Stockholmskretsen förordar sträckning längs främst exploaterade områden som längs E4 och längs stambanan då detta sammantaget innebär mindre intrång i landskap och i natur- och friluftsområden. STF uppger om behovet av långa tunnlar och ekodukter för att minska barriärer som uppstår.

Allmänhetens och verksamheters yttranden

Den successiva avstämningen och förankringen av utredningen i samrådet innebär att informationsutbytet mellan Banverket och allmänhet har stärkt kunskapen och därmed kvaliteten i utredningen. Inlämnade yttranden spänner över såväl förslag till järnvägssträckningar, stationslägen, korridorval, värdefulla områden som enskilda frågor, vilka har värderats utifrån ändamål, restidsmål och planeringsprocessens skede och där enskilda intressen hänvisas till nästa skede.

I utställelsen har synpunkter på järnvägsdragningen i Nyköping föranlett fördjupningar. Förslag på tunneldragning avfärdas på grund av längre restider för alla tågresenärer med höghastighetståg, avsevärt längre restider för resande till och från Skavsta, trots tunnel stora intrång samt ökad och komplex anläggningsmassa. Förslag på en utökning av Röd korridor nordost om Sjösa samt kortare bibana till Nyköping innebär kortare restid för såväl passerande tåg som till och från Nyköping. Denna utökning har skett i särskilt samråd i enlighet lagen om byggande av järnväg. Många i Nyköping har lämnat synpunkter på järnvägens intrång vid Bullersta och Hovrasjön. Banverket bedömer att med lämplig höjdförläggning och bullerminskande åtgärder är en dragning i Röd korridor möjlig här.

Särskilda frågor i samrådet

Centralt samråd Banverket-Transportstyrelsen pågår om intermodalitet tåg-flyg och samverkan i planeringen. Detta påverkar utformningen av bytespunkten vid Skavsta flygplats.

SMHI påpekar risker med större och fler översvämningar på grund av klimatförändringar. Detta ska bevakas i den fortsatta projekteringen.

Banverket planerar för en fortsatt beredning av samexistens för viktiga samhällsintressen vid passagen Tullgarn-Vagnhärad-Trosaåns dalgång.

2 Förteckning över inkomna yttranden med Banverkets kommentarer

Denna förteckning omfattar yttranden inkomna under perioden 2008-11-11 - 2009-04-06. Förteckningen har delats upp efter remissinstanser och synpunktslämnare. Yttrandena från allmänheten har delats in kommunvis.

2.1 Myndigheter och regionförbund

Tabell 2.1.1 Förteckning över yttranden - myndigheter och regionförbund		
Yttrande från	Yttrande avseende	Banverkets kommentar
Fiskeriverket	Planering bör ske så att värdefulla sjöar och vattendrag kan passeras med så liten påverkan som möjligt. I nästa skede ska miljökonsekvenser för vattenverksamhet beskrivas. Uppmärksammar att arten grönlung inte är rödlistad längre men arten är liten och bör tas hänsyn till.	I järnvägsplanen kommer dessa frågor att konkretiseras och beskrivas.
Skogsstyrelsen, Södermanland	Inga synpunkter.	
Försvarsmakten	Inga synpunkter.	
VTI	Inga synpunkter.	
Socialstyrelsen	Inga synpunkter.	
Transportstyrelsen, järnvägsavdelningen	Inga synpunkter på korridoralternativ. Betonar vikten av säkerhet, driftskompatibilitet och en konkurrenskraftig järnväg över tid. Anför specifika och generella synpunkter avseende detta, de flesta tillämpliga i nästa skede. Efterfrågar redovisning av miljöpåverkan även av byggnadsfasen och tillverkning av råvaror.	Fördjupat samråd aktualiseras i nästa skede, i järnvägsplanen. Miljökonsekvenser under byggskedet finns översiktligt beskrivet i Miljökonsekvensbeskrivningens kap 5. Under järnvägsplaneskedet kommer dessa frågor att mer ingående konsekvensbeskrivas för den valda sträckningen. Påverkan från tillverkning av material och produkter, energianvändning etc. ingår i detta arbete och bedöms inte påverka val av korridor.

Tabell 2.1.1 Förteckning över yttranden - myndigheter och regionförbund		
Yttrande från	Yttrande avseende	Banverkets kommentar
SMHI	Järna-Linköping Delar Banverkets uppfattning om att Grön påverkar orörda områden mer än Röd. Påpekar att Skiren är känslig för påverkan och vattennivån ska säkerställas med fler provborrningar vid ev. dragning där. Påpekar att hänsyn ska tas till den framtida klimatförändringen och dess påverkan på havsnivån, temperatur, nederbörd och stormar. Uppmärksammar att slitage från räls och hjul kan påverka hälsan.	Skiren: Bedömning av genomförbarhet vid passage av Skiren har gjorts bland annat med stöd av två provborrningar. Ytterligare undersökningar kommer att bli nödvändiga i den kommande projekteringen. Klimat: Översvämningsrisk har vägts in i riskanalysen. Översvämningsbedömningar har baserats på SRV:s (Myndigheten för samhällsskydd och beredskap) översiktliga översvämningskartering. Banverkets bedömning är att havsnivån inte är ett direkt problem för korridorer och de illustrerade sträckningar som tagits fram i utredningen. Korsande vattendrag kan dock innebära geotekniska risker och åtgärder kan behöva vidtas. Kunskapsläget om klimatförändringar och dess konsekvenser ska bevakas i den fortsatta planeringen. Partiklar: Förhöjda halter av partiklar från räls, hjul och bromsar förekommer främst vid stationer i tunnlar, vilket inte planeras för Ostlänken.
Vägverket, Region Mälardalen	Järnvägen genom Södermanland Östergötlands gräns – Nyköping: Vägverket kan acceptera både Röd och Grön korridor. Anför station vid Skavsta samt lång bibana, då kort ger stora konstbyggnader vid väg 52 och 627. Nyköping-Vagnhärad: Vägverket kan acceptera både Röd och Grön. Vagnhärad: Rekommenderar stationsläge Solberga, övriga alternativa lägen rekommenderas inte. Vagnhärad-Stockholms gräns: Inga synpunkter. Vägverket påpekar behovet av samråd och utförande som beaktar trafiksäkerhet vid läge parallellt eller nära allmän väg samt att störningar och inskränkningar under byggtiden begränsas i största möjliga utsträckning.	Fortsatt beredning av samexistens av viktiga samhällsintressen för delavsnittet Trosaåns dalgång-Vagnhärad-Tullgarn aktualiseras i kommande arbete. Fördjupat samråd aktualiseras generellt i nästa skede i samband med järnvägsplan.

Tabell 2.1.1 Förteckning över yttranden - myndigheter och regionförbund		
Yttrande från	Yttrande avseende	Banverkets kommentar
Statens Fastighetsverk	Tullgarn Anför Röd 34 genom Tullgarn och så nära motorvägen som möjligt.	Fortsatt beredning av samexistens av viktiga samhällsintressen för delavsnittet Trosaåns dalgång-Vagnhärad-Tullgarn aktualiseras i kommande arbete.
SGI (Statens geologiska institut)	Tar inte ställning till korridoralternativ, då underlaget inte är tillräckligt för att kunna bedöma alternativen. Föreslår Banverket att fördjupa underlaget. Pekar på: Stora osäkerheter kring geotekniska förstärkningar, vilka kan vara korridorskiljande. Bergtunnlar är en hög kostnad och tunnellängden bör hållas nere. Uppmärksammar svårigheter i Kolmården och begränsningar vid Skiren. Pekar vidare på dynamiska effekter i finjordar av okänd omfattning, då höghastighetståg är nytt; risk för skred, särskilt i Vagnhärad samt djupa skärningar i lera t.ex. vid Saltå kvarn. Påpekar att inget vatten får försämrats enligt direktiv (2000/60/EG).	Val av korridor sker i första hand utifrån icke-tekniska kriterier – marknad, trafik, miljö, tillgänglighet etc. Tekniska överväganden har betydelse för genomförbarhet och kostnad. I nästa skede, järnvägsplan, kommer fördjupningar att ske. Den osäkerhet som järnvägsutredningens nivå innehåller är i kostnadskalkylen redovisad i maximal- och minimalvärden, vilket för mark är betydande skillnader. Osäkerheten är allmän och avser inte direkt enskilda platser. Däremot bedömer Banverket att utredningens nivå betryggar att en järnväg med stor sannolikhet är rimlig inom de kvarvarande korridorerna. Vid Skiren och Skavsta har provborrningar behövt kompletteras. De partier SGI uppmärksammar som särskilt svåra är kända hos Banverket. Dessa partier, liksom flera andra, kommer att genomgå fördjupade utredningar i nästa skede. De har inte bedömts innehålla osäkerheter av den grad att de påverkar korridorvalet. Förstärkningsåtgärder är medtagna i underlag för kostnadsbedömning. De dynamiska effekterna från höghastighetståg studeras särskilt tillsammans med ett stort antal andra höghastighetsfrågor inom Banverket.
NUTEK	Anför inga synpunkter på korridoralternativ. Anser att: Ostlänken är en del i ett större sammanhang. Tillgången på god infrastruktur är en förutsättning för näringslivets tillväxt.	Regeringen har tillsatt särskild utredning om förutsättningarna för ett höghastighetsnät i Sverige, vilken presenterats 2009-09-14.

Tabell 2.1.1 Förteckning över yttranden - myndigheter och regionförbund		
Yttrande från	Yttrande avseende	Banverkets kommentar
NUTEK (forts)	Bidrar till regionförstoring, ökning av godsmarknaden, matchning arbetsmarknad samt klimatförbättring. Fysisk och ekonomisk planering bör integreras. Ostlänken är inte finansierad. Ostlänken gynnar större område än regionerna. Ostlänkens fördelar är stora för att stärka tillväxten.	Se föregående sida.
Vägverket Region Stockholm	Påpekar fördjupat samråd i järnvägsplanen för korsning av E4 vid Saltå kvarn. Det bör finnas utrymme för en eventuell breddning av E4 vid planskildheten. Vid dragning av järnvägen parallellt med vägar måste trafiksäkerheten belysas och geotekniska frågor beaktas tidigt. Möjligheten till en ny sträckning av väg 57 förbi Järna får inte försvinna. Det finns ett behov att Banverket, Vägverket och kommunen diskuterar hur detta hanteras innan järnvägsplanen tas fram.	Banverket kommer att ha ett kontinuerligt samråd med Vägverket under upprättandet av järnvägsplan för att bland annat lösa hur trafiksäkerheten kan säkerställas under byggtiden och när järnvägen står klar. Utökningen av utredningsområdet öster om E4 innebär att Ostlänken även kan korsa E4 norr om den i Översiktsplaneringen redovisade väg 57, d.v.s. Ostlänken behöver då inte korsa väg 57. Ostlänken behöver dock samordnas med en trafikplats vid E4.
Sörmlands museum	Beklagar att Blå korridor tagits bort. Anser att kulturmiljövärden påverkas i hög utsträckning men att dessa påverkas mindre i Grön än Röd korridor. Anför att tunnel bör byggas under fornborgen vid Törneby och att Folkungavallen och äldre byggnader med koppling till Nyköpings station värnas.	Ostlänken måste ha ett tillräckligt stort resandeunderlag bland annat genom korta restider och hög turtäthet, för att vara en av samhället motiverad investering. Blå korridor innebär att de långväga tågen måste hålla väsentligt lägre hastighet än i Grön och Röd korridor, och uppfyller därmed inte Ostlänkens mål gällande restider för höghastighetståg på Götalandsbanan. I det fortsatta utredningsarbetet kommer lösningar för att minimera påverkan på fornborgen och dess närmiljö att studeras. Utformningen av det nya resecentrumet i Nyköping kommer att studeras vidare i kommunens planarbete.
Energimyndigheten	Inga synpunkter.	

Tabell 2.1.1 Förteckning över yttranden - myndigheter och regionförbund		
Yttrande från	Yttrande avseende	Banverkets kommentar
Regionförbundet Östsam	Tar inte ställning till val av korridor. Pekar på vikten av att Ostlänken kommer med i planeringen 2010-2021 för att stärka regionen. Understryker vikten av centrala stationslägen och funktionella bytespunkter. Kan inte kommentera planeringen för trafikering i nuläget. Pekar på vikten av gemensam fortsatt planering och beslut av korridorkombination under våren.	Banverket har tagit del av synpunkterna inför fortsatt planering. Regeringen har tillsatt särskild utredning om förutsättningarna för ett höghastighetsnät i Sverige vilken presenterats 2009-09-14.
SIKA (Statens institut för kommunikationsanalys)	Inga synpunkter - dock skulle en samhällsekonomisk fördjupning kunna utföras av SIKA om Ostlänken i relation till höghastighetståg och ett europeiskt perspektiv.	Regeringen har tillsatt särskild utredning om förutsättningarna för ett höghastighetsnät i Sverige vilken presenterats 2009-09-14. I denna utredning belyses vilket bidrag till samhällsekonomiskt effektiva och hållbara transportlösningar en utbyggnad medför.
SGU (Sveriges geologiska undersökningar)	Anger platser avseende byggnadstekniska svårigheter och konflikter med grundvattenskydd. Bifogar kartor med jordartskommentarer. Bergarter är inte korridorskiljande. Hydrogeologiskt är Larslundsmalmen i Nyköping känsligast. Jordarter är svårbedömt p.g.a. för lite information.	Banverket är medvetet om att hela formationen av isälvsavlagringar väster om Nyköping, med främst Stigtomtamalmen och Larslundsmalmen, klassas som nationellt viktig för vattenförsörjningen. Särskilda åtgärder kommer att behöva vidtas under byggtiden för att skydda vattentäkten. Det kompletterande underlaget från SGU har studerats. Banverkets bedömning är att det inte visar någon avgörande skillnad mellan Röd och Grön korridor. Vid Vagnhärad, Röd korridor, har alternativet genom samhället fler "problemområden" än Grön korridor. Höjdpunkt söder om Solberga innehåller lerfickor som troligen är ganska djupa. Detta innebär att en tunneldragning genom dessa partier kan behöva ske med särskilda metoder. Vid utformning av passagen av Trosaån ska hänsyn tas till potentiella stabilitets- och översvämningsrisker.

Tabell 2.1.1 Förteckning över yttranden - myndigheter och regionförbund		
Yttrande från	Yttrande avseende	Banverkets kommentar
RTK (Region- och trafikplanekontoret)	Framför att Ostlänken är viktig för den regionala utvecklingen. Anför vikten av snabba förbindelser från Arlanda respektive Nyköping med tågstopp Flemingsberg och Södertälje. Anför vikten av att utökad regional trafik från Gnesta på Västra stambanan. Anför att konsekvenserna av nedläggning av befintlig bana fördjupas. Anför att anslutningen till Västra stambanan (Gerstaberget) bör genomföras så att den regionala grönstrukturen beaktas och att ett ev. framtida tågstopp i Järna inte försvåras. Väg 57 ska tas hänsyn till.	Planeringen av Ostlänken har utgått från att tillgodose de funktioner RTK anför i sitt yttrande. Hur tågtrafiken skall bedrivas är bland annat en planeringsfråga som SL ansvarar för. SL har utrett förutsättningarna för pendeltågstrafik längs nuvarande bana till och från Hölö. Banverket har särskilt utrett förutsättningarna för trafik på Nyköpingsbanan och de regionala trafikutövarna efterfrågar inte regionaltrafik på denna bandel när Ostlänken är utbyggd. En eventuell nedläggning av järnväg följer en särskild process. Den regionala grönstrukturen är här påverkad av både järnväg och motorväg. Eventuella åtgärder för att minska påverkan från Ostlänken bör studeras tillsammans med åtgärder på övrig infrastruktur. Banverket samråder med Vägverket och kommunen om konkreta planer för väg 57 i det fortsatta planeringsarbetet.
Boverket	Pekar på att gestaltungsprogrammet kan vara ett viktigt dokument för samordning mellan planeringsdokument i det fortsatta arbetet d.v.s. stads- och landskapsbild samt bullerreducerande åtgärder. Pekar på att största "maskvidd" för gång- och cykelpassager är viktig för att minska barriäreffekter.	Gestaltungsprogrammet i järnvägsutredningen är en utgångspunkt i arbetet med järnvägsplanen. I järnvägsplanen ska gestaltungsfrågorna konkretiseras och förfinas för hela järnvägsanläggningen. Placeringen av passager både i tätorterna och på landsbygden kommer att studeras närmare i nästa skede samordnat med kommunernas planarbete, men målsättningen är att viktiga sociala samband ska behållas och järnvägens barriäreffekt minimeras.
MSB (Myndigheten för samhällsskydd och beredskap)	Saknar överblickbar redovisning och kan inte förorda något alternativ. Ser ett problem att inte samma metod använts i riskanalyserna för de båda järnvägsutredningarna. MSB har noterat att miljörisker inte behandlas i riskanalyserna. Efterlyser konsekvenser för olyckor vid SEVESO-anläggningar.	Det är två separata järnvägsutredningar som genomförts, där val av korridor i det ena avsnittet inte styrs av valet i det andra avsnittet. Riskanalyserna i de två järnvägsutredningarna har genomförts enligt samma riskhanteringsprocess. Till viss del har dock olika metoder använts när det gäller att inventera och analysera riskerna.

Tabell 2.1.1 Förteckning över yttranden - myndigheter och regionförbund		
Yttrande från	Yttrande avseende	Banverkets kommentar
MSB (Myndigheten för samhällsskydd och beredskap) (forts)	Påpekar frågor som tas upp i nästa skede, t.ex. aerodynamik i tunnlar.	De miljörisker som är relevanta hanteras i miljökonsekvensbeskrivningen. Banverket bedömer att båda riskanalyserna uppfyller syftena i en järnvägsutredning. I efterföljande utredningsskeden kommer fördjupade riskanalyser att genomföras. Inom delsträcka Järna -Norrköping finns ingen SEVESO-anläggning så nära utredningskorridorerna att några särskilda åtgärder för Ostlänkens är befogade. Se även kap 3.3.
Riksantikvarieämbetet	Anser att materialet är tillräckligt för att bedöma enskildheter men inte för kulturmiljökonsekvenser i sin helhet. Sådana metoder är dock under framtagande och därför krävs inte mer underlag. Ger exempel på frågor som skulle kunnat helhetsbedömas. I gestaltungsprogrammet hanteras dessa delvis, men inte tidsdjupet som är en viktig dimension för kulturmiljön. Anser att sträckan Järna-Norrköping innebär svårigheter att bedöma i perspektivet att nya helheter för kulturmiljöer ska finnas efter järnvägens utbyggnad. Påpekar vikten av samråd med länsstyrelserna i det fortsatta arbetet om konfliktpunkter mellan kulturmiljö och järnväg. För Vagnhärad framhålls vikten att en fastställd plan för utvecklingen finns innan Banverket tar ställning för sträckning och bytespunkt. Planprocessen är det forum som kan hantera komplexa frågor. Samrådet ska ske med länsstyrelse och kommun. Detta kan ge framgång enligt RAÄ:s erfarenhet.	Banverket eftersträvar en god samexistens med olika viktiga samhällsintressen. Underlag för sådan bedömning avseende en utbyggnad av järnvägen har tagits fram i järnvägsutredningen. Banverket konstaterar också att kommunernas planering utgör ett viktigt regionalt och lokalt underlag för en samlad bedömning. För passagen Tullgarn- Vagnhärad-Trosaåns dalgång planeras en fortsatt beredning.

Tabell 2.1.1 Förteckning över yttranden - myndigheter och regionförbund		
Yttrande från	Yttrande avseende	Banverkets kommentar
Transportstyrelsens luftfartsavdelning	Avvaktar med synpunkter till dess intermodalitetsutredningen för passage vid Skavsta är klar.	Centralt samråd Banverket-Transportstyrelsen pågår om intermodalitet tåg-flyg och samverkan i planeringen avseende säkerhetssystem.
Skogsstyrelsen, Stockholm	Påpekar nyckelbiotoper och biotopskydd vid Tullgarn samt vid Kyrksjön och söder om Södermanlands gräns. Karta bifogas.	Fortsatt beredning av samexistens av viktiga samhällsintressen för delavsnittet Trosaåns dalgång-Vagnhärad-Tullgarn aktualiseras i kommande arbete. I järnvägsplanen kommer dessa frågor konkretiseras och beskrivas. Genom Tullgarns Natura 2000-område har tillstånd givits för fyra sträckningar. Om det blir aktuellt med en järnvägssträckning inom den östra delkorridoren vid Vagnhärad krävs motsvarande prövning för denna. Åtgärder för att minimera påverkan på området vid Kyrksjön ska studeras i järnvägsplanen.
Länsstyrelsen i Södermanland	Anför att: • Ostlänkens färdigställande bör ske så nära 2017 som möjligt, då Citybanan är klar. • Röd korridor väljs för att värna naturmiljön och friluftslivet samt att den är samhällsekonomiskt och funktionell det bästa alternativet. • Kulturmiljön kommer att påverkas i olika grad med valet av Röd korridor, där det är viktigt att i järnvägsplanen så långt möjligt få lösningar som värnar kulturmiljön. • I Vagnhärad bör järnvägen dras i den västliga korridordelen och Solberga platsen för stationen trots att det finns risk för påtaglig skada i riksintresset Trosaåns dalgång. • Länsstyrelsen förutsätter att resultatet av järnvägsutredningen kan förenas med reviderade översiktsplaner för berörda kommuner.	Regeringen har tillsatt särskild utredning om förutsättningarna för ett höghastighetsnät i Sverige, vilken presenterats 2009-09-14. Banverket delar Länsstyrelsens bedömning av påverkansskillnader i Grön och Röd korridor. Fortsatt beredning av samexistens av viktiga samhällsintressen för delavsnittet Trosaåns dalgång-Vagnhärad-Tullgarn aktualiseras i kommande arbete. Nyköpings kommun bedriver fysiskt planeringsarbete för nytt resecentrum i Nyköping.

Tabell 2.1.1 Förteckning över yttranden - myndigheter och regionförbund		
Yttrande från	Yttrande avseende	Banverkets kommentar
Länsstyrelsen i Södermanland (forts)	Anför att: Länsstyrelsen anser att det bör råda handlingsfrihet när det gäller spårlösningarna i Nyköping så att eventuellt återupptagen persontrafiken på TGOJ-banan inte motverkas. Länsstyrelsens kulturmiljöenhet anmäler avvikande mening: Anser att Ostlänken vid Vagnhärad ska dras så nära motorvägen som möjligt, då en dragning inom den västliga korridoren medför risk för påtaglig skada på riksintresset samt att grön korridor är att föredra särskilt i södra länsdelen.	Se föregående sida.
Länsstyrelsen i Östergötland	Avsnittet länsgränsen-Loddby Förordar Röd korridor och en sträckning så nära E4 som möjligt. Det kritiska avsnittet för miljön och landskapsbilden är den smala passagen av Kolmårdsbranten vid sjön Skiren och Villa Skoga. Anför att järnvägens utformning och landskapsbehandlingen är mycket viktig på hela sträckan och att gestaltningsprogrammet vidareutvecklas i nästa planeringssteg. Länsstyrelsen anser att det är mycket angeläget att järnvägen utformas med hänsyn till långsiktiga risker för översvämningar och höga flöden.	Banverket delar Länsstyrelsens bedömning av påverkansskillnader i Grön och Röd korridor. Gestaltningsprogrammet i järnvägsutredningen är en utgångspunkt i arbetet med järnvägsplanen. I järnvägsplanen ska gestaltningsfrågorna konkretiseras och förfinas för hela järnvägsanläggningen. Översvämningsrisk har vägts in i riskanalysen. Översvämningsbedömningar har baserats på Räddningsverkets, numera MSB:s översiktliga översvämningskartering. Banverkets bedömning är att havsnivån inte är ett direkt problem för de illustrerade sträckningar som tagits fram i utredningen. Kunskapsläget om klimatförändringar och dess konsekvenser ska bevakas i den fortsatta planeringen.
Regionförbundet Sörmland	Anför Röd korridor och lång bibana med hög standard genom Nyköping. Skäl: Kort restid och hög turtäthet är grunden för regionförbundets beslut.	Banverket delar regionförbundets uppfattning om effekter av olika alternativ för bibana via Nyköping och vikten av välbelägna bytespunkter. Trafikförsörjning med tåg sker i samråd med Banverket, trafikhusvårdmän och trafikoperatörer.

Tabell 2.1.1 Förteckning över yttranden - myndigheter och regionförbund		
Yttrande från	Yttrande avseende	Banverkets kommentar
Regionförbundet Sörmland (forts)	Anför att kort bibana med 4,5 till 6 minuters längre restid genom Nyköping riskerar att ge Nyköping sämre turtäthet, då trafiken mellan Stockholm och Östergötland, som är en större marknad, då kan välja bort avgångar till fördel för Östgötaresenärerna. Anför att • Lägsta godtagbara nivå för trafikering på Ostlänken ska vara halvtimmetrafik med regionala och interregionala förbindelser såväl norrut som söderut till och från Nyköping och Vagnhärad. • Nyköping måste få en tvåstationslösning med en tågtrafikförsörjning som tillgodoser såväl kopplingen mellan flyg och järnväg med en station vid Skavsta flygplats som trafikering av ett centralt stationsläge i Nyköpings centralort. • Vagnhärad måste få ett stationsläge som ger förutsättningar för en kraftigt utbyggd kollektivtrafik och bidrar till en långsiktigt god och expansiv samhällsbyggnad. Anför att efter utställningen av järnvägsutredningen bör parterna gemensamt staka ut och påbörja förberedelserna för nästa steg i det gemensamma planeringsarbetet, på motsvarande sätt som gjordes vid övergången mellan förstudie och järnvägsutredning.	Regeringen har tillsatt särskild utredning om förutsättningarna för ett höghastighetsnät i Sverige vilken presenterats 2009-09-14. I nästa skede, järnvägsplan, kommer samrådet att fördjupas.
Naturvårdsverket	Anför Röd korridor Järna-Norrköping. Bekräftar att tidigare lämnade synpunkter i stort sett är åtgärdade. Ställer sig bakom länsstyrelsernas synpunkter på det fortsatta arbetet och hänsynstaganden till naturmiljöer.	Banverket tar med synpunkterna om fortsatt arbete till nästa planeringskede.

2.2 Kommuner

Tabell 2.2.1 Förteckning över yttranden - kommuner		
Yttrande från	Yttrande avseende	Banverkets kommentar
Katrineholms kommun	Allmänt Ostlänken Understryker vikten av att regeringen tar ställning till utvecklingen av person- och godstrafiktransporterna. Lyfter fram Katrineholms strategiska läge i korningen av Södra och Västra stambanorna.	Utbyggnaden av Ostlänken kommer att frigöra kapacitet på Västra och Södra stambanan som i sin tur kan användas för att tillgodose de utvecklingsplaner Katrineholm anför. Regeringen har tillsatt särskild utredning om förutsättningarna för ett höghastighetsnät i Sverige vilken presenterats 2009-09-14.
Oxelösunds kommun	Förordar den korridor som ger kortast restid och bäst trafikeringsmöjlighet; för Oxelösund en central bytespunkt för korta restider samt att godstrafikstråken ska bibehållas och utvecklas.	Planeringen av Ostlänken utgår ifrån att kapaciteten på banan mellan Oxelösund och Sala kan bibehållas. Den nuvarande banan mellan Nyköping och Åby planeras att behållas tills vidare för att tillgodose godstrafikens transportbehov. Banverket föreslår att kommunen samråder med Nyköpings kommun för att bevaka att den regionala anslutningstrafikens behov tillgodoses vid den fortsatta detaljplaneringen av den centrala bytespunkten vid Nyköping C.
Trosa kommun	Vägledande för kommunens inställning: • Ett bra stationsläge som skapar förutsättningar för en kraftigt utbyggd kollektivtrafik och bidrar till en långsiktigt god och expansiv samhällsbyggnad. • Minimera negativ påverkan för enskilda fastighetsägare. Anför att stationsläget vid Solberga, Bosch-Rexroth och utredningens ”illustrerad sträckning” bäst tillgodoser kommunens behov för utveckling och god livsmiljö för kommuninvånarna. Anser att Banverket skyndsamt ska avgränsa korridorutrymmet för en ny järnväg.	Fortsatt beredning av samexistens av viktiga samhällsintressen för delavsnittet Trosaåns dalgång-Vagnhärad-Tullgarn aktualiseras i kommande arbete.

Tabell 2.2.1 Förteckning över yttranden - kommuner		
Yttrande från	Yttrande avseende	Banverkets kommentar
Norrköpings kommun	Allmänt: Barriäreffekter och påverkan på natur- och kultur- miljö samt friluftsliv minimeras; bullerpåverkan koncentreras och insatser vid tillbud underlättas. Yngaren-Loddbys: Anför östlig dragning i Röd korridor förbi Kolmården för att sedan följa E4 norrut mot Nyköping. Barriäreffekter och påverkan på natur- och kulturmiljö samt friluftsliv minimeras; bullerpåverkan koncentreras och insatser vid tillbud underlättas. Önskar att frågor rörande Kolmårdsbranten behandlas i särskild studie och att barnperspektivet belyses i nästa skede. Möjliggöra spårbunden kollektivtrafik Nr-Åby/Krokek på SSB även med duospårväg.	Kolmårdens höga miljövärden är väl kända. I den slutliga sammanvägningen av utredningskorridorernas för- och nackdelar inför val av korridor ingår bland annat de stora miljövärden och de människor som kan komma att beröras. Oavsett val av alternativ kommer det att bli aktuellt med åtgärder för att skydda den miljö och de människor som berörs. Hur frågan om passagen av Kolmårdsbranten lämpligast studeras vidare bör beslutas i samråd mellan Banverket, kommunen och länsstyrelsen. Möjligheten för spårbunden kollektivtrafik till Åby och Krokek på Södra stambanan och Nyköpingsbanan påverkas inte av Ostlänkens genomförande. Nyköpingsbanan mellan Nyköping och Norrköping planeras att behållas främst för godstrafik tills vidare. Frågan om befintlig spårkapacitet och resandeunderlaget medger konkurrenskraftig spårburen lokaltrafik till Åby och Krokek är en separat fråga skild från Ostlänkens järnvägsutredning.
Södertälje kommun Hölö-Mörkö kommundelsnämnd Tekniska nämnden	Anför: Stopp på Ostlänken i Södertälje Syd och utveckling av stationen till ett fullskaligt resecentrum. Regionaltågstopp i Järna för att Södertälje kommun ska kunna utveckla sin unika landsbygd. Hänsyn till Förbifart Järna (väg 57). Särskild hänsyn till kulturmiljö och landskapsbild i Järnaslätten. Tillgänglighet Järna-Saltå-Ytterjärna beaktas. Ostlänken bör dras öster om E4 vid Hölö för att inte hindra utvecklingen av Hölö. Det mest östliga korridoralternativet mellan Hölö och Vagnhärad utgår av hänsyn till kultur- och naturhistoriska värden.	Banverket har påbörjat en förstudie för att studera möjligheten till bättre kapacitet på avsnittet mellan Järna och Stockholm för all långsiktig efterfrågan på tågtrafik in mot Stockholm på detta avsnitt. Banverket har med föreslagen systemfunktion underlättat möjligheten till att utveckla regional tågtrafik längs Västra stambanan. För den regionala tågtrafikens planering i Storstockholm svarar RTK och SL. Banverket samråder med Vägverket och kommunen om konkreta planer för väg 57 i det fortsatta planeringsarbetet. Sträckningsalternativen vid Södertuna har utökats genom att utredningsområdet vidgats närmare E4 och vid Hölö till att omfatta båda sidor om E4.

Tabell 2.2.1 Förteckning över yttranden - kommuner		
Yttrande från	Yttrande avseende	Banverkets kommentar
Södertälje kommun Hölö-Mörkö kommundelsnämnd Tekniska nämnden (forts)	Se föregående sida.	Fortsatt beredning av samexistens av viktiga samhällsintressen för delavsnittet Trosaåns dalgång-Vagnhärad-Tullgarn aktualiseras i kommande arbete.
Nyköpings kommun	Förordar Röd korridor med lång bibana med hög standard och en tvåstationslösning med ny station vid Stockholm-Skavsta och centralt stationsläge i Nyköping genom beslut i kommunstyrelsen 2009-02-16. Anför utomordentligt viktigt med beslut om järnvägsutredningen tas första halvåret 2009 och pekar på vikten av en fortsättning av planeringen för Ostlänken även för kommunens del. Vill pröva alternativ med sidoplattformar i Nyköping.	Banverket anser att vändning av tåg norrut bör kunna ske på sikt, vilket är svårare att åstadkomma med sidoplattformar.
Flens kommun	Anför att TGOJ-banans betydelse för persontrafiken behöver belysas bättre i utredningen. TGOJ-banan med persontrafik Oxelösund-Västerås ses som en viktig utveckling i det regionala transportsystemet långsiktigt.	Trafikförsörjningen i Södermanland längs banan mellan Sala och Oxelösund planeras av regionförbundet och trafikhuvudmannen. Eventuell fortsatt utredning får hanteras särskilt.
Gnesta kommun	Anför vikten av att Ostlänken byggs ut så snart som möjligt för att ge kapacitet till en utökad pendlingstrafik Gnesta-Stockholm. Pekar även på hänsyn i planeringen för Förbifart Järna och väg 57.	Banverket delar uppfattningen att Ostlänken medför en ökad kapacitet på Västra stambanan mellan Järna och Katrineholm, men anspråk kan finnas att även köra mera långväga persontåg och godståg. Regeringen har tillsatt särskild utredning om förutsättningarna för ett höghastighetsnät i Sverige vilken presenterats 2009-09-14. Banverket samråder med Vägverket och Södertälje kommun om konkreta planer för väg 57 vid Järna i det fortsatta planeringsarbetet.

2.3 Organisationer

Tabell 2.3.1 Förteckning över yttranden - organisationer		
Yttrande från	Yttrande avseende	Banverkets kommentar
Lösings Häradsallmänning Anders Holmberg	Algutsboda Föredrar en dragning i Röd korridor, då den bättre tar hänsyn till intressena.	
Nyköpings Ridsällskap Kim Kärsrud	Bullersta Röd korridor Understryker tidigare lämnade synpunkter om ridskolans och områdets vikt för att bedriva en stadsnära fritidsverksamhet med varierat utbud. Om Röd korridor väljs är flyttning nödvändig.	Banverket ser möjligheter att minska störningarna för friluftsområdet med olika miljöåtgärder och reducera den nya järnvägens barriärefekt i området. När järnvägsplanen upprättas kan olika lösningar prövas i samverkan med berörda och kommunen.
Seniorpartiet Norrköping Alf Johansson	Norrköping: Förordar Röd korridor, som skyddar naturen bättre. Vid utfart från Kolmården föreslås dragning väster om E4.	Efter Banverkets val av alternativ och regeringens tillåtlighetsprövning kommer sträckningen inom den valda korridoren att studeras djupare. Passagen av Kolmårdsbranten är en av de mer komplexa punkterna med många olika faktorer som påverkar järnvägens sträckning.
Svenska Turistföreningen Stockholmskretsen Gunnar Eriksson, Eva Holmqvist	Anser att redovisning av påverkan på rekreation och friluftsliv behöver utökas. Nämner Sörmlandsleden, skogsområden och bullerfria områden. Föreslår generellt att järnvägen ska gå där det redan är påverkat. Påpekar att tunnlar ska vara tillräckligt långa för att bibehålla naturlandskapet. Behovet av ekodukter ska utredas och i samråd med Vägverket vid parallelldragning med E4.	Miljökonsekvensbeskrivningen redovisar Ostlänkens konsekvenser på friluftslivet övergripande, bland annat beskrivs hur Sörmlandsleden och tysta områden påverkas. Järnvägsutredningen syftar till att vara underlag för val av korridor. Vid den fortsatta planeringen av Ostlänken kommer tunnellängder och eventuella ekodukter att studeras mera i detalj, bland annat utifrån friluftsvärden.
Villaägarna i Nyköping Curt Andersson	Trafikförsörjning Nyköping med omnjed Anser att små orter missgynnas med att Ostlänkens trafik inte kommer att stanna. Anser därför att kort bibana ska väljas då man där enkelt kan stanna vid både Nyköping resecentrum och Skavsta.	Banverket har särskilt utrett förutsättningarna för trafik på Nyköpingsbanan mellan Järna och Nyköping och de regionala trafikutövarna efterfrågar inte regionaltrafik på denna bandel när Ostlänken är utbyggd. På sträckan söderut mellan Nyköping och Åby kommer den fortsatta planeringen att utgå ifrån att banan bibehålls tills vidare för godstrafiken Oxelösund-Norrköping samt enligt Östsams och Östgötatrafikens planering för persontrafik till Krokek söderifrån.

Tabell 2.3.1 Förteckning över yttranden - organisationer		
Yttrande från	Yttrande avseende	Banverkets kommentar
Villaägarna i Nyköping Curt Andersson (forts)	Se föregående sida.	Kort bibana uppvisar längre restider vilket riskerar att göra alternativet via Nyköping C mindre konkurrenskraftigt. Vid val av korridor och bibana sammanvägs alla fördelar och nackdelar.
Stockholms handelskammare Peter Egardt, C-J Jargenius	Har inga synpunkter på sträckning genom Södermanland och Östergötland. Anför snabb utbyggnad av Ostlänken för att stärka arbetsmarknad på nära och långt håll. Bör byggas med hastighetsstandard över 300 km/tim.	Regeringen har tillsatt särskild utredning om förutsättningarna för ett höghastighetsnät i Sverige vilken presenterats 2009-09-14. Restidsmål för Götalandsbanan i sin helhet Stockholm – Göteborg medför planering för hastighetsstandard 320 km/tim.
ONYX näringslivsutvecklings AB	Hänvisar val av sträckningsalternativ till kommunernas yttranden. Anför snabb utbyggnad av Ostlänken för att stärka arbetsmarknad på nära och långt håll.	Regeringen har tillsatt särskild utredning om förutsättningarna för ett höghastighetsnät i Sverige vilken presenterats 2009-09-14.
Europakorridoren	Tar inte ställning till korridorval utan betonar att arbetet måste fortsätta utan dröjsmål. Anför byggstart 2010 eller 2012 och färdigställande av hela Götalandsbanan 2020.	Regeringen har tillsatt särskild utredning om förutsättningarna för ett höghastighetsnät i Sverige vilken presenterats 2009-09-14.
Linköpings universitet	Anser att Ostlänken bidrar positivt till att stärka regionen samt förbättra flygförbindelserna till utlandet.	
Naturskyddsföreningen Trosabygden	Framhåller det positiva med en satsning på järnväg, om det leder till en miljöpositiv omställning längs hela sträckningen. Anför stationsläge och dragning nära motorvägen för att skydda Tullgarn och Länestaheden. Kan inte utläsa av utredningen vilka fördelar Ostlänken får för ändrad trafikbild i Trosa kommun med hänsyn till miljön. Hur tätastopp i Vagnhärad? Hur mycket gods?	Banverkets mål är att stationer på Ostlänken ska ligga där de ger god tillgänglighet till bostäder och arbetsplatser. Detta ger korta anslutningsresor och attraherar därmed stort resandeunderlag. En dragning av Ostlänken nära motorvägen medför att stationen placeras perifert i förhållande till Vagnhärad's framtida planerade utveckling och vid sidan av väg 218, den viktiga tillfartsvägen från Trosa och övriga kommuner. Därmed blir Banverkets mål svårt att nå. Den trafikering som planeras för Ostlänken har ett interregionalt tåg i timmen i vardera riktningen. Restiden till Stockholm ca 30 min och till Norrköping drygt 30 min vilket ökar möjligheterna till bland annat arbetspendling med tåg.

Tabell 2.3.1 Förteckning över yttranden - organisationer		
Yttrande från	Yttrande avseende	Banverkets kommentar
Naturskyddsföreningen Trosabygden (forts)	Se föregående sida.	I de resandeprognoser som tagits fram är antalet på- och avstigande 1100 en genomsnittlig dag år 2020 och 1250 en genomsnittlig dag år 2030. I den senaste resandeunderökningen från 2005 uppmättes drygt 300 på- och avstigande i Vagnhärad under en genomsnittlig dag. I de beräkningar för långväga persontransporter som genomförts ger Ostlänken och Götalandsbanan en sänkning av utsläpp till luft. På Ostlänken är det endast aktuellt med s.k. lättgods som är beroende av snabba transporter. Tungt gods kommer att gå på bland annat Södra och Västra stambanan. Ostlänken bidrar till möjligheter till ökad godstransport på järnväg genom att kapacitet frigörs på Södra och Västra stambanan.
Naturskyddsföreningen, Södermanland	Anför Röd korridor för att landskapet inte ska fragmenteras i barriärer. Järnvägen bör gå i tunnel där höga kulturmiljövärden samt friluftslivsvärden finns. Instängsling av banan rekommenderas. Flygbränsle till Skavsta ska gå på tåg och Banverket planera för en omlastningsplats. Skavsta ska inte vara huvudstation för Nyköping. Pengar ska avsättas för att rusta upp Nyköpingsbanan. Båda banorna behövs i framtiden.	Järnvägens exakta dragning utarbetas i nästa skede. Höga miljövärden och möjlighet till tunnelbyggen är inte alltid förenliga. Instängsling av banan sker i enlighet med lag om stängselskyldighet för järnväg och i samråd med kommuner, markägare och andra berörda. Transport av flygbränsle avgörs i dialog mellan transportkund och tågoperatör. Om Skavsta flygplats aktualiserar ett sådant transportbehov sker detta genom samråd om anslutning till befintligt järnvägsnät (TGOJ-banan). Skavsta station och Nyköping station planeras för olika resebehov. Snabba regionaltåg försörjer de två orterna var för sig utifrån respektive resandeunderlag. Höghastighetståg planeras inte stanna i vare sig Skavsta eller Nyköping.

Tabell 2.3.1 Förteckning över yttranden - organisationer		
Yttrande från	Yttrande avseende	Banverkets kommentar
Naturskyddsföreningen, Södermanland (forts)	Se föregående sida.	Banverket har särskilt utrett förutsättningarna för trafik på Nyköpingsbanan mellan Järna och Nyköping och de regionala trafikutövarna efterfrågar inte regionaltrafik på denna bandel när Ostlänken är utbyggd. På sträckan söderut mellan Nyköping och Åby kommer den fortsatta planeringen att utgå ifrån att banan bibehålls tills vidare för godstrafiken Oxelösund-Norrköping samt enligt Östsams och Östgötatrafikens planering för persontrafik till Krokek söderifrån.
Järna Järnvägsforum	Anför att gamla banan kan användas för pendeltågstrafik mellan Södertälje-Hölö-Vagnhärad och i förlängningen även en utbyggnad till Trosa. Vagnhärad station behöver därför anpassas för detta, sådana planer saknas i utredningen.	Banverket har särskilt utrett förutsättningarna för trafik på Nyköpingsbanan och de regionala trafikutövarna efterfrågar inte regionaltrafik på denna bandel när Ostlänken är utbyggd. En eventuell bana till Trosa är ett regionalt ansvar och ligger utanför Ostlänkens utredning.
Pendlarföreningen Ostkanten	Nyköping-Oxelösund-Trosa Efterlyser underlag och analyser av möjligheterna för hur TGOJ-banan och Nyköpingsbanan kan användas för parallella person- och godståg. Anför upprustning av TGOJ-banan med anslutning till Skavsta flygplats; etappvis ombyggnad av Nyköpings station; resecentrum ska byggas med hänsyn till persontrafik på TGOJ-banan och till Skavsta flygplats; Stationsråd inrättas för utveckling av resecentrumen.	Banverket har analyserat olika systemlösningar för trafikeringen av Ostlänken vid Skavsta – Nyköping. Bibanan via Nyköping C kan även användas för persontrafik på TGOJ-banan. Hur denna bana skall användas ansvarar regionala trafikutövare för. Om det efterfrågas trafik måste en särskild utredning göras som beaktar de transportpolitiska målen. I nästa skede, järnvägsplanen, aktualiseras bred samverkan i planeringen av resecentrum.
Naturskyddsföreningen, Norrköping, Trafikgruppen	Gamla banan Järna-Nyköping. Anför att den inte ska läggas ner, då det är viktigt att lokaltrafiken inlemmas i spårbunden trafik. Stödjer i övrigt synpunkter inlämnade av Naturskyddsföreningen i Norrköping samt Friluftsförbundet Jursla-Åby.	Banverket har särskilt utrett förutsättningarna för trafik på gamla Nyköpingsbanan och konstaterar att något intresse inte föreligger att trafikera banan från regionförbunden, trafikhuvudmannen eller tågoperatörer, i ett läge där Ostlänken är utbyggd i sin helhet. Godståg och persontågstrafik kan också omledas vid trafikstörningar via Katrineholm och Hallsberg varför andra transportvägar finns tillgängliga vid trafikstörningar.

Tabell 2.3.1 Förteckning över yttranden - organisationer		
Yttrande från	Yttrande avseende	Banverkets kommentar
Naturskyddsföreningen, Norrköping	Yngaren-Norrköping Påpekar att Banverket ska rita in den sträckning inom varje korridor som ger minst miljöpåverkan, för att kunna jämföra korridorerna. Anför Röd korridor som stör naturen minst. Påpekar att Skiren ska förbli opåverkad, här kan därför Grön väljas. Torshagsån och Pjältån ska värnas, då de bland annat är lekvatten för havsöring med behov av annan skyddstid än vad som angetts i miljökonsekvensbeskrivningen. Anför även brister i och krav på utredningen som inte finns kunskap om förrän i nästa skede.	I järnvägsutredningen utreds och jämförs korridorer och miljökonsekvensbeskrivningen behandlar därför utredningskorridorerna. I järnvägsutredningen ingår studier av möjliga sträckningar inom korridorerna för att säkerställa att Ostlänken kan byggas inom korridoren och för underlag till kostnadsbedömningar. Den illustrerade sträckningen ger en bild av hur järnvägen kan komma att gå i landskapet. Miljökonsekvensbeskrivningen pekar på att de olika korridorerna innebär olika konsekvenser för miljön och storleken på dessa beror delvis på läge inom korridorerna. I det fortsatta utredningsarbetet, järnvägsplanen, kommer kunskapen inom vald korridor att fördjupas. För Skiren kommer kunskapen att fördjupas i nästa planeringsskede för att kunna utforma och genomföra en tunnelpassage så att påverkan minimeras. Begränsningar i byggtiden vid passager av vattendrag och andra känsliga miljöer kommer att studeras närmare i kommande skeden och slutligt anges i de miljöprogram som styr byggarbetena.
Kontaktgruppen Åby Folkets hus	Kolmården – Malmölandet Anför att den ostörda naturen i Kolmården måste bevaras. Förordar Röd korridor och en dragning i sydöst inom korridoren. Detta ger mindre intrång i olika miljöer. Passage av Getåbäcken bör ske på norra sidan av E4.	Passagen av Kolmården och Kolmårdsbranten är en av de mer komplexa platserna med många olika faktorer som påverkar järnvägens sträckning, där miljöfaktorer kommer att ha en stor påverkan på valda lösningar. Passagen av Getåbäcken kommer att ske på norra sidan av E4 eftersom Blå korridor prioriterats ned i utredningen.
Friluftsrämjandet, Nyköping	Nyköping med omnejd Hoppas att föreslagna åtgärder för att minska barriäreffekter m.m. utförs och vill medverka i detta arbete. Pekar på Ryssbergen samt Hovrasjön som stora användningsområden för friluftslivet och att det är viktigt att skydda dessa så långt möjligt.	Banverket ser möjligheter att minska störningarna för friluftsområdet med olika miljöåtgärder och att reducera den nya järnvägens barriäreffekt i området. När järnvägsplanen upprättas kan olika lösningar prövas i samverkan med berörda och kommunen.

Tabell 2.3.1 Förteckning över yttranden - organisationer		
Yttrande från	Yttrande avseende	Banverkets kommentar
LRF Östergötland och Södermanland	Uppmärksamma den orimligt långa utredningstiden när utredningarna läggs samman: 16 år! Uppmanar Banverket till medmänsklighet och moralisk hållning i samband med markförvärv. Anför naturresursvärden och respekten för brukbara områden med så lite intrång som möjligt. Pekar på skogen som klimatförbättrare.	I nästa skede, framtagande av järnvägsplan, kommer den exakta dragningen av järnvägen preciseras. Järnvägens påverkan på enskilda fastigheter, mark och byggnader och övriga fastighetsfrågor, utreds i järnvägsplanen då ett nära samråd med berörda genomförs.
Lösings häradsallmänning	"Fastigheten" S:1 Pekar på vikten av att kunna fortsatt bedriva skogsbruk. Pekar på att tunnlar är bra vid passager.	I nästa skede, framtagande av järnvägsplan, kommer den exakta dragningen av järnvägen preciseras. Järnvägens påverkan på enskilda fastigheter, mark och byggnader och övriga fastighetsfrågor, preciseras i järnvägsplanen med nära samråd med berörda.
Tystberga vägförening	Anför att busstrafiken planeras så att Ostlänkens utbud från Vagnhärad kan nås. Anför Grön korridor som bättre än Röd för Tystberga som redan störs av E4 på flera sätt. Anför att den framtida planeringen av marken efter den upprivna Nyköpingsbanan inte styckas upp utan ägs sammanhållen för att i en framtid kunna användas för duo-spårvagnstrafik i en bandstad och med stickspår mellan Vagnhärad och Trosa.	Busstrafiken till och från Tystberga ansvarar de regionala trafikutövarna för. Hur den gamla järnvägsbanken kan användas aktualiseras i den kommunala fysiska planeringen och är också en förhandlingsfråga med berörda i kommande skeden.
KTH (Kungliga tekniska högskolan)	Anser att ambitionen är för låg för en höghastighetsjärnväg. Restidsmål bör ta hänsyn till Europabanan. Alternativ prognosmodell till Sampers som underskattar överflyttning av trafik. Systemval Nyköping har brister. Kopplingspunkter Norrköping och Linköping ger konflikter med korsande tågvägar. För låg fart genom Norrköping.	Banverket har efter flera utredningar fastslagit banstandard för den fortsatta planeringen av Götalandsbanan. De svenska normerna har traditionellt större marginaler för framtida förbättringar jämfört med EU-direktivet - de s.k. TSI-normerna. Resandeprognoser för Götalandsbanan som helhet utförs i flera olika system. Bibanan vid Nyköping kan stegvis kapacitetsförstärkas om behov skulle uppstå. Konflikter med korsande tågvägar mellan Södra stambanan och Ostlänken kommer inte helt att kunna undvikas. Norrköpings kommun har slagit fast lokaliseringen av det framtida läget för bytespunkten.

Tabell 2.3.1 Förteckning över yttranden - organisationer		
Yttrande från	Yttrande avseende	Banverkets kommentar
KTH (Kungliga tekniska högskolan) (forts)	Tågtyper är inte anpassade för höghastighet. Plattformarna är för korta.	Järnvägsutredningen visar att restidsmålen för bandelen genom Östergötland kan klaras. På mycket lång sikt kan en förbifart aktualiseras men får då utredas i särskild ordning. Kapacitetsanalysarbetet kommer att behöva fördjupas i nästa skede och mot bakgrund av hur ett eventuellt framtida system med höghastighetsbanor kan utvecklas. Valet av fordonstyper kommer att följa EU direktiv. Planeringen av plattformslängder utgår från de svenska undantagsbestämmelserna för TSD med marknadsbedömningar för Götalandsbanan och en uppgraderad Södra stambana till Malmö (-Köpenhamn). Regeringen har tillsatt särskild utredning om förutsättningarna för ett höghastighetsnät i Sverige vilken presenterats 2009-09-14. KTH:s remissvar är lämnat till utredningen.
Rikstrafiken	Tar inte ställning till val av korridor. Pekar på vikten av en samverkan i det fortsatta arbetet mellan trafikslag för att få effektiva bytespunkter samt att arbetet med Ostlänken samordnas med höghastighetsutredningen (Dir 2008:156).	Regeringen har tillsatt särskild utredning om förutsättningarna för ett höghastighetsnät i Sverige, vilken presenterats 2009-09-14. Banverket har deltagit i vissa delar av utredningen. I nästa skede, järnvägsplan, sker en fortsatt samverkan för att arbeta vidare med planeringen av bytespunkterna.
Tågoperatörerna	Anför att restiden 2:15 Stockholm – Göteborg är alltför låg ambition och anser att 2 timmar ger betydligt större marknadseffekter; att höghastighetståg och interregionala snabbtåg ska trafikera Ostlänken för att inte trafikbilden ska bli för komplex när Götalandsbanan och Europabanan är klar; att regionaltrafiken måste planeras så att den är körbar även efter det att Götalandsbanan och Europakorridoren startat. Anför att godståg inte ska trafikera banan om inte hastigheterna kan hållas.	Banverkets restidsmål har satts i olika valda typrelationer. Restiden för ett direkttåg kan teoretiskt understiga två timmar. I ett senare planeringsskede får den detaljerade tidtabellsplaneringen utlösa vilka gångtidsmarginaler som valda fordonstyper och aktuell trafikering förväntas medföra. Snabbgodstrafik på järnväg är under utveckling och Posten har tidskrav som innebär att sådana godståg framförs på vissa stambanor med sth 160 km/tim redan idag. Kapaciteten på Ostlänken har analyserats också under förutsättning att snabbgodståg framförs i vissa tidtabellslägen med sth 200 km/tim.

Tabell 2.3.1 Förteckning över yttranden - organisationer		
Yttrande från	Yttrande avseende	Banverkets kommentar
Tågoperatörerna (forts)	Anför att Skavsta ska planeras för Nyköpings och Oxelösunds fjärrtågstation. Tätortsklustret Nyköping-Oxelösund har säkrare resandeunderlag än Skavsta flyplats. Anför att Linköpings och Norrköpings bangårdar utförs med fyra funktionella huvudtågspår; att Ostlänken och Götalandsbanan trafiksimuleras med realistiska principtidtabeller.	Regionförbundet, Skavsta flygplats och Nyköpings kommun har vid samråd tydligt markerat att en två stationslösning är det fördelaktigaste alternativet. Med utgångspunkt från Ostlänkens ändamål har Banverket studerat kapaciteten på stationsområdena i Norrköping och Linköping med Götalandsbanan. Regeringen har tillsatt särskild utredning om förutsättningarna för ett höghastighetsnät i Sverige vilken presenterats 2009-09-14.
Jernhusen	Tar inte ställning till korridoralternativ. Anför att bytestpunkten inte ska ses som enbart ett stationshus. Påpekar att 3 minuters förflyttningstid är ett bra planeringsmål, men stjälpjer andra mål. Anför att plattformar för höghastighetståg bör vara 400 meter. Nyköping: Förespråkar alt 3 (C i utredningen) med station i Nyköping Centrum invid TGOJ-banan. Skavsta: Viktigt att samordna de olika trafikslagen.	Det övergripande målet om kort bytestid syftar till att tillgodose resenärernas framtida krav på hela resan. Korta bytestider har också stor betydelse för regionala pendlingsresor där huvudresan med tåg är relativt kort, exempelvis i Östergötland. Vid utvärdering av alternativa stationslägen i Nyköping uppfyller inte alt C Ostlänkens ändamål och restidsmål. Den planerade plattformslängden utgår ifrån den svenska undantagsregeln i TSD med marknadsbedömningar för Götalandsbanan och en uppgraderad Södra stambana till Malmö (-Köpenhamn). Regeringen har tillsatt särskild utredning om förutsättningarna för ett höghastighetsnät i Sverige vilken presenterats 2009-09-14. Banverket tar med övriga synpunkter till nästa skede, järnvägsplan.
Östsvenska handelskammaren	Tar inte ställning till korridoralternativ då alla uppfyller näringslivets behov. Anför att en byggstart är viktigt så tidigt som möjligt. Anför Röd korridor som lämpligast av miljö- och boendskäl.	Regeringen har tillsatt särskild utredning om förutsättningarna för ett höghastighetsnät i Sverige vilken presenterats 2009-09-14.

Tabell 2.3.1 Förteckning över yttranden - organisationer		
Yttrande från	Yttrande avseende	Banverkets kommentar
Nyköping-Östgötalänken AB	Anför att: Beslut om fortsättning ska fattas i vår; i åtgärdsplaneringen preciseras objekt som startar Ostlänken och är del i helhetslösning för kapacitetsbristen.	Regeringen har tillsatt särskild utredning om förutsättningarna för ett höghastighetsnät i Sverige vilken presenterats 2009-09-14.
Länstrafiken	Tar inte ställning till alternativ och påpekar att föreslagna trafikscenarion får ses som en illustration. Påpekar att i den fortsatta planeringen ska resecentrum vara en av de centrala punkterna. Framför projektets betydelse för den regionala utvecklingen. Tar inte ställning till val av korridor. Anför vikten av korta restider samt möjlighet att trafikera med styv tidtabell, särskilt för Nyköping-Stockholm. Anför att bytespunkterna ska planeras väl för kort restid dörr-dörr. Nyköping C ska planeras för vändande tåg norrifrån och så att inte en ev. framtida persontrafik på TGOJ-banan Oxelösund-Eskilstuna försvåras och ska ges möjlighet till smidiga byten. En bedömning av för- och nackdelar av kort bibana bör kompletteras utifrån TGOJ-banans anslutning till Skavsta. Påpekar att önskemål om styv tidtabell för Sörmlandspilen på Västra stambanan finns när kapacitet för banan frigörs. Därför inte självklart att kapacitet för ökning av godstrafiken finns.	I de kommande skedena kommer samråd att genomföras i gemensamma frågor, vilka successivt fördjupas och detaljeras. Nyköpings kommun genomför f. n. detaljplanearbete för nytt resecentrum i Nyköping. Banverket avser inte att försvåra en anslutning från TGOJ-banan ifall den skulle bli aktuell i framtiden. Olika önskemål om användning av frigjord kapacitet på Västra stambanan kan finnas när Ostlänken tas i drift.
Centerpartiet Nyköping	Anför vikten av att ha olika persontåg som stoppar vid större respektive mindre stationer samt att TGOJ-banans framtid måste säkras för dels godstrafik, dels persontrafik. Röd korridor innebär en stor belastning på natur- och kulturmiljöer och anför fortsatt utredning för tunnel under Nyköping och Skavsta samt sträckan Nyköpingsån - Bullersta.	Trafikeringen planeras för olika tågtyper. Den regionala trafiken ansvarar regionala trafikutövare för. Banverket har tidigare utrett och värderat inkomna förslag om tunnelloseringar för passage av Nyköping. Tunnelförslagen kan inte uppfylla Ostlänkens ändamål och restidsmål. Banverket ser möjligheter att minska störningarna för friluftsområdet med olika miljöåtgärder och reducera den nya järnvägens barriäreffekt i området.

Tabell 2.3.1 Förteckning över yttranden - organisationer		
Yttrande från	Yttrande avseende	Banverkets kommentar
Centerpartiet Nyköping (forts)	Se föregående sida.	När järnvägsplanen upprättas kan olika lösningar prövas i samverkan med berörda och kommunen.
Trosaåns vänner	Vagnhärad. Anför samma synpunkter som tidigare: Ostlänken ska dras vid motorvägen samt stationsläge nära nära motorvägsavfarten för väg 218, för att värna miljön.	Banverkets mål är att stationer på Ostlänken ska ligga där de ger god tillgänglighet till bostäder och arbetsplatser. Detta ger korta anslutningsresor och attraherar därmed för stort resandeunderlag. En dragning av Ostlänken nära motorvägen medför att stationen placeras perifert i förhållande till Vagnhärad's framtida planerade utveckling och vid sidan av väg 218, den viktiga tillfartsvägen från Trosa och övriga kommuner. Därmed blir Banverkets mål svårt att nå. Fortsatt beredning av samexistens av viktiga samhällsintressen för delavsnittet Trosaåns dalgång-Vagnhärad-Tullgarn aktualiseras i kommande arbete.

2.4 Allmänhet - Södertälje

Tabell 2.4.1 Förteckning över yttranden - allmänhet Södertälje		
Yttrande från	Yttrande avseende	Banverkets kommentar
Inga-Lill Tillander, Järna	Upplyser om att Åstugan Telleby 1:5 är byggd i kubbteknik och värdefull.	Byggnaden ligger i den västra delen av korridoren. Ostlänken bör ligga så nära E4 i den östra delen av korridoren för att samla miljöstörningarna. Om byggnaden ändå berörs, och den anses vara tillräckligt värdefull, bör möjligheterna att flytta byggnaden undersökas.
Soukkan, Järna	Anser att Ostlänken inte behövs.	Allt fler efterfrågar effektiva och miljövänliga transporter. Sedan länge har möjligheten till ett attraktivt utbud varit begränsat mellan Mälarenregionen, Södermanland och Östergötland. Därför begränsas tillgången till en bra arbetsmarknad och valmöjligheter för boende. En attraktiv restid mellan Stockholm och Norrköping ligger på cirka 1 tim och på 40 minuter mellan Nyköping och Stockholm. Den nuvarande banan kan inte byggas om till en standard som medger dessa restider. Ostlänken är en del av den planerade Götalandsbanan, Stockholm-Jönköping-Göteborg där övriga delar innehåller motsvarande krav på attraktiva restider. Regeringen har tillsatt särskild utredning om förutsättningarna för ett höghastighetsnät i Sverige vilken presenterats 2009-09-14.
Inga-Lill Aléx, Ekeby Gård, Hölö	Järna-Tullgarn Påpekar att på den östra sidan av Röd korridor vid Hölö har viltet en naturlig hemvist. Anför även kulturmiljövärden i form av byggnader och den komplexitet som ligger i passagen vid Hölö. Påpekar även enskilda intressen i form av svårigheter i nuläget och framgent.	I den kommande järnvägsplanen kommer Ostlänkens sträckning inom korridoren att studeras närmare, med bland annat fördjupad kunskap om natur- och kulturmiljöer för att kunna utforma järnvägsanläggningen så att konsekvenserna kan minimeras. Röd korridor har utökats vid passagen av Saltå kvarn och Hölö för att ha större möjligheter till detta.

Tabell 2.4.1 Förteckning över yttranden - allmänhet Södertälje		
Yttrande från	Yttrande avseende	Banverkets kommentar
Folkpool	Anför enskilda intressen	Banverket har tagit kontakt för information om planeringsprocessen. I nästa skede, framtagande av järnvägsplan, kommer den exakta dragningen av järnvägen preciseras. Järnvägens påverkan på enskilda fastigheter, mark och byggnader och övriga fastighetsfrågor, utreds i järnvägsplanen med nära samråd med berörda.
Torbjörn Svensson, Säby gård, Säby 1:7 (telefonsamtal)	Informerar om att hans gård bedriver ekologiskt jordbruk. Gården har blivit inringad i området "Järna - antroposofer", men Säby gård bedriver inte antroposofisk verksamhet.	Värdeområdet "Järna - antroposofer" avgränsades i kulturmiljöanalysen utifrån landskapets värden och har inget med Säby gårds verksamhet att göra. Synpunkten har ingen påverkan på val av korridor.

2.5 Allmänhet - Trosa

Tabell 2.5.1 Förteckning över yttranden - allmänhet Trosa		
Yttrande från	Yttrande avseende	Banverkets kommentar
Mattias Wiedersheim-Paul, Järna	Vagnhärad station Anför att gamla banan kan användas för pendeltågstrafik mellan Södertälje-Hölö-Vagnhärad och i förlängningen även en utbyggnad till Trosa. Vagnhärad station behöver därför anpassas för detta, sådana planer saknas i utredningen.	Banverket har särskilt utrett förutsättningarna för trafik på Nyköpingsbanan och de regionala trafikutövarna efterfrågar inte regionaltrafik på denna bandel när Ostlänken är utbyggd. En eventuell bana till Trosa är ett regionalt ansvar och ligger utanför Ostlänkens utredning. Godståg och persontågtrafik kan också omledas vid trafikstörningar via Katrineholm och Hallsberg varför andra transportvägar finns tillgängliga vid trafikstörningar.
Per-Arne Johnsson, Vagnhärad	Vagnhärad station Lägg järnvägen vid E4. Förstör inte Vagnhärad.	Banverkets mål är att stationer på Ostlänken ska ligga där de ger god tillgänglighet till bostäder och arbetsplatser. Detta ger korta anslutningsresor och attraherar därmed för stort resandeunderlag. En dragning av Ostlänken nära motorvägen medför att stationen placeras perifert i förhållande till Vagnhärads framtida planerade utveckling och vid sidan av väg 218, den viktiga tillfartsvägen från Trosa och övriga kommunalar. Därmed blir Banverkets mål svårt att nå. Fortsatt beredning av samexistens av viktiga samhällsintressen för delavsnittet Trosaåns dalgång-Vagnhärad-Tullgarn aktualiseras i kommande arbete.
Ronny Sandberg och Tina Olsson, Vagnhärad	Anför Röd korridor västlig variant med station Bosch-Rexroth och går under mark därifrån vidare mot Albylund	Fortsatt beredning av samexistens av viktiga samhällsintressen för delavsnittet Trosaåns dalgång-Vagnhärad-Tullgarn aktualiseras i kommande arbete.
Jonas Wahlström	Uppmanar om snabb handling för byggstart.	Regeringen har tillsatt särskild utredning om förutsättningarna för ett höghastighetsnät i Sverige vilken presenterats 2009-09-14.

Tabell 2.5.1 Förteckning över yttranden - allmänhet Trosa		
Yttrande från	Yttrande avseende	Banverkets kommentar
Erik Zetterqvist	Anför enskilda intressen.	I nästa skede, framtagande av järnvägsplan, kommer den exakta dragningen av järnvägen preciseras. Järnvägens påverkan på enskilda fastigheter, mark och byggnader och övriga fastighetsfrågor, preciseras i järnvägsplanen i nära samråd med berörda.
Österäng med flera fastighetsägare i Vagnhärad	Anför enskilda intressen för att "alternativ 34" genom Tullgarn ska väljas samt pekar på vinster för allmänna intressen. Tillägg inlämnat till tidigare synpunkter avseende alternativ 34 från Björklund. Tillägg inlämnat med krav på att utredningen om stationsläge görs om p.g.a. osäkerhet om kommunens och Banverkets uppfattning om stationsläge längs sträckning 34 enligt det av Länsstyrelsen i Södermanland givna tillståndet för avgränsade sträckningar genom Tullgarns Natura 2000-område.	Banverkets mål är att stationer på Ostlänken ska ligga där de ger god tillgänglighet till bostäder och arbetsplatser. Detta ger korta anslutningsresor och attraherar därmed för stort resandeunderlag. Banverket har utrett tre alternativa bytespunktslägen i Vagnhärad; befintlig station, Solberga och i närhet av trafikplatsen vid E4. Det sistnämnda alternativet kan ansluta till sträckning 34. Alternativen har utvärderats mot restidsmål, tillgänglighet, funktion och denna finns redovisad i järnvägsutredningen. Banverket och kommunen har konstaterat att en bytespunkt nära trafikplatsen vid E4 har en sämre tillgänglighet än de båda övriga alternativen. Banverket ser därför ingen anledning att göra om utredningen om stationslägen i Vagnhärad. Fortsatt beredning av samexistens av viktiga samhällsintressen för delavsnittet Trosaåns dalgång-Vagnhärad-Tullgarn aktualiseras i kommande arbete, vilket innebär att stationsläget kommer att provas tillsammans med de andra intressena. Se också kap 3.1.
Familjen Olsson, Västerljung	Vid Sillen Anför att Blå korridor ger buller. Välj annan korridor.	Blå korridor är nedprioriterad då den inte uppfyller Ostlänkens ändamål och restidsmål som del av den planerade Götalandsbanan. Mellan Järna och Sillekrog finns endast Röd korridor och mellan Sillekrog och Åby Röd och Grön korridor.
Krister Enestedt, Vagnhärad	Anför att järnvägen ska gå där den påverkar boende och Vagnhäradssamhälle minst – således västra delkorridoren.	Fortsatt beredning av samexistens av viktiga samhällsintressen för delavsnittet Trosaåns dalgång-Vagnhärad-Tullgarn aktualiseras i kommande arbete.

2.6 Allmänhet - Nyköping

Tabell 2.6.1 Förteckning över yttranden - allmänhet Nyköping		
Yttrande från	Yttrande avseende	Banverkets kommentar
Anders Östlund, Alice Ohlsson-Östlund, Nyköping	Bullersta och Hovrasjön: Anför Grön korridor. Instämmer med synpunkt Paul Kvanta, nedan. Godstrafik: Ifrågasätter det riktiga i att lägga ner befintlig bana mellan Järna och Nyköping, då framtiden troligen ställer högre krav på att gods ska transporteras på järnväg.	Banverket har särskilt utrett förutsättningarna för trafik på Nyköpingsbanan och de regionala trafikutövarna efterfrågar inte regionaltrafik på denna bandel när Ostlänken är utbyggd. Godståg och persontågstrafik kan också omledas vid trafikstörningar via Katrineholm och Hallsberg varför andra transportvägar finns tillgängliga vid trafikstörningar.
Eva Wästberg, Nyköping	Bullersta, Hovrasjön Anför att Röd korridor inte väljs här, p.g.a. stora natur och fritidsvärden. Anför buller- och barriäreffekter med mycket hästverksamhet samt verksamhet riktad till barn. Många söker sig dit för närheten till naturen.	Röd korridor har under järnvägsutredningen utvidgats för att ha större möjligheter att utforma järnvägsanläggningen med hänsyn till områdets höga värden och dess betydelse som rekreatiomsområde. Målsättningen för arbetet med järnvägen är att denna ska vara utformad så att friluftslivet kan fortgå och att påverkan från järnvägen ska minimeras. Det bedöms inte som orimligt att även fortsättningsvis kunna bedriva den verksamhet som finns i området idag med ridskola, friluftsverksamhet, vandringsleder mm.
Boende vid Ödesby Gård, Ulf och Laine Sivertun	Sjösa Anför Grön korridor som bättre tar hänsyn till boende- och friluftsområde i Harg respektive Söra. För Röd korridor anføres en genare dragning.	Banverket har genomfört samråd under juni 2009 om ett utvidgat utredningsområde vid Sjösa för en tänkbar alternativ sträckning av Ostlänkens huvudspår (Röd korridor) och östra bibanedelen till Nyköping. Inkomna synpunkter innebär inga hinder utan Röd korridor utvidgas som medger en genare sträckning med kortare bibana. Se vidare kap 3.2 och kap 4.
Ulf och Laine Sivertun	Sjösa med omnejd Lämnar förslag till nya korridoralternativ för både bibana och huvudbana med skäl att de bättre tillgodoser miljöhänsyn. Förslagen är genare dragning av både huvudbana och bibana och en koppling mellan Röd och Grön korridor vid Tystberga.	Banverket har genomfört samråd under juni 2009 om ett utvidgat utredningsområde vid Sjösa för en tänkbar alternativ sträckning av Ostlänkens huvudspår (Röd korridor) och östra bibanedelen till Nyköping. Inkomna synpunkter innebär inga hinder utan Röd korridor utvidgas som medger en genare sträckning med kortare bibana.

Tabell 2.6.1 Förteckning över yttranden - allmänhet Nyköping		
Yttrande från	Yttrande avseende	Banverkets kommentar
Ulf och Laine Sivertun (forts)	Lämnar synpunkter på de samhällsekonomiska kalkylerna med bland annat för lite hänsyn till miljövärden och den långsiktiga samhällsutvecklingen med utbyggnadsmöjligheter i Nyköping mm.	Se vidare kap 3.2 och kap 4. Samhällsekonomisk differenskalkyl har gjorts för att kunna jämföra korridoralternativen. Denna har gjorts enligt de förutsättningar som tillämpas för alla järnvägsprojekt.
Kila Vik, fastighetsägare till Sjukälla 4:4	Anför enskilda skäl och frågor.	Banverket har tagit kontakt för att förklara planeringsprocessen. I nästa skede, framtagande av järnvägsplan, kommer den exakta dragningen av järnvägen preciseras. Järnvägens påverkan på enskilda fastigheter, mark och byggnader och övriga fastighetsfrågor, preciseras i järnvägsplanen i nära samråd med berörda.
Gun-Britt Österlund, Harg	Trafikering Nyköping med omnejd Anför att det viktiga är att enkelt kunna ta sig till och från stationen utan bil. Goda pendlingsmöjligheter föreslås Nyköping-Skavsta. Anför då sträckning norr om Hovrasjön så att friluftslivet värnas. Annars annan sträckning.	Bytespunkterna planeras utifrån att resenärer enkelt ska kunna ta sig till och från stationen på både korta och långa avstånd till fots, med cykel, kollektivtrafik eller bil. I samråd med de regionala trafikutövarna har planeringen samordnats med kollektivtrafiken.
Christer Larsson	Bygg Ostlänken så att den står klar året efter Citybanan. Banstandard 350 km/tim.	Regeringen har tillsatt särskild utredning om förutsättningarna för ett höghastighetsnät i Sverige vilken presenterats 2009-09-14.
Lars och Barbro Ramqvist, Stockholm	Sillekrog-Skavsta Anför Röd korridor p.g.a. ekonomi och funktion och att Grön avfärdas p.g.a. höga naturmiljövärden. Anför samförläggning med E4.	Samförläggning med E4 kan vara svår att helt åstadkomma. De geometriska förutsättningarna skiljer sig åt mellan motorväg och järnväg för höghastighetståg.
Paul Kvanta	Bullersta-Hovrasjön Anför att Röd korridor förbi Hovrasjön inte väljs p.g.a. höga natur- och friluftslivsvärden. Boendemiljö med närhet till natur- och kulturmiljöer med höga rekreationsvärden; Nyköpingsån, Hovrasjön, friluftsfrämjandets anläggning vid Söra samt Bullersta ridanläggning. Motsätter sig att restidsmålen värderas högre än miljömålen.	Röd korridor har under järnvägsutredningen utvidgats för att ha större möjligheter att utforma järnvägsanläggningen med hänsyn till områdets höga värden och dess betydelse som rekreationsområde. Målsättningen för arbetet med järnvägen är att denna ska vara utformad så att friluftslivet kan fortgå och att påverkan från järnvägen ska minimeras. Det bedöms inte som orimligt att även fortsättningsvis kunna bedriva den verksamhet som finns i området idag med ridskola, friluftsverksamhet, vandringsleder mm.

Tabell 2.6.1 Förteckning över yttranden - allmänhet Nyköping		
Yttrande från	Yttrande avseende	Banverkets kommentar
Roderick och Daphne Hall, Svärta	Ullaberg Anför att Grön korridor berör gården Ullaberg som är klassat som byggnadsminne. Oavsett dragning kan huset ändå skadas, p.g.a. vibrationer (uppgir sig vara störda av tung biltrafik). Påpekar svårigheter med att bullerskydda en byggnadsminnesmärkt fastighet.	Byggnaden är känd och om Grön korridor väljs kommer det vid arbetet med att fastställa sträckningen tas hänsyn till detta bland annat enligt förordning om byggnadsminne. Risken för vibrationer bedöms som liten p.g.a. avståndet till banan, den förstärkta banvallen och stabila markförhållanden där byggnaden ligger. Besiktningar av byggnader, som kan komma att bli berörda av vibrationer under byggtiden att utföras före byggstart. Då bestäms vilka eventuella skyddsåtgärder som behövs för att undvika skador på byggnader. Eventuella bullerskyddsåtgärder ska anpassas till platsen och byggnaden i samråd med länsstyrelsen och berörda.
Tore Jansson, Nyköping	Anför tunnel under Nyköpingsån. Bönsta säteri kulturmiljö och samlad jordbruksfastighet räddas. Stationsläget Skavsta: Underjordisk station föreslås, men påpekar risk för störning på grundvattenförsörjningen. Kort bibana och TGOJ-banan: Ger maximal turtäthet Nyköping-Skavsta med samma tåg. Föreslår persontrafik på TGOJ-banan och på sikt fler stationer. Nyköpings resecentrum: Anser att frågan måste hållas öppen för en bättre lokalisering med TGOJ-banan. Föreslår ny sträckning för huvudbanan i en cirka 4 km lång tunnel under Nyköping med skäl att det ger mindre intrång i miljön. Stationsläget anpassas för såväl Ostlänkens trafik som TGOJ-banans trafik. Pekar på att Sunlight House-området kan användas för övriga trafikslag. Ser också möjlighet för att tidigare kunna utveckla tågtrafik till och från Skavsta med ett stickspår.	Banverket har i samråd med berörda intressenter och myndigheter utrett stationsläge och bytespunkt vid Skavsta flygplats. Läget i Röd korridor bedöms tillgodose alla krav på bästa möjliga tillgänglighet och genomförbarhet. Läget i Grön korridor innebär längre sträcka mellan stationen och flygplatsen. Banverket har studerat olika trafiksystemlösningar vid Nyköping och Skavsta. Trafikprognoserna visar att Nyköping och Skavsta kommer att behöva var sin station som byggs ut och trafikeras oberoende av varandra för att attrahera dels flygresenärerna, dels pendlingsresenärerna i Nyköping. Dessa resenärer är inte desamma och restider, turtäthet och tillgänglighet till stationen är faktorer som spelar en avgörande roll för att människor ska välja tåget. Trafiken på Ostlänken kommer att ske med olika tågslag som har behov av att passera varandra. Förbigång finns på sträckan Nyköping - Skavsta. Utredningen visar att den mest effektiva lösningen är en bibana där befintlig järnväg går genom staden för att restider, turtäthet och tillgänglighet till stationen ska vara attraktivt för respektive resenärsgrupp. Se vidare kap 3.2.

Tabell 2.6.1 Förteckning över yttranden - allmänhet Nyköping		
Yttrande från	Yttrande avseende	Banverkets kommentar
Tore Jansson, Nyköping (forts)	Är intresserad av att få veta en ungefärlig nettomerkostnad för detta förslag jämfört med nuvarande förslag i utredningen.	Persontågtrafikering och användning av TGOJ-banan mellan Sala och Oxelösund och eventuella nya anslutningar är de regionala trafikutövarnas ansvar. För bytespunkten i Nyköping har Banverket tillsammans med kommunen, regionförbundet och läns- trafiken utrett flera lokaliseringsalternativ. Stationsläget har bästa möjliga tillgänglighet och genomförbarhet vid korsningen Brunnsgatan och nuvarande järnväg. Nyköpings kommun arbetar med planeringen av resecentrum och markanvändning för anslutning av annan kollektivtrafik, bland annat den från Oxelösund.
Rädda Söra och Bullersta Paul Kvanta och Martin Forsell + 615 namnunderskrifter	Motsätter sig en dragning i Röd korridor då stora kultur-, natur- och friluftslivsvärden går förlo- rade. De värden som särskilt lyfts fram är friluftsförhållandets anläggning vid Söra, Bullersta ridanläggning samt Sörmlandsleden. Anser att en detaljerad utredning behövs för att kunna visa hur effekterna verkligen blir. Anser att den merkostnad det blir med en längre sträcka genom Nyköping bör ställas mot det kaos som blir med en tvåstationslösning.	Röd korridor har under järnvägsutredningen utvidgats för att ha större möjligheter att utforma järnvägsanläggningen med hänsyn till områdets höga värden och dess betydelse som rekreativsområde. Målsättningen för arbetet med järnvägen är att denna ska vara utformad så att friluftslivet kan fortgå och att påverkan från järnvägen ska minimeras. Det bedöms inte som orimligt att även fortsättningsvis kunna bedriva den verksamhet som finns i området idag med ridskola, friluftsverksamhet, vandringsleder mm. I det fortsatta arbetet kommer, om Röd korridor väljs, utformningen av järnvägen och de skyddsåtgärder som krävs studeras i samråd med Nyköpings kommun, närboende, berörda föreningar och andra brukare. Banverket har studerat olika trafiksystemlösningar vid Nyköping och Skavsta. Trafikprognoserna visar att Nyköping och Skavsta kommer att behöva var sin station som byggs ut och trafikeras oberoende av varandra för att attrahera dels flygrese- närerna, dels pendlingsresenärerna i Nyköping. Dessa resenärer är inte desamma och restider, turtäthet och tillgänglighet till stationen är faktorer som spelar en avgörande roll för att människor ska välja tåget.

Tabell 2.6.1 Förteckning över yttranden - allmänhet Nyköping		
Yttrande från	Yttrande avseende	Banverkets kommentar
Rädda Söra och Bullersta Paul Kvanta och Martin Forsell + 615 namnunderskrifter (forts)	Se föregående sida.	Trafiken på Ostlänken kommer att ske med olika tågslag som har behov av att passera varandra. Förbigång finns på sträckan Nyköping - Skavsta. Utredningen visar att den mest effektiva lösningen är en bibana där befintlig järnväg går genom staden för att restider, turtäthet och tillgänglighet till stationen ska vara attraktivt för respektive resenärsgrupp. Se vidare kap 3.2.
Leif Johansson, Tystberga	Anför Grön korridor av enskilda intressen men hävdar även allmänna: Kulturvärden går inte att återskapa på samma sätt som naturvärden. Röd korridor innehåller stora kulturvärden och fler fornlämnningar. Många fler människor berörs negativt i Röd korridor, främst bofasta. Röd korridor spolierar verksamheten i Skavsta och Bullersta. Mark mellan järnväg och E4 blir obrukbar och värdelös i Röd korridor, mer än i Grön. Vattentäkt i Tystberga förstörs av Röd korridor och hela samhället riskerar bli utan vatten. Röd korridor förstör det unika mosaiklandskapet. Utöver detta framförs klagomål på informationen i samband med utställelsen.	Mosaiklandskapets värden runt Tystberga är kända bland annat genom den kulturmiljöanalys som genomförts. I den slutliga sammanvägningen av utredningskorridorernas för- och nackdelar inför valet av en korridor ingår bland annat de stora miljövärden och de människor som kan komma att beröras. Oavsett val av alternativ kommer det att bli aktuellt med åtgärder för att skydda den miljö och de människor som berörs. Vid Bullersta har Röd korridor utvidgats under järnvägsutredningen för att ha större möjligheter att utforma järnvägsanläggningen med hänsyn till områdets höga värden och dess betydelse som rekreationsområde. Målsättningen för arbetet med järnvägen är att denna ska vara utformad så att friluftslivet kan fortgå och att påverkan från järnvägen ska minimeras. Det bedöms inte som orimligt att även fortsättningsvis kunna bedriva den verksamhet som finns i området idag med ridskola, friluftsverksamhet, vandringsleder mm. I det fortsatta arbetet kommer, om Röd korridor väljs, utformningen av järnvägen och de skyddsåtgärder som krävs studeras i samråd med Nyköpings kommun, närboende, berörda föreningar och andra brukare. Smala områden mellan väg och järnväg är problem, men strävan är att de ska kunna brukas. Det finns även fördelar med att samlokalisera infrastrukturen genom att t.ex. miljöstörningar koncentreras.

Tabell 2.6.1 Förteckning över yttranden - allmänhet Nyköping		
Yttrande från	Yttrande avseende	Banverkets kommentar
Leif Johansson, Tystberga (forts)	Se föregående sida.	Vattentäkter är skyddade och om en sådan riskerar bli påverkad måste åtgärder för att säkra vattenförsörjningen vidtas. Vilka åtgärder som blir aktuella diskuteras med berörda, kommun och länsstyrelse.
Ingvar Lidskog	Anför Grön korridor, då Röd korridor inte är lämplig med skälen: Den skär av Hovra, Söra, Berga, Bullersta och Bönsta. Hovrasjön är mycket bra skridskosjö. Del av Sörmlandsleden faller bort. Hästgårdarna Bullersta och Bönsta utplånas. Gravfälten på Bullersta och Berga måste grävas ut. Bullersta Gård har funnits från vikingatiden. Gravfälten vittnar om bebyggelse från skiftet 1000-tal. En betydande del av tätortens invånare berörs negativt.	Röd korridor har under järnvägsutredningen utvidgats för att ha större möjligheter att utforma järnvägsanläggningen med hänsyn till områdets höga värden och dess betydelse som rekreationsområde. Målsättningen för arbetet med järnvägen är att denna ska vara utformad så att friluftslivet kan fortgå och att påverkan från järnvägen ska minimeras. Det bedöms inte som orimligt att även fortsättningsvis kunna bedriva den verksamhet som finns i området idag med ridskola, friluftsverksamhet, vandringsleder mm. För ingrepp i fornlämningar söker Banverket om tillstånd. Om tillstånd ges sker utgrävningar och dokumentation. Det kan komma att krävas särskilda åtgärder för att få tillstånd till ingrepp. Att området varit befolkat under en lång tid är välkänt. Vid val av korridor jämförs fördelar och nackdelar. I nästa skede, framtagande av järnvägsplan, kommer den exakta dragningen av järnvägen preciseras. Järnvägens påverkan på enskilda fastigheter, mark och byggnader och övriga fastighetsfrågor, utreds i järnvägsplanen i nära samråd med berörda.
Staffan och Birgitta Sjöden, Svärta Husby	Anför att Grön korridor skadar natur- och kulturmiljövärden samt vilt. Inte minst vid Husby och Svärta Kyrka. Anser att en enda bana genom Nyköping sparar investeringskostnad och ger fördelar för kommuninvånarna.	Banverket har studerat olika trafiksystemlösningar vid Nyköping och Skavsta. Trafikprognoserna visar att Nyköping och Skavsta kommer att behöva var sin station som byggs ut och trafikeras oberoende av varandra för att attrahera dels flygresevärerna, dels pendlingsresenärerna i Nyköping. Dessa resenärer är inte desamma och restider, turtäthet och tillgänglighet till stationen är faktorer som spelar en avgörande roll för att människor ska välja tåget.

Tabell 2.6.1 Förteckning över yttranden - allmänhet Nyköping		
Yttrande från	Yttrande avseende	Banverkets kommentar
Staffan och Birgitta Sjöden, Svärta Husby (forts)	Se föregående sida.	Trafiken på Ostlänken kommer att ske med olika tågslag som har behov av att passera varandra. Förbigång finns på sträckan Nyköping – Skavsta. Utredningen visar att den mest effektiva lösningen är en bibana där befintlig järnväg går genom staden för att restider, turtäthet och tillgänglighet till stationen ska vara attraktivt för respektive resenärsgrupp. Se vidare kap 3.2.
Fredrik Wachtmeister	Anför "ettspårsalternativ" genom Nyköping med förslag till stationsläge och samhällsutveckling. Anser fördelarna vara: Miljömässiga, inte minst för Nyköpingsåns dalgång, Bullersta-Söra friluftsområde och Svärtaåns dalgång. Om Banverket vidhåller val mellan Röd och Grön korridor så är Röd att föredra av skäl: Järnvägen bör dras nära motorvägen; en ny korridor är förödande; längre sträcka med Grön; Grön begränsar kontakten norrut från Hovrasjön. Pekar på att Röd korridor har en del svåra konflikter att lösa. ----- Har lämnat nytt trafiksystemförslag som uppfyller restidskraven och banstandard med tunnel under östra Nyköping och Ostlänkens dragning söderut utmed TGOJ-banan. Pekar på ytterligare fördelar för ökad turtäthet för både Nyköping och Skavsta. Möjlighet till anslutning av TGOJ-banan. Miljömässiga fördelar för fastigheter och buller då bibanan även går i tunnel. Värdefulla rekreationsområden norr om Nyköping vid Söra, Bullersta och Bönsta skonas. Nyköpingsåns och Svärtaåns dalgångar får väsentligt mindre störande intrång.	Banverket har studerat olika trafiksystemlösningar vid Nyköping och Skavsta. Trafikprognoserna visar att Nyköping och Skavsta kommer att behöva var sin station som byggs ut och trafikerar oberoende av varandra för att attrahera dels flygrese- närerna, dels pendlingsresenärerna i Nyköping. Dessa resenärer är inte desamma och restider, turtäthet och tillgänglighet till stationen är faktorer som spelar en avgörande roll för att människor ska välja tåget. Trafiken på Ostlänken kommer att ske med olika tågslag som har behov av att passera varandra. Förbigång finns på sträckan Nyköping – Skavsta. Utredningen visar att den mest effektiva lösningen är en bibana där befintlig järnväg går genom staden för att restider, turtäthet och tillgänglighet till stationen ska vara attraktivt för respektive resenärsgrupp. Banverket har bedömt att järnvägens fysiska miljöpåverkan kan minskas så att användning av kultur- och naturmiljöområdena bibehålls. Se vidare kap 3.2.

Tabell 2.6.1 Förteckning över yttranden - allmänhet Nyköping		
Yttrande från	Yttrande avseende	Banverkets kommentar
Furuspecialen, Nyköping	Kv Spinnerskan. Anför enskilda intressen.	I nästa skede, framtagande av järnvägsplan, kommer den exakta dragningen av järnvägen preciseras. Järnvägens påverkan på enskilda fastigheter, mark och byggnader och övriga fastighetsfrågor, utreds i järnvägsplanen i nära samråd med berörda.
Lars-Olov och Gunilla Ström	Anför Grön korridor och bibana mellan Nyköping och Skavsta eftersom tågen annars inte kommer att stanna i Nyköping.	Nyköping och Skavsta kommer att behöva var sin station som byggs ut och trafikerar oberoende av varandra för att attrahera dels flygrese- närerna, dels pendlingsresenärerna i Nyköping. Dessa resenärer är inte desamma och restider, turtäthet och tillgänglighet till stationen är faktorer som spelar en avgörande roll för att människor ska välja tåget. Höghastighetståg planeras inte göra uppehåll vare sig vid Skavsta eller Nyköping utan endast interregionala snabbtåg kommer att stanna.
S-O Jonsson	Kråkbergsvägen 2 Anför enskilda intressen.	I nästa skede, framtagande av järnvägsplan, kommer den exakta dragningen av järnvägen preciseras. Järnvägens påverkan på enskilda fastigheter, mark och byggnader och övriga fastighetsfrågor, utreds i järnvägsplanen i nära samråd med berörda.
Tomas Danilsons	Anför huvudbana genom Nyköping för att undvika en extra transport ut från staden samt Röd korridor då den skadar minst.	Banverket har studerat olika trafiksystemlösningar vid Nyköping och Skavsta. Trafikprognoserna visar att Nyköping och Skavsta kommer att behöva var sin station som byggs ut och trafikerar oberoende av varandra för att attrahera dels flygrese- närerna, dels pendlingsresenärerna i Nyköping. Dessa resenärer är inte desamma och restider, turtäthet och tillgänglighet till stationen är faktorer som spelar en avgörande roll för att människor ska välja tåget. Trafiken på Ostlänken kommer att ske med olika tågslag som har behov av att passera varandra. Förbigång finns på sträckan Nyköping - Skavsta. Utredningen visar att den mest effektiva lösningen är en bibana där befintlig järnväg går genom staden för att restider, turtäthet och tillgänglighet till stationen ska vara attraktivt för respektive resenärsgrupp.

Tabell 2.6.1 Förteckning över yttranden - allmänhet Nyköping		
Yttrande från	Yttrande avseende	Banverkets kommentar
Tomas Danilsons (forts)	Se föregående sida.	Huvudbana genom Nyköping innebär en stor påverkan på stadsmiljön. Nyköpings kommun har därför förordat en dragning av Ostlänken utanför tätorten.
Christina Tenselius	Framför glädjen över Ostlänken och möjlighet till bra, funktionsanpassade resemöjligheter.	
Anders Andersson, Nyköping	Uppmärksammar problem med viltstråk efter utbyggnad. Frågar efter forskning för hur man löser passager.	I järnvägsutredningen har viltets populationer karterats översiktligt (MKB bilaga: Biologisk infrastruktur och vilt). I nästa skede kan det bli aktuellt med mer detaljerade inventeringar för viktiga viltstråk. Eventuella åtgärder längs Ostlänken bör samordnas med passager av E4. Målsättningen är att åar och bäckar ska passeras med broar som även spänner över strandremsan för att möjliggöra "torrskodda" passager för mindre vilt.
Magnus Axelsson	Anför behovet av förbättringar på nuvarande bana och skjuta på utbyggnaden av Ostlänken. Den efterfrågan på resemöjligheter finns inte som Ostlänken planeras för.	Allt fler efterfrågar effektiva och miljövänliga transporter. Sedan länge har möjligheten till ett attraktivt utbud varit begränsat mellan Mälarenregionen, Södermanland och Östergötland. Därför begränsas tillgången till en bra arbetsmarknad och valmöjligheter för boende. En attraktiv tågrestdid mellan Stockholm och Norrköping ligger på cirka 1 tim och på 40 minuter mellan Nyköping och Stockholm. Den nuvarande banan kan inte byggas om till en standard som medger dessa restider. Regeringen har tillsatt särskild utredning om förutsättningarna för ett höghastighetsnät i Sverige vilken presenterats 2009-09-14.
Åke Sellberg, Nyköping	Anför att dubbelspår ska byggas på gamla banan.	Allt fler efterfrågar effektiva och miljövänliga transporter. Sedan länge har möjligheten till ett attraktivt utbud varit begränsat mellan Mälarenregionen, Södermanland och Östergötland. Därför begränsas tillgången till en bra arbetsmarknad och valmöjligheter för boende. En attraktiv tågrestdid mellan Stockholm och Norrköping ligger på cirka 1 tim och på 40 minuter mellan Nyköping och Stockholm. Den nuvarande banan kan inte byggas om till en standard som medger dessa restider.

Tabell 2.6.1 Förteckning över yttranden - allmänhet Nyköping		
Yttrande från	Yttrande avseende	Banverkets kommentar
Åke Sellberg, Nyköping (forts)	Se föregående sida.	Regeringen har tillsatt särskild utredning om förutsättningarna för ett höghastighetsnät i Sverige, vilken presenterats 2009-09-14.
Johan Löwen, Förvaltnings AB Sjösa	Anför att Röd korridor får vittgående konsekvenser för kultur- och naturmiljöer i dalen vid Gärdesta, dalen vid Valsta, dalen vid Hagesta. Bibanan påverkar Sjösa gård. Påpekar även att möjligheterna att bedriva en rationell drift av jordbruket försvåras samt att många kulturhistoriska miljöer förlorar delar av sin attraktivitet som bostäder, vilket indirekt kan leda till förfall. Anför att Grön korridor innebär fördelar som att obebyggd skogsmark berörs, färre bostäder berörs och att gamla E4 kan användas som serviceväg vid byggandet.	Områdenas höga värden för miljön är väl kända. I den slutliga sammanvägningen av utredningskorridorernas för- och nackdelar inför val av korridor ingår bland annat de stora miljövärden och de människor som kan komma att beröras. Oavsett val av alternativ kommer det att bli aktuellt med åtgärder för att skydda den miljö och de människor som berörs. I kommande skede, järnvägplanen, kommer fastighetsfrågor i förhållande till den exakta järnvägsdragningen att preciseras i nära samråd med berörda.
Hans och Inger af Sillén Anna och Tor af Sillén	Säby Gård och Svärta Gård Anför dels enskilda intressen, dels allmänna: Anför att pendlare i Nyköping missgynnas av Ostlänken då tågen inte stannar. Frågar om nyttan står i proportion till den skada Ostlänken medför. Anger kulturmiljö- och naturmiljövärden i området Anför att Grön korridor påverkar minst.	I nästa skede, framtagande av järnvägsplan, kommer den exakta dragningen av järnvägen preciseras i nära samråd med berörda. Järnvägens påverkan på enskilda fastigheter, mark och byggnader och övriga fastighetsfrågor, utreds i järnvägsplanen. Trafikeringen av Nyköping kommer att ske med interregionala snabbtåg. Nyköping och Skavsta kommer att behöva var sin station som byggs ut och trafikerar oberoende av varandra för att attrahera dels flygresenärerna, dels pendlingsresenärerna i Nyköping. Dessa resenärer är inte desamma och restider, turtäthet och tillgänglighet till stationen är faktorer som spelar en avgörande roll för att människor ska välja tåget. Höghastighetståg på Götalandsbanan planeras göra uppehåll endast i Norrköping och Linköping samt i Jönköping och Borås. Regeringen har tillsatt särskild utredning om förutsättningarna för ett höghastighetsnät i Sverige, vilken presenterats 2009-09-14.

Tabell 2.6.1 Förteckning över yttranden - allmänhet Nyköping		
Yttrande från	Yttrande avseende	Banverkets kommentar
Elsa Björn Olstorp	Anför enskilda särintresse – elöverkänslighet, som kräver särskilt boende minst 1 km från närmaste elapparat. Svårighet hitta bostad. Röd korridor möjlig så vitt dragningen inte går närmare än 1 km från bostadshuset.	I nästa skede, framtagande av järnvägsplan, kommer den exakta dragningen av järnvägen att preciseras. Järnvägens påverkan på enskilda fastigheter, mark och byggnader och övriga fastighetsfrågor, utreds i järnvägsplanen i nära samråd med berörda.
Gunilla och Håkan Borg, Nyköping	Europajärnvägen Förslag till sträckning från Skavsta station över Närkevarn med bro över Bråviken fram till Mem och vidare mot Alvesta. Orterna längs med kusten kan få linjer till ett par anslutningsstationer längs banan.	Regeringen har tillsatt särskild utredning om förutsättningarna för ett höghastighetsnät i Sverige, vilken presenterats 2009-09-14.
Bo Gustaver	Anför ny korridorsträckning: Grön förbi Nyköping plus Röd Tystberga-Järna.	Grön korridor på sträckan Sillkrog – Skavsta medför flera nackdelar, som kvarstår även vid kombinationen Röd+Grön korridor. Bland nackdelarna kan nämnas längre restid, högre anläggningskostnad, avsevärt längre avstånd mellan tågets plattformar och flygplatsterminalen på Skavsta. Se kap 3.2.

2.7 Allmänhet - Norrköping

Tabell 2.7.1 Förteckning över yttranden - allmänhet Norrköping		
Yttrande från	Yttrande avseende	Banverkets kommentar
Villa Fridhem	Skiren Påpekar att sjön Skiren är vatten-täkt för ett 20-tal hushåll.	I nästa skede, framtagande av järnvägsplan, kommer den exakta dragningen av järnvägen utredas. Järnvägens påverkan på enskilda fastigheter, mark och byggnader och övriga fastighetsfrågor, preciseras i järnvägsplanen i när samråd med berörda.
Anders Wennerblad, Norrköping	Kolmården Dra järnvägen längs med E4 för att värna skogen och de tysta områdena med rikt friluftsliv- och djurliv.	Kolmårdens höga värden för miljön är väl kända. I den slutliga sammanvägningen av utredningskorridorernas för- och nackdelar inför val av korridor ingår bland annat de stora miljövärden och de människor som kan komma att beröras. Oavsett val av alternativ kommer det att bli aktuellt med åtgärder för att skydda den miljö och de människor som berörs.
Flora Grey, Häljarp	Kolmården Rädda Kolmården från intrång av järnvägen! Pekar på dess unika vildmark. Beskriver Virås höga värden.	Kolmårdens höga värden för miljön är väl kända. I den slutliga sammanvägningen av utredningskorridorernas för- och nackdelar inför val av korridor ingår bland annat de stora miljövärden och de människor som kan komma att beröras. Oavsett val av alternativ kommer det att bli aktuellt med åtgärder för att skydda den miljö och de människor som berörs.
Bill Bergman, Uppsala	Kolmården Anför Röd korridor av trafik- och miljöskäl. Röd redan drabbat. Grön berör många värdefulla områden i Kolmården.	Kolmårdens höga värden för miljön är väl kända. I den slutliga sammanvägningen av utredningskorridorernas för- och nackdelar inför val av korridor ingår bland annat de stora miljövärden och de människor som kan komma att beröras. Oavsett val av alternativ kommer det att bli aktuellt med åtgärder för att skydda den miljö och de människor som berörs.

Tabell 2.7.1 Förteckning över yttranden - allmänhet Norrköping		
Yttrande från	Yttrande avseende	Banverkets kommentar
Anna	Kolmården Anför Rött alternativ och hänsyn till Skiren. Grönt skadar Kolmårdens orörda natur.	Kolmårdens höga värden för miljön är väl kända. I den slutliga sammanvägningen av utredningskorridorernas för- och nackdelar inför val av korridor ingår bland annat de stora miljövärden och de människor som kan komma att beröras. Oavsett val av alternativ kommer det att bli aktuellt med åtgärder för att skydda den miljö och de människor som berörs.
Sture Schenström, Norrköping	Anför att en seriös utredning ska göras för en sträckning Åby-Kvilleslätten-Eneby mot Bäckeby med station vid Eneby. Efterlyser större samplanering mellan Vägverket och Banverket samt kommunen.	Norrköpings kommun har i förutsättningar för planeringen för Ostlänken redan i förstudien slagit fast att nuvarande stationsläge skall bilda utgångspunkt tillsammans med pågående planering för ny stadsdel vid Butängen. En järnväg växer fram i samråd med kommuner, myndigheter, allmänhet och miljöorganisationer. Planeringen för investeringar i den statliga infrastrukturen sker gemensamt för trafikverken.
Lars Edström, Norrköping	Kolmården Anför Röd korridor då den följer motorvägen.	

2.8 Allmänhet - ospecificerat

Tabell 2.8.1 Förteckning över yttranden - allmänhet ospecificerat		
Yttrande från	Yttrande avseende	Banverkets kommentar
Christer Larsson, Stockholm	Anser att Ostlänken bör byggas snarast.	Regeringen har tillsatt särskild utredning om förutsättningarna för ett höghastighetsnät i Sverige vilken presenterats 2009-09-14.
Anders Lindqvist, Solna	Anför Röd korridor då den ger minst skada för friluftsliv och naturvärden. Påpekar att passa- ger för vilt ska arrangeras på hela sträckan där så behövs. Omritning av orienteringskartor bör bekostas av Banverket. Ska angöra Skavsta och ha koppling till Nyköping. Höghastighetsstandard viktigt.	I den slutliga sammanvägningen av utredningskorridorernas för- och nackdelar inför val av korridor ingår bland annat de stora miljövärden och människor som kan komma att beröras. Oavsett val av alterna- tiv kommer det att bli aktuellt med åtgärder för att skydda den miljö och de människor som berörs. Skavsta och Nyköping planeras för stationer med uppehåll för inter- regionala snabbtåg. Den påverkan Ostlänken får för fastighetsägare och verksamheter tas upp i nästa skede när järnvägens exakta sträckning preciseras.
Olle Bolang	Anför ny teknik som finns i Japan, upprustning av Södra stambanan samt förslag på fyrspar på delar av sträckan.	Banverket har bildat ett särskilt tek- nikprojekt som följer den tekniska utvecklingen för höghastighetsjärn- vägar och fordon. Det finns också antagna EU direktiv om en gemen- sam teknisk standard för höghastig- hetsjärnvägar. Allt fler efterfrågar effektiva och miljövänliga transporter. Sedan länge har möjligheten till ett attrak- tivt utbud varit begränsat mellan Mälarenregionen, Södermanland och Östergötland. Därför begränsas tillgången till en bra arbetsmarknad och valmöjligheter för boende. En attraktiv tågrestid mellan Stockholm och Norrköping ligger på cirka 1 tim och på 40 minuter mellan Nyköping och Stockholm. Den nuvarande banan kan inte byggas om till en standard som medger dessa restider. Regeringen har tillsatt särskild utredning om förutsättningarna för ett höghastighetsnät i Sverige vilken presenterats 2009-09-14.

Tabell 2.8.1 Förteckning över yttranden - allmänhet ospecificerat		
Yttrande från	Yttrande avseende	Banverkets kommentar
Agne Andersson, Linköping	Yngaren-Loddby Anför Röd korridor på denna sträcka för att skona naturvärden. Vid Skiren bör järnvägen dras syd-östligt nära E4.	Kolmårdens höga värden för miljön är väl kända. I den slutliga sammanvägningen av utredningskorridorernas för- och nackdelar inför val av korridor ingår bland annat de stora miljövärden och människor som kan komma att beröras. Oavsett val av alternativ kommer det att bli aktuellt med åtgärder för att skydda den miljö och de människor som berörs.
Anders Larsson	Anför Röd korridor då den ligger nära E4 och minimerar stört område. Den ekologiska dimensionen är grundläggande och därför bör inte Grön väljas. Anser att Ostlänken ska ha centrala stationslägen och byggas för både person och normal godstrafik.	Utvärdering av tung godstrafik på Götalandsbanan har gjorts med resultat att nyttan inte står i proportion till nackdelarna med reducerad kapacitet och ökade anläggnings- och driftskostnader.

3 Fördjupade studier av inkomna yttranden

3.1 Vagnhärad

Järnvägsutredningen

I järnvägsutredningen Ostlänken Järna-Norrköping har ett stort antal olika sträckningar förbi Vagnhärad studerats och Röd korridor har utökats så att det i järnvägsutredningen redovisas en östlig och en västlig korridordel.

Norr om Vagnhärad ligger Tullgarns slott med tillhörande marker. Området är utpekats som riksintresse för natur, kultur och friluftsliv. Området är dessutom Natura 2000-område, naturreservat och värdefull fastighet. I Vagnhärad finns Natura 2000-området Lånestaheden. Större delen av Vagnhärad ingår i riksintresseområdet Trosaåns dalgång. Hela Vagnhärad med dess omgivningar har en ovanligt rik kulturmiljö med mängder av fornlämningar, däribland hållristningar.

Ett av ändamålen för Ostlänken är att vara en del av ökad regional samverkan mellan Östergötland, Södermanland och Mälardalen. Detta innebär att en station på Ostlänken för regionaltågstopp planeras i Vagnhärad. Denna bytespunkt ska ha ett så bra läge som möjligt i förhållande till dagens och framtidens bebyggelse och resandeströmmar för att få ett så stort resenärsunderlag som möjligt samtidigt som Vagnhärad bebyggelse kan utvecklas.

Summering av yttrande

Förslagsställaren har lämnat in ett förslag till sträckning av Ostlänken inom den västra delkorridoren som innebär att väg E4 flyttas för att ge plats till Ostlänken. Bytespunkten föreslås ligga söder om dagens trafikplats vid E4.

Svar på yttrande

Trafik

Bytespunkt nära trafikplatsen har utvärderats i järnvägsutredningen och bedöms ha en sämre måluppfyllelse än övriga studerade alternativ vid Solberga/Lånesta samt befintlig station. Placeringen av bytespunkten skiljer sig från kommunens översiktliga planering.

Det är även svårt att få en naturlig koppling och närhet till väg 218, infartsvägen till Vagnhärad och Trosa. Bytespunkten kommer troligen ca 500 m väster om väg 218. Detta ökar risken att pendlare från Trosa inte parkerar bilen och tar tåget utan istället fortsätter med bilen mot Södertälje och Stockholm.

Sammantaget ger ovanstående faktorer en risk för att det blir färre resenärer på Ostlänkens regionaltåg till och från Vagnhärad jämfört med en bytespunkt i ett mer centralt och tillgängligt läge.

Förslaget har en jämförbar restid med referensalternativets sträckning och innebär således igen påverkan på uppfyllelsen av restidsmålet.

För vägtrafiken innebär förslaget något försämrade restider från Vagnhärad/Trosa vidare norrut på E4 p.g.a. längre körväg.

Teknik

Förslaget innebär drygt 4 km nysträckning av motorvägen samt en ny trafikplats. Befintlig trafikplats och motorväg rives. De geotekniska förhållandena bedöms som svåra med undergrund av lera. Markförstärkning kommer troligen att krävas för såväl ny motorvägssträcka som trafikplats och del av väg 218.

Järnvägen kan följa sträckningen Röd 34 genom Tullgarn och sträckningen kan sedan fortsätta i någon av de tidigare skissade sträckningarna Björklund Nord, Mitt eller Syd (2007-09-06). Ingen ny linjeskissering har genomförts i detta arbete.

Miljö

För järnvägssträckningen bör den tillståndsprövade (enl MB 7 kap 28§) sträckningen Röd 34 kunna nyttjas genom Tullgarns Natura 2000-område. För motorvägen krävs tillstånd för ca 1,5 km nysträckning. Trafikplatsen bör kunna ligga utanför Natura 2000-områdets gräns. Motorvägens sträckning berör eller kommer nära flera värdefulla habitat av typen "artrika torra-friska låglandsgräsmarker" vid Lövdalen och Kumla. Habitaterna är betesmarker med lång hävd. Här är marken kalkhaltig vilket gör florán rik. Tillstånd till intrång i Natura 2000-områden ges efter en särskild prövning enligt MB 7 kap 28§. Ett sådant tillstånd ges endast om skada eller störning på Natura 2000-områdets livsmiljöer kan undvikas. I detta fall finns ett tydligt alternativ i den sträckning som E4 har idag och de olika sträckningar av Ostlänken som redan givits tillstånd.

Järnvägssträckningen passerar riksintresse kulturmiljövård Trosaåns dalgång i dess centrala och fornlämningsrika del vilket bedöms få en betydande påverkan på riksintresset.

Alternativet innebär i detta avseende påverkan jämförbar med sträckningar till stationsläge vid Solberga.

Summering och slutsatser

Förslagsställarens alternativ innebär att ett fåtal fastigheter i triangeln mellan väg 218, E4 och den befintliga järnvägen inte påverkas av planeringen av den nya järnvägen. I förställarens alternativ placeras den nya järnvägen även längre ifrån bebyggelsen i västra Vagnhärad, jämfört med referensalternativet. En flytt av motorvägen innebär samtidigt att några fastigheter får en ökad påverkan av motorvägen.

Alternativet innebär försämringar avseende tillgänglighet och trafiknyttor. Alternativet medför stora kostnader för nysträckning av motorvägen inkl ny trafikplats. Alternativet medför stor påverkan på natur- och kulturmiljön. Det är ytterst osäkert om det går att få tillstånd för ny motorvägssträckning enligt MB 7 kap 28§, vilket kommer att krävas.

Banverket har därför beslutat att inte studera alternativet vidare.

Huvudbanan genom Nyköping

Summering av yttrande

Förslagsställaren har lämnat förslag om dra Ostlänkens huvudspår i tunnel genom Nyköping. Tre olika systemalternativ presenteras:

Alt. 1 Ettspårslösningen.

En enda bansträckning via Nyköping C och Skavsta.

Höghastighetsspåret går mellan Regionaltågsspåren under en sträcka på 6 -12 km beroende på vad som krävs för fullgod funktion. Banan blir således 4-spårig denna sträcka och båda stationslägena ansluter på regionaltågsspåren.

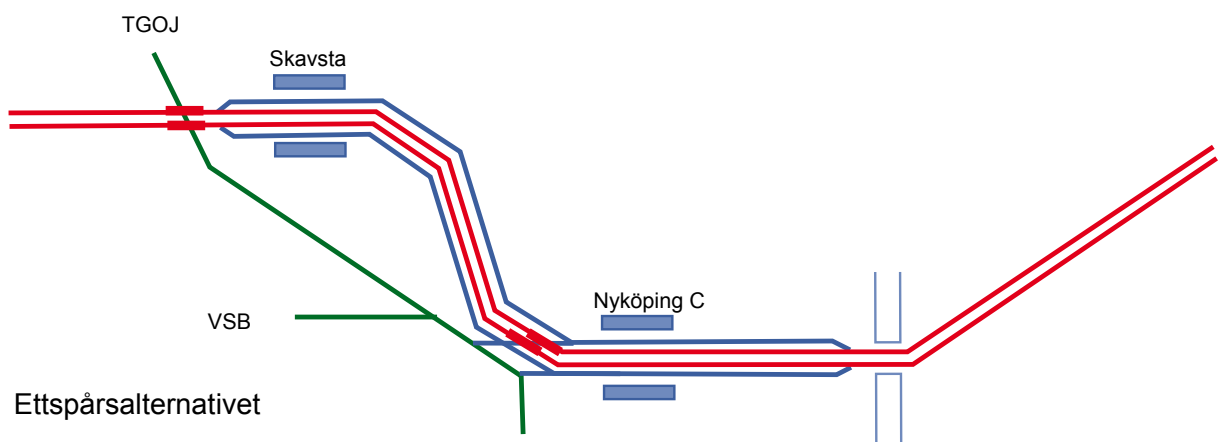


Fig 2 Ettspårslösning via Nyköping och Skavsta.

Alt. 2 Tvåspårslösning med snabb bibana.

En höghastighetsbana via Nyköping C som går vidare utmed TGOJ-banan mot väster för att sedan vika av mot Norrköping i Röd korridor. Hastighetsstandard 320 km/tim hela vägen. Regionaltågsspåren via Skavsta enligt snabb bibana (250 km/tim) blir ca 12,5 km.

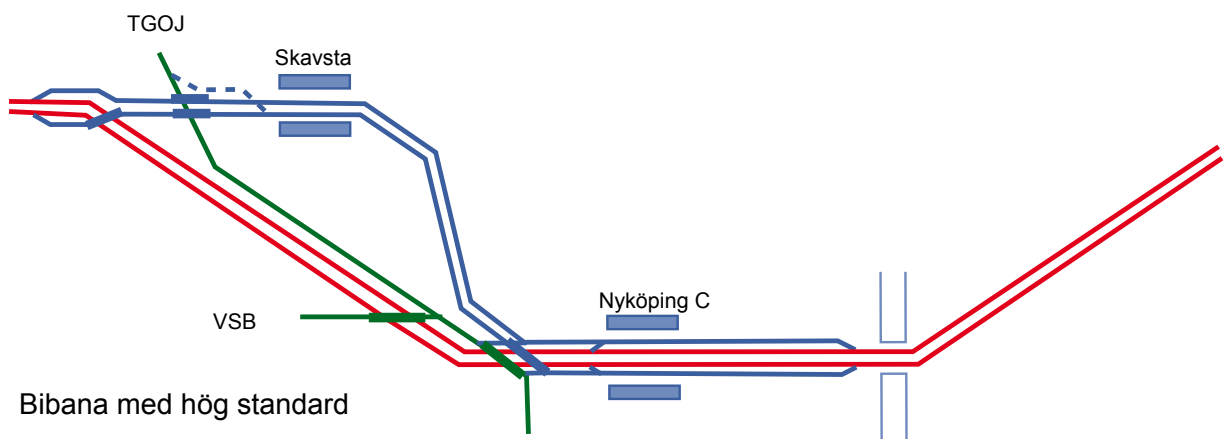


Fig 3 Huvudbana via Nyköping och bibana med hög standard via Skavsta.

Alt. 3 Tvåspårslösning med långsam bibana.

Höghastighetsbana enligt Alt 2. med möjlighet att angöra Nyköping C. Regionaltågsspåret via Skavsta enligt enklare standard (130 -200 km/tim) blir ca 13,4 km.

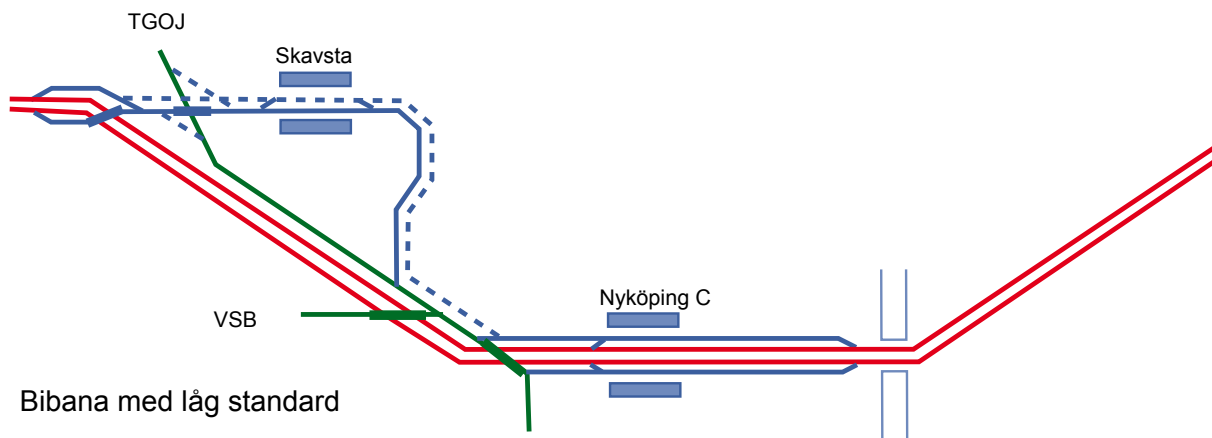


Fig 4 Huvudbana via Nyköping och bibana med låg standard via Skavsta.

Förslagställaren lyfter fram följande fördelar med ettspårsalternativet:

- Effektiv bullerbegränsning genom tunneldragning.
- Ingen avskärmande barriär genom Östra stadsdelen
- Minskat intrång på fastigheterna i staden.
- Flexibelt system där antalet stopp på resp. station lätt kan varieras.
- Säkerställer goda kommunikationsmöjligheter för de boende i Nyköping.
- Innebär ca 15 km mindre järnvägsdragning inom Nyköpings närområde.
- Undviker förödande miljöstörningar norr om staden.

Dessa nackdelar lyfts fram:

- Fjärrtågen tar ca 1 min längre tid att passera Nyköping.
- Tunnel på 2,5 km under östra stadsdelen är kostsam, men dock inte så kostsam som 13 km förbifart norr om staden med två utrymmeskrävande planskilda anslutningar.

Ytterligare argument som lyfts fram:

- Angör centralt i Nyköping för att kunna resa mellan stadskärnorna.
- Utveckla äldre industriområden för centralt boende med möjlighet till regional arbetsmarknad.
- Den nu förordade tvåspårslösningen är en dålig kompromiss som måste omprövas.
- Om Nyköpingsborna ska delta i finansieringen av tunnel under Stockholm bör även vi få del av investeringar som medför förbättring av miljön kring banan.
- Man undviker eller minimerar de stora skadliga miljöförstörande ingreppen i Nyköpingsåns dalgång, Bullersta-Söra friluftsområde och Svärtaåns dalgång med större resurser till bullerdämpande åtgärder i staden.
- Barriären som de öppna spåren i Östra villastaden innebär försvinner.
- Gamla banvallen kan bli en attraktiv cykelled för lätt trafik till resecentrum från östra stadsdelen.
- Tätare trafik möjliggörs och fler människor kan välja tåget för pendling inom regionen.
- Kommunen kan visa en stark vilja att vara en expansiv ort med goda kommunikationsmöjligheter ut i regionen i framtiden.

Svar på yttrande

Trafik

Alternativ som utvärderats i järnvägsutredningen

I järnvägsutredningen har Banverket studerat fem huvudalternativ närmare i utredningens fördjupade skede. I tre av huvudalternativen (B, C och E) passeras Nyköpings C med huvudbana.

Dessa tre systemalternativ presenteras nedan.

Stickspår Skavsta - Alt B3a

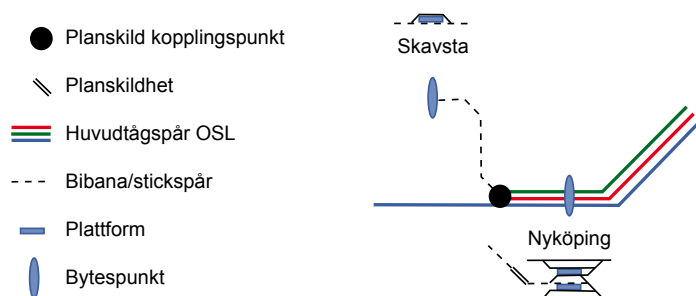


Fig 5. Huvudbana genom Nyköping och stickspår till Skavsta

Huvudbana genom både Nyköping och Skavsta - Alt C

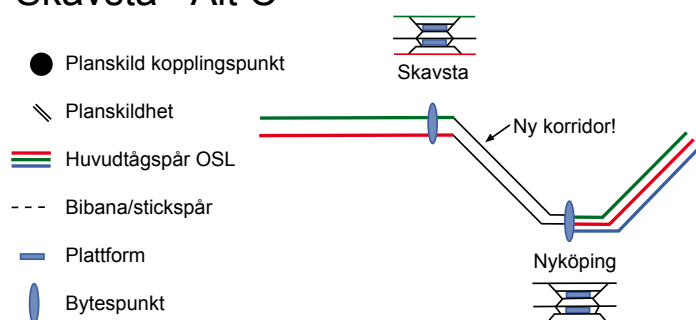


Fig 6. Huvudbana genom både Nyköping och Skavsta

Bibana Skavsta - Alt E

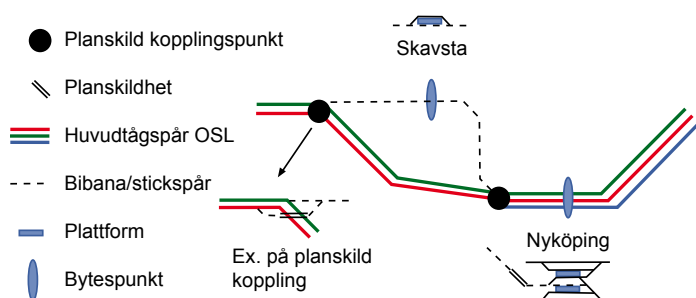


Fig 7. Huvudbana genom Nyköping och bibana till Skavsta

I januari 2007 kom Banverket med gemensamma riktlinjer för Götalandsbanan. I dessa riktlinjer anges restidsmålet för snabbtåg mellan Stockholm och Göteborg ska ha en restid under 2 tim och 15 min. Detta innebär att snabbtågen måste hålla en hastighet på 300–320 km/tim. Detta gäller hela sträckan förutom ”sträckningen genom Borås, Jönköpings, Linköpings och Norrköpings tätorter”. Detta innebär att om huvudbanan ska gå genom Nyköpings tätort måste sträckningen klara av tåg som går i dessa hastigheter. I samband med detta beslut togs i järnvägsutredningen fram beskrivningar av hur spåren skulle kunna dras för att leva upp till riktlinjerna. Nyköpings kommun tog del av de alternativa bansträckningarna vid kommunstyrelsens sammanträde 2007-02-19. Därefter tog kommunen ett ställningstagande där de slår fast ”kommunen kan inte acceptera de föreslagna utredningsalternativen B, C och E då dessa innebär oacceptabla effekter och intrång i bebyggelsen i Nyköpings”.

Andra nackdelar med förslagen B, C och E

- Höghastighetstågen kommer enligt marknadsbedömningen för trafikförsörjningen inte att stanna i Nyköping och Skavsta, d.v.s. Nyköpings tätort får enbart fler tåg som går genom staden utan att de får någon nytta av trafiken.
- Höghastighetstågen kommer att gå en längre sträcka vilket medför längre restider för dessa resenärer.
- Resenärer i relationen Skavsta-Stockholm får längre restid eftersom tågen ska passera Nyköpings tätort.
- De tåg som kommer att trafikera Ostlänken har olika hastighet och för att de snabbare tågen som gör färre stopp längs banan inte ska bli fast bakom andra tåg behövs sträckor där de snabbare tågen kan åka förbi. Med ett system med bibana vid Nyköping skapas en bra/naturlig sträcka för ”omkörningar” då höghastighetstågen går på huvudbanan utanför Nyköping och de tåg som ska stanna i Nyköping använder bibanan. Med en dubbelspårig bibana blir denna fördel ännu större. Ett system utan bibana eller där bibanan går till Skavsta medför att det behövs fler/längre sträckor längs huvudbanan där de snabba tågen kan gå förbi de interregionala tågen som har lägre hastighet och stannar på fler orter.
- Bibanan genom Nyköping gör det lättare att åstadkomma en flexibel tidtabell. Östergötland – Stockholm.
- Färre/kortare sträckor för omkörning gör även att effekter av störningar i trafiken blir större, då störningen lättare fortplantas i hela systemet – mindre tålighet för störningar.

Med hänvisning till ovanstående argument nedprioriterades alternativen där huvudbanan går genom Nyköpings tätort.

Referensalternativ i järnvägsutredningen

I järnvägsutredningen presenteras två möjliga systemlösningar vid Nyköping och Skavsta (se sid 36 i Järnvägsutredningen Ostlänken Avsnittsutredning Järna – Norrköping). Vid jämförelser mellan de presenterade alternativen har alternativet där huvudbanan går i Röd korridor och bibanan har en längre sträckning (se bild nedan) använts som referensalternativ. Referensalternativet ger de kortaste restiderna för både snabbtågen och de interregionala tågen.

Bibana Nyköping - Alt A1d

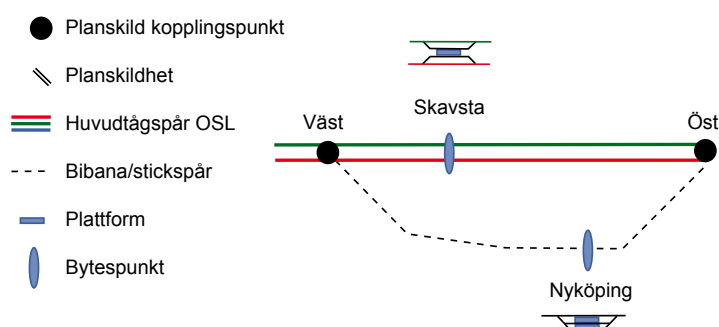


Fig 7. Principskiss för huvudbana via Skavsta och lång bibana till Nyköping.

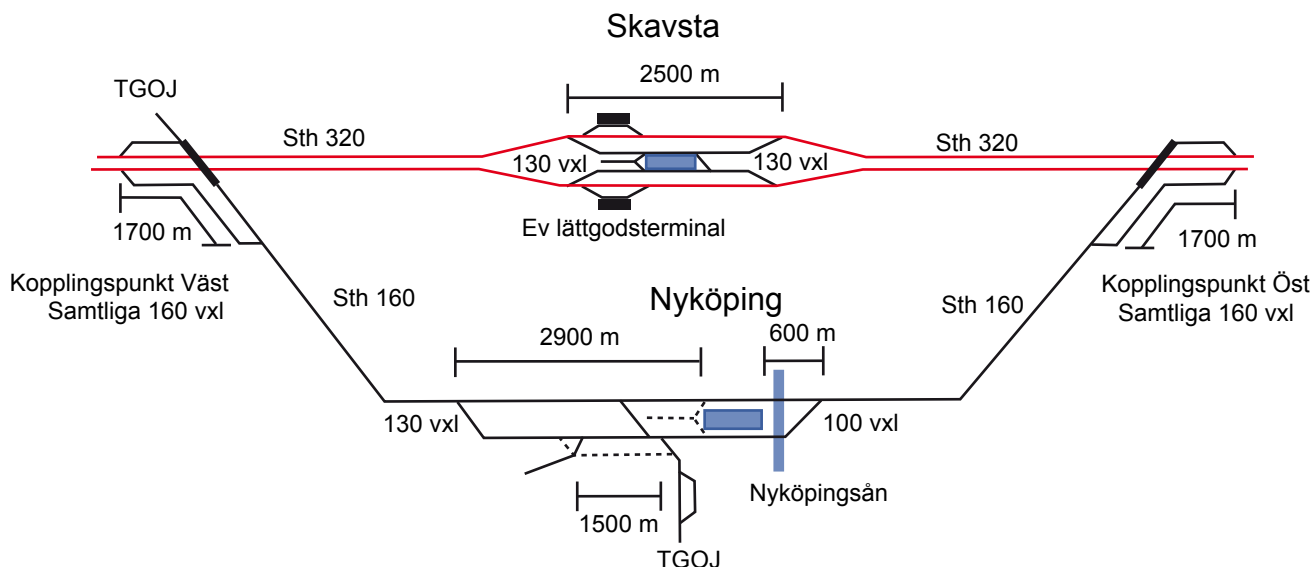


Fig 8. Funktionsbild för huvudbana via Skavsta och lång bibana till Nyköping som visar den funktionella spårutformningen för referensalternativet.

Bearbetning och utvärdering av förslagsställarens alternativ

Banverket har tagit förslagsställarens förslag och modifierat det så att det i så stor utsträckning som möjligt kan svara mot samma trafik som antagits i referensalternativet. Nedan sammanfattas förslaget för- och nackdelar. Spårssystemet som utvärderas visas under Järnvägsteknik nedan.

- Tidtabellsmässigt används bibanan i Banverkets huvudförslag som förbigång. I förslagsställarens alternativ blir förbigången mellan höghastighetstågen och interregionala tåg vid Nyköping C, vilket innebär att de ovan angivna restidsvinsterna äts upp i och med att IR-tåget får hänga kvar vid Nyköping C och vänta tills höghastighetståget har passerat. I den modifierade systemskiss som Banverket tagit fram (se fig 9) har detta allvarliga problem tagits bort genom att bibanefunktionen återställts mellan kopplingspunkterna.
- Höghastighetstågen på Götalandsbanan och snabbtågen på Södra stambanan får en något längre restid jämfört med referensalternativet (Röd korridor) p.g.a. längre bana. Även om 320 km/tim genom Nyköping antas så blir restiden 30 sek längre.
- De interregionala tågen till och från Nyköping får samma restid som i referensalternativet. De interregionala tågen Stockholm – Malmö får knappt 40 sek längre restid p.g.a. längre sträcka.
- Resenärer till och från Skavsta får betydligt längre restid jämfört med referensalternativet. Restidsförlängningen blir ca 7 min 40 sek. Om tågen även stannar i Nyköping blir restidsförlängningen ännu större, ytterligare ca 3 min. Att restiderna blir så mycket längre beror på att sträckan är längre i kombination med att hastighetsstandarden är mycket lägre på en lång sträcka för dessa tåg.
- Det finns en möjlighet för Skavstatågen att stanna i Nyköping vilket innebär att Nyköping får fyra tåg i timmen mot Stockholm, d.v.s en frekvensökning jämfört med tidigare föreslagna trafikeringsunderlaget för denna täta trafik i förhållande till antalet resenärer är dock mycket tveksamt, det krävs väldigt många resenärer för att motivera 15 min trafik från Nyköping mot Stockholm.
- En nackdel blir att Nyköpings järnvägsstation blir mer komplex och utbredd med flera spår med planskildhet med TGOJ-banan.
- Genom att både IR-tåg till Skavsta och Nyköping trafikerar bibanan kan det lätt bli störningar på bibanans spår öster om Nyköping. Vid en ökning av trafiken kan det krävas dubbelspår på bibanan på denna del.

Slutsats: De enda fördelen är att det blir möjligt att stanna samma tåg i Nyköping och Skavsta under lågtrafiktid. I övrigt innebär förslagsställarens alternativ en viss restidsförlängning för de långväga resenärerna och avsevärt längre restider mellan Skavsta och Stockholm.

Järnvägsteknik

Förutsättningar

Banverket har studerat förslagsställarens tre alternativ med huvudbanan genom Nyköping och sedan bearbetat dem till en funktionsskiss som uppfyller trafikeringskraven.

Huvudbanan går via Nyköping C och sedan väster om TGOJ-banan fram till västra kopplingspunkten. För att möjliggöra att höghastighetstågen passerar förbi de interregionala tågen vid Nyköping krävs en lång sträcka med förbigångsspår vilket i referensalternativet klarades med bibanan till Nyköping. Även i detta spårssystem krävs denna funktion vilket innebär att förbigångsspåren måste vara lika långa som i referensalternativet. I annat fall måste de interregionala tågen göra ett längre uppehåll i Nyköping. Väster om Nyköping kan befintlig TGOJ-bana fungera som förbigångsspår. De tåg som ska stanna vid Skavsta går istället på en bibana från västra kopplingspunkten via Skavsta och in till Nyköping C. Den östra kopplingspunkten ligger på ungefär samma ställe som i referensalternativet. Med detta blir förbigångsspåren ungefär lika långa som referensalternativets bibana och kan möjliggöra samma trafikeringsfunktion.

Vändning av tåg norrut har förutsatts kunna ske endast vid Skavsta.

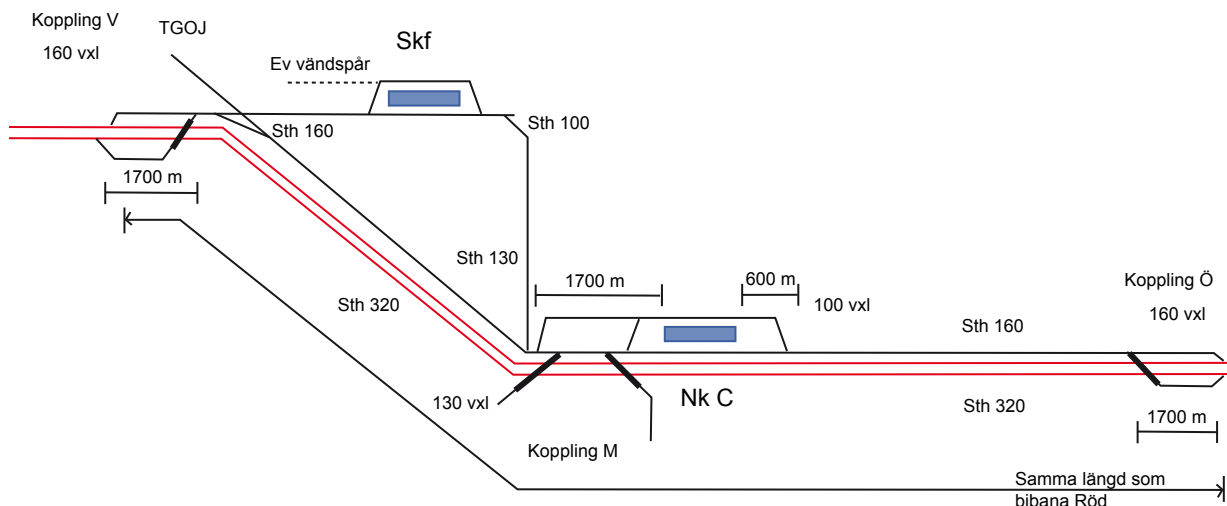


Fig 9. Funktionsbild för huvudbana via Nyköping och bibana till Skavsta som visar den funktionella spårutformningen för förslagsställarens alternativ, justerat så att det uppfyller funktionskraven för Ostlänken

Studie av genomförbarhet

Förslagsställaren har även lämnat en uppritad skiss över området runt Nyköping C vilken visar att tunnelmynningen är tänkt att ligga väster om Nyköpingsån och att stationen och stora delar av järnvägssträckningen ligger i tunnel eller i nedsänkt läge. Detta har Banverket inte sett som realistiskt med hänsyn till grundläggningsförhållandena väster om ån, utan har gjort studier av sträckningen enligt nedan.

Huvudspår Ostlänken

Huvudspåren går från östra kopplingspunkten i en relativt rak sträckning via centrala Nyköping. Öster om Nyköpingsån ligger spåren i tunnel från kilometer 53+000 till 55+800. I och med att tunneln överstiger 1 km krävs separata tunnelrör för spåren vilket innebär att ett mycket brett område tas i anspråk för påslagen till tunneln samt för passagen över Nyköpingsån som sker på fyra spårbroar. Banan går sedan på en hög och bred bank som inkräktar på intilliggande områden. Alternativet är att man lägger banan inklusive stationen på en mycket lång bro. Huvudspåren korsar sedan över TGOJ-banan inne på befintligt stationsområde i Nyköping. E4 kan passeras i ett tråg eller med bro. Huvudspåren går därefter i ytläge på åkermarken söder om TGOJ-banan upp till västra kopplingspunkten. Idbäcken flyttas på en ca 2,5 km lång sträcka.

Hela sträckan kan läggas för 320 km/tim, om än med minsta horisontalradie. Banan blir ca 2,5 km längre än illustrerad sträckning inom Röd korridor.

Av spärgeometrisk skäl, och för att underlätta kopplingen till Skavsta, är det lämpligast att förlägga huvudspåren söder om bibana Nyköping.

Två alternativa profiler har skissats upp. På grund av den höga hastigheten (320 km/tim) blir det stora vertikalradier vilket styr profilens utformning. Profil alternativ 1 går ca 20 m under bostäderna nordost om höjden Perioden. Detta leder till att spåren kommer att ligga högt vid bytespunkten i Nyköping, ca 4 m över omgivande mark. Profil alternativ 2 har spåren vid bytespunkten i marknivå, men mindre täckning (ca 12 m) vid bostäderna nordost om Perioden. Vid båda profilerna blir tunneln ca 2,8 km lång. Längden på tunneln gör att det blir enkelspårstunnlar. Profil 2 ses inte som realistisk att genomföra då den ligger alltför ytligt med hänsyn till bergtäckning vid passagen genom Nyköping.

Bibanan

För att möjliggöra förbigång av IR-tågen krävs att bibanan in till Nyköping är lika lång som i referensalternativet. Detta innebär att den östra kopplingspunkten behöver ligga på ungefär samma ställe som i referensalternativet, d.v.s vid Sjösa. Sedan kan bibanan antingen följa huvudspåren (vilket förslagsställaren föreslår) eller ligga kvar i den befintliga Nyköpingsbanans läge. Banverket har valt att låta bibanan följa huvudspåren vilket innebär att det krävs tunnlar för tre spår öster om Nyköpingsån. Den rakare sträckningen möjliggör högre hastigheter än referensalternativets 160 km/tim, men det går troligen inte att nyttja p.g.a. tiderna som krävs för en förbigång, alternativt ska den östra kopplingspunkten flyttas än längre norrut. Med hänsyn till kopplingspunktens hastighetsstandard 160 km/tim blir i praktiken hastighetsstandarden för bibanan norrifrån in till Nyköping också 160 km/tim.

Den västra delen av bibana Nyköping kan i stort sett följa TGOJ-banan fram till den västra kopplingspunkten. Ombyggnad krävs på ca 1 km lång sträcka då huvudbanans spår påverkar TGOJ-banan.

Bibanan via Skavsta som startar vid Nyköpings station blir lika lång som tidigare illustrerad kort bibana. Standarden blir 160 km/tim från kopplingspunkten fram till avgreningen från TGOJ-banan vid kilometer 59+000. Därefter klarar banan ca 130 km/tim och sista kurvan in till Skavsta klarar 110 km/tim.

Växlarna för sidospåret vid Nyköping C måste läggas åtminstone ca 600 m från plattformen med hänsyn till tågmöten, vilket innebär att den östra växeln ligger nära tunneln eller t.o.m. inne i tunneln för bibanan. Västra växeln läggs strax före motorvägen. TGOJ-spåret går längs bibanan fram till kilometer 59+000 vilket ger en "dubbelspår längd" på ca 2900 m från plattformen vid Nyköping C.

Stationen vid Skavsta kan placeras i samma läge som i huvudalternativet. Efter Skavsta station går bibanan i Röd korridors illustrerade sträckning fram till anslutningsväxlarna till bibanan från Nyköping C. TGOJ-banan mot Katrineholm kan passeras med växlar. Bibanan ansluter till huvudbanan vid Västra kopplingspunkten med hastighetsstandarden 160 km/tim.

Genomförande av tunnlar, broar över Nyköpingsån samt stationsområdet

Genomförbarheten av tunnarna är mycket svår att bedöma på det underlag som finns tillgängligt. Det finns en risk att det inte är möjligt att bygga tunnel i berg hela sträckan, utan att delar av tunnarna kommer att behöva byggas som betongtunnlar. Det är också en stor risk att bebyggelsen påverkas t.ex. avseende de bergvärmeanläggningar som kan finnas i tunnarnas sträckning.

Vid tunnelmynningarna vid höjden Perioden kommer det att vara 3 st tunnelmynningar med ca 14 m mellan. Tunnelmynningarna är 10 m breda vid enkelspår. För bibanan kan växlarna för sidospåret för plattformen komma att ligga inne i bibanans tunnel, vilket ger att det är två spår ut ur bibanans tunnel. Detta ger en total bredd på spårområdet om 60-70 m. Över Nyköpingsån blir det troligen fyra enkelspårsbroar. Vid stationen i Nyköping blir spårområdet ca 40 m brett. Detta innebär att det är stor risk för stora intrång i Folkungavallens idrottsplats. Profilen för huvudspåren kommer högt vid stationsläget vilket ger möjligheter att lösa rörelser tvärs spåren på ett bra sätt, samtidigt som omfattande markförstärkningar och/eller byggnadsverk krävs.

Anläggningsmassa

Kritiska frågor vid jämförelse av förslagsställarens med alternativ mot referensalternativet i Röd korridor med lång bibana genom Nyköping:

- Det blir ca 1000 m mer dubbelspår och drygt 9000 m mer enkelspår.
- Om huvudbanan till större delen förläggs på bro genom Nyköping så innehåller alternativet väsentligt mycket mer brobyggnad, i annat fall blir det ungefär likvärdigt som referensalternativet.
- Den totala tunnellängden i spårmeter blir 7 ggr längre, ca 7000 m.
- Gamla Kyrkogården och idrottsplatsen Folkungavallen berörs av en bred bank. Spårområdet tar mindre utrymme om spåren istället förläggs på bro.
- Ett antal fastigheter, 5-15 berörs av inlösen, bl.a Hemgården och koloniområdet. Antalet fastigheter beror till stor del på om finns bergtäckning på hela tunneln under Nyköping. Det är inte orimligt att en kortare del under bebyggelse kan behöva utföras som betonglinad jordtunnel.
- Idbäcken behöver flyttas på en sträcka av ca 2,5 km.
- Banan går till stor del på åkermark vilket medför behov av geotekniska förstärkningsåtgärder på ca 6 km.
- Väster om Nyköping korsar huvudspåren flera stråk av högspänningsledningar som måste flyttas.

Sammantaget ger detta en mycket större anläggningsmassa än för referensalternativet.

Miljö

Som det beskrivs i avsnitt Teknik innebär förslaget en omfattande spåranläggning genom centrala Nyköping. Denna anläggning kommer att vara av en helt annan skala än den övriga staden och kommer att påverka stadens karaktär. Tunnelmynningarna och broarna över Nyköpingsån innebär ett intrång i riksintresse naturmiljö och friluftsliv (Nyköpingsån). Den stora spåranläggningen kommer även att ligga inom riksintresse för kulturmiljövården (centrala Nyköping) på en lång sträcka. Anläggningen innebär ett stort intrång i idrottsplatsen Folkungavallen som är föreslaget som byggnadsminne.

Tunnlarna går under bostadsområden där det kommer att vara stora störningar under byggtiden och det finns även en risk för stomljud och vibrationer i byggnader ovan tunneln.

Huvudbanans sträckning väster om Nyköping innebär intrång i statens värdefulla fastighet Lilla Kungsladugård. Det blir även intrång i Väderbrunn som har höga värden. Intrången sker i jordbruksmarken, byggnader berörs ej. Huvudbanan gör även intrång i vattenskyddsområde Lar-slundsmalmen, eventuellt kan även brunnsområdet beröras direkt.

Slutsatser om huvudbana genom Nyköping

Förslaget

- Tillgodoser efter Banverkets bearbetning kravet på förbigångsmöjlighet för höghastighetstågen
- Innebär att restider för storregionala förbindelser Östergötland-Nyköping-Mälardalen blir likvärdiga med Banverkets referensalternativ

Förslaget innebär även

- Längre restider för alla tågresenärer med höghastighetståg
- Avsevärt längre restider för resande till och från Skavsta
- Alternativet innebär stora intrång vid tunnelpåslag, broar över Nyköpingsån och Folkungavallen samt intrång i statens värdefulla fastighet Lilla Kungsladugården.
- Genomförandet av tunnlar innebär troliga partier utan tillräcklig bergtäckning
- Ökad och komplex anläggningsmassa utan att detta ger större trafiknytta.

Banverket avser med hänsyn till ovanstående att inte studera alternativet vidare.

Röd eller Grön korridor norr om Skavsta

Summering av yttranden – yttranden om Röd och Grön korridor norr om Skavsta

I yttrandena från utställelsen kan man läsa ut olika argument för och emot Röd och Grön korridor på delen Sillekrog – Skavsta. Nedan redovisas dessa kortfattat.

Röd korridor

Synpunkter emot dragning vid Bullersta/Söra/Hovrasjön:

- Området har stort värde för det rörliga friluftslivet i Nyköping
- Ridskolan i Bullersta är en stadsnära fritidsverksamhet med 600 medlemmar
- Kommunikationerna till området är goda och området ligger nära staden
- Området har höga natur- och kulturvärden
- Ostlänken kommer att påverka områdets attraktivitet och förhindra verksamheter som finns i området idag
- Ostlänken kommer att medföra stora barriär och bullerkonsekvenser i området
- Ostlänken kommer att medföra stora konsekvenser för boendemiljön i området.

På övriga delen Sillekrog – Skavsta:

- Många boende störs
- Vattentäkt vid Tystberga äventyras
- Mark förstörs mellan E4 och Ostlänken
- Stora konsekvenser för mosaiklandskapet
- Stora konsekvenser vid Valsta, Gärdesta, Hagesta

Grön korridor

Synpunkter på Grön korridor Sillekrog – Skavsta:

- Stora kulturmiljövärden vid Bogsta, Svärta och Husby
- Konsekvenser för viltet
- Ny infrastrukturkorridor i landskapet
- Grön korridor skär av kontakten med Hovrasjön norrut

Svar på yttranden

Trafik

Grön korridor har en sämre anslutning mot Skavsta flygplats och stationen där. Eftersom linjen ligger i en kurva nästan fram till flygplatsen finns det begränsningar att kunna placera stationen i ett optimalt läge i förhållande till flygplatsterminalen. I den illustrerade sträckningen i Grön korridor har järnvägen lagts på bro över den norra änden av Hovrasjön för att få ett så bra läge som möjligt på stationen, som ändå hamnar med östra plattformänden 300–400 m från terminalbyggnaden. I Röd korridor är det möjligt att lägga plattformen mitt för terminalen med ca 100 m avstånd till terminalbyggnaden. Grön korridor innebär således ett sämre läge på stationen i förhållande till terminalbyggnaden och de parkeringar mm som finns idag. Grön korridor kan i förlängningen medföra att tåget inte blir ett så attraktivt alternativ som det kan bli vid ett mer optimalt läge på stationen vid Skavsta.

Differenskalkylen mellan Röd och Grön korridor på sträckan Sillekrog – Skavsta visar att Röd korridor har en bättre samhällsekonomisk lönsamhet. Detta beror på kortare restid för tågresenärerna (främst för den interregionala tågtrafiken med kortare bibana via Nyköping) och lägre investeringskostnad.

Teknik

En sträckning inom Grön korridor har större begränsningar än inom Röd korridor i vilket höjdläge järnvägen kan passera Nyköpingsåns dalgång. Detta beror på att en sträckning inom Grön korridor korsar inflygningen till flygplatsen.

Miljö

Ostlänken får stora konsekvenser för landskapsbilden oavsett om järnvägen förläggs till Röd eller Grön korridor. Särskilt känsligt är mosaiklandskapet vid Tystberga samt Sättersta – Bogsta. Även i mindre dalgångar som passeras kan konsekvenserna bli stora. Nyköpingsåns dalgång har bättre förutsättningar att kunna bära järnvägens påverkan genom att landskapet är storskaligt med tydliga strukturer. Konsekvenserna för landskapsbilden bedöms som större med en sträckning inom Röd korridor eftersom mosaiklandskapet är mer småbrutet och innehåller mer öppen mark än Grön korridors sträckning. Ostlänken kommer att vara mer exponerad i Röd korridor eftersom den passerar genom mer bebyggd trakt och delvis kommer att vara synlig från E4.

Konsekvenserna för kulturmiljön vid riksintresset Nyköpingsåns dalgång blir stora oavsett om Röd eller Grön korridor väljs. Röd korridor berör herrgårdsmiljön vid Gärdesta, fornlämningsmiljöerna och jordbrukslandskapen Norra Tystberga, Hagnesta – Svansta samt Hovra – Bultersta. Ostlänken kan försvåra bruket av dessa kulturmiljöer. Motsvarande risk finns inom Grön korridor vid stenåldermiljön i Svärta skog och miljön vid Svärta kyrkbygd som har stort tidsdjup. Vid miljöerna längs vattendragen vid Svärta bruk, Tuveksvarn, Baska och Veda inom Grön korridor kan förståelsen för vattendragens betydelse för lokaliseringen av industrin minska. Både Röd korridor och Grön bibana kan ge stora negativa konsekvenser för fornlämningsmiljön vid Nälberga – Gillinge. Kort bibana medför intrång i Nyköpingsåns dalgång med risk för att det blir svårt att uppleva Nyköpingsåns historiska dimension och kulturella värden. Sammantaget ger Röd korridor större konsekvenser för kulturmiljön än Grön korridor.

För naturmiljön innebär Grön korridor risk för påverkan på riksintresset Likstammen – Trön om inte åtgärder vidtas enligt bilaga 8 till MKB samt Natura 2000-området Svartaån där tillstånd enligt MB 7:28 kan komma att krävas. Detta trots att miljöerna inte berörs direkt av Grön korridor. Både Röd och Grön korridor passerar tvärs Nyköpingsåns dalgång som är riksintresse för naturvård, dock bedöms riksintresset inte påverkas om Ostlänken förläggs till en längre bro. Konsekvenserna för naturmiljön bedöms som större vid en sträckning inom Grön korridor än inom Röd korridor.

Röd och Grön korridor samt Bibana Nyköping berör Nyköpingsåns riksintresse för friluftsliv, men konsekvenserna för riksintresset bedöms som små. Grön korridor ger större intrång i områden som uppfattas som stora opåverkade områden. Grön korridor berör värdefulla friluftsmiljöer vid Svärta skog, Runnviken och Hovrasjön. Röd korridor berör fler områden av karaktären tätortsnära rekreationsområden som t.ex. Hovrasjön. Konsekvenserna för friluftslivet bedöms som större inom Grön korridor.

För de boende i området längs Grön och Röd korridor på sträckan Sillekrog – Skavsta innebär en sträckning inom Röd korridor bullerstörningar för fler boende än inom Grön korridor. Inom Röd korridor är en del boende redan störda av buller från trafiken på E4 medan det inom Grön korridor saknas andra större bullerkällor. Vid Hovrasjön innebär Röd korridor större barriäreffekter för de boende i Nyköping än Grön korridor.

För naturresurser innebär Grön korridor mindre konsekvenser för vattenresurser, jord- och skogsbruk. För viltet betyder troligen Röd korridor mindre konsekvenser eftersom området mellan Röd och Grön korridor bedöms för litet för en bra viltförvaltning. Grön korridor innebär ett större överskott av massor.

Summering av yttranden – koppling mellan Röd och Grön korridor

Flera förslagsställare har lämnat förslag på en koppling mellan Röd och Grön korridor så att man kan växla över från Röd korridor nordväst om Tystberga till Grön korridor fram till Skavsta.

Svar på yttranden

Trafik

Alternativet har samma nackdelar som Grön korridor vid anslutningen till Skavsta och innebär en tveksam måluppfyllelse.

Restiden vid en växling mellan Grön och Röd korridor är kortare än vid Grön korridor hela vägen Sillekrog – Skavsta och torde vara ungefär det samma som för Röd korridor hela vägen Sillekrog – Skavsta.

Järnvägsteknik

Alternativet har inte särskilt studerats, men det är inga problem utifrån spårgeometristandard att få till förslaget.

Miljö

Sträckningen viker av från Röd korridor i Tystbergas mosaiklandskap och korsar E4 i utkanten av detta landskap. Sträckningen tvärs över dalgången som leder upp mot Runnviken och Bogsta. Dalgången är flack med gårdar upp mot skogen samt en ensamliggande gård, Valla i dess centrala del. Sträckningen berör inte något riksintresseområde för kulturmiljövården. Följande områden i kulturmiljöanalysen berörs: Bogsta (16), högsta kulturmiljövärde, Norra Tystberga (19), mycket högt kulturmiljövärde samt Tystbergadalen (20), högt kulturmiljövärde. Norra Tystberga berörs i den centrala delen av det avgränsade området och de övriga två i dess utkanter.

Sträckningen berör inte något riksintresseområde för naturmiljö och berör inget Natura 2000-område. I förlängningen mot Skavsta berörs dock Svärtaån av Grön korridor. I analysen av värdekärnor har dalgången söder om Bogsta fått naturvärdesklass 3. I Biologisk infrastruktur och vilt pekas området mellan Tystberga och Bogsta ut som värdetrakt för boreal lövskog och värdesystem för hagmarker. Alternativ 1A går tvärs genom dessa strukturer. Någon naturinventering har inte utförts för detta område. Sträckningen berör spridd bebyggelse och går nära bebyggelse norr om Tystberga (Nya Utterö och Klävsta).

Slutsatser om Röd eller Grön korridor norr om Skavsta

Banverket ser Röd korridor på sträckan Sillekrog – Skavsta vid en samlad bedömning som det lämpligaste alternativet eftersom det:

- Innebär en kortare restid för såväl långväga som storregionala resenärer.
- Lägre anläggningskostnad.
- Med ovanstående som grund visar Ostlänkens differenskalkyl för denna delsträcka att Röd korridor har bättre samhällsekonomiskt utfall jämfört med Grön korridor.
- Möjliggör ett bättre läge på bytespunkten vid Skavsta.
- Med åtgärder avseende järnvägens förläggning i Röd korridor och bullerminskande åtgärder kan såväl barriäreffekter som störningar minskas för verksamheter och boende.
- Särskild optimering av järnvägens sträckning och utformning i Nyköpingsåns dalgång med hänsyn till dess kulturmiljövården förutsätts i kommande planeringsarbete.

Utvidgning av Röd korridor vid Sjösa

Summering av yttrande

Förslagställaren föreslår en sträckning av huvudbanan som viker av från Röd korridor väster om Tystberga och följer E4 på dess norra sida. Sträckningen passerar Svärtaån mellan E4 och Svärta kyrka och ansluter sedan till Röd korridor igen väster om Hovrasjön.

Förslagsställaren har även tagit fram ett förslag till Bibana som viker av från Bibanans korridor mellan Sjösa och Nyköping. Förslaget passerar Sjösa gruvor och Tunsättersbäcken innan E4 korsas därefter går sträckningen norrut. Enligt förslagställaren kan bibanan ansluta till huvudbanan i Röd korridor, förslagställarens förslag till alternativ sträckning samt Grön korridor.

Svar på yttrande

Banverket har endast arbetat vidare med förslaget till alternativ sträckning av huvudbanan norr om Röd korridor och bibanans anslutning till denna, se motiv för detta i avsnitt "Röd eller Grön korridor norr om Skavsta".

Funktionsbild för huvudbana via Skavsta och lång bibana till Nyköping illustreras i fig 7 och 8.

Trafik

Både huvudbanans och bibanans förslag till sträckningar är något kortare än Röd korridor med dess bibana till Nyköping. Detta ger kortare restider för både höghastighetståg och interregionala tåg vilket innebär något bättre måluppfyllelse.

Järnvägsteknik

För att kontrollera förslagets genomförbarhet har de olika sträckningarna skisserats översiktligt.

Den skissade sträckningen från förslagställaren på sträckning för huvudbanan (Röd korridor) har justerats i förhållande till samrådsförslaget för att kunna korsa E4 med rimlig vinkel. Detta innebär att sträckningen korsar E4 längre söderut, vid Charlottenlund. För att få en bra vinkel med E4 går det inte att lägga korsningspunkten längre norrut. Minsta horisontalradie för järnvägen har använts. Passagen mellan E4 och Uttersjön är smal och kan komma att bli komplicerad. Fram till korsningen till E4 följer Ostlänken marknivån i stort sett. Ostlänken bör ligga i nivå med E4 på så stor del av sträckan som möjligt. Ostlänken passerar över E4. Efter passagen av E4 passeras två höjdparter i djup skärning eller möjligen i tunnel. Svärtaåns dalgång passeras på en lång och hög bro som även spänner över väg 223 på västra sidan dalgången. Kopplingspunkten till bibanan ligger i höjdpartiet väster om dalgången.

För bibanan har framförallt radierna vid anslutningen till den alternativa sträckningen justerats för att få tillräckligt hög standard. Bibanans spår och växlar planeras för 160 km/tim. Vid kopplingspunkten kan bibanans uppspår antingen passera över eller under huvudspåren. E4 passeras på bro. I övrigt kan sträckningen ligga i huvudsak i marknivå.

Förslagställarens förslag till bibana som ansluter till den illustrerade linjen i Röd korridor fungerar inte för 160 km/tim eftersom det inte finns plats för växlar. Hela paketet måste flyttas så att bibanan kommer att korsa E4 mitt i Svärta dalgång. Detta alternativ har inte studerats vidare genom att det med lägre hastighet inte uppfyller funktionskrav ur trafiksynpunkt.

Miljö

Nedan beskrivs förutsättningarna för den alternativa sträckningen av Röd korridors huvudbana.

Sträckningen viker av från Röd korridor och korsar E4 i skogsområdet Svärta skog mellan Tystberga och Sjösa, i höjd med bebyggelsen i Charlottenlund. Sträckningen löper parallellt med E4 några kilometer på den östra sidan. Järnvägen kommer här ligga mycket nära motorvägen. Svärtaåns dalgång korsas på en lång och hög bro strax norr om Gillinge och Säby. Här är dalgången bred med branta sidor. Bebyggelse finns längs dalsidorna söder och norr om sträckningen. Sträckningen passerar sedan de mindre dalgångarna som hör till Tunsättersbäcken i lägen där dessa dalgångar är smala.

Sträckningen berör inte något riksintresseområde för kulturmiljövården. Följande områden i kulturmiljöanalysen berörs: Svärta skog (21), högt kulturmiljövärde, Svärta bruk (22), mycket högt – högsta kulturmiljövärde, Nälberga-Gillinge (24), mycket högt – högsta kulturmiljövärde samt Hagnesta-Svansta (26), mycket högt kulturmiljövärde. Alternativet går mycket nära E4 genom områdena Svärta skog och Svärta bruk där miljön redan är starkt påverkad. Området Nälberga-Gillinge hamnar mellan E4 och Ostlänken, dock med tänkbara naturliga terrängpassager. Området Hagnesta-Svansta passeras i den yttre delen där ett par mindre dalgångar passeras.

Sträckningen berör inte något riksintresseområde för naturmiljö, men Svärtaåns Natura 2000-område berörs på motsvarande sätt som av Röd korridor. Sträckningen går i utkanten av områden som pekats ut som Naturvärdesklass 2 i analysen av värdekärnor. Inom korridoren för Grön bibana har naturinventering genomförts och här berörs biotoper av klass 2 och 3. I övrigt har ingen naturinventering genomförts. Inga utpekade intressen för friluftslivet berörs.

Sträckningen påverkar främst bebyggelsen i Svärtaåns dalgång (Klippinge, Gillinge och Säby) som kommer att ligga i en relativt smal korridor (ca 300 m) mellan E4 och Ostlänken.

Nedan beskrivs förutsättningarna för den alternativa sträckningen av bibanan från Röd korridors huvudbana.

Kopplingspunkten till Röd korridor (den alternativa sträckningen) ligger i skogsmark. Bibanan passerar över E4 och sedan Tunsättersbäckens dalgång. Bibanan berör inte något riksintresseområde för kulturmiljövården.

Bibanan berör inte något riksintresseområde för naturmiljön. Tunsättersbäcken som är tillflöde till Svärtaån passeras. De tidigare utförda naturmiljöutredningarna pekar inte på några högre värden i övrigt, men ingen naturinventering har genomförts för denna sträcka. Bibanan passerar Sörmlandsleden, i övrigt berörs inget område som pekats ut som intressant för friluftslivet. Sträckningen berör enstaka hus som ligger i skogsmarken. Ett stenbrott passeras.

Slutsatser om korridorutvidgning vid Sjösa

Banverket har beslutat att gå vidare med förslagsställarens alternativ, men anpassat till Ostlänkens ändamål och geometriska förutsättningar för en höghastighetsbana i ett kompletterande förstudiearbete med förslaget utredningsområde norr om Röd korridor samt en alternativ sträckning av bibanan kopplat till denna. Banverket går ut på samråd med markägare, allmänhet och myndigheter för detta utredningsområde.

Summering och slutsatser

Förslaget Huvudbanan genom Nyköping kommer inte att studeras vidare då det innebär en förlängning av restiderna för långväga tågresenärer och särskilt för tågresenärer till och från Skavsta. Alternativet innebär troligen mycket stora intrång och genomförandet av tunnarna är mycket osäker av geotekniska skäl. Anläggningsmassan är större och är mer komplex i förhållande till järnvägsutredningens förslag med huvudbanan i Röd korridor och bibana genom Nyköping.

Banverket ser Röd korridor på sträckan Sillekrog – Skavsta som det mest fördelaktiga alternativet att genomföra och möjligheterna till en koppling mellan Röd och Grön korridor påverkar inte detta ställningstagande. Banverket konstaterar dock att det krävs ett fortsatt arbete med åtgärder för att minska konsekvenserna av en sträckning inom Röd korridor på denna delsträcka, särskilt Nyköpingsåns dalgång och passagen vid Bullersta.

En utvidgning av korridoren vid Sjösa ses som en möjlighet att förbättra restiden för samtliga resenärer samt minska konsekvenserna.

Fortsatt arbete

Banverket genomför under juni 2009 samråd om ett utvidgat utredningsområde vid Sjösa rörande en tänkbar alternativ sträckning av Ostlänkens huvudspår och östra bibanedelen till Nyköping. Efter genomfört samråd tar Banverket ställning till om förslaget ska infogas i järnvägsutredningen.

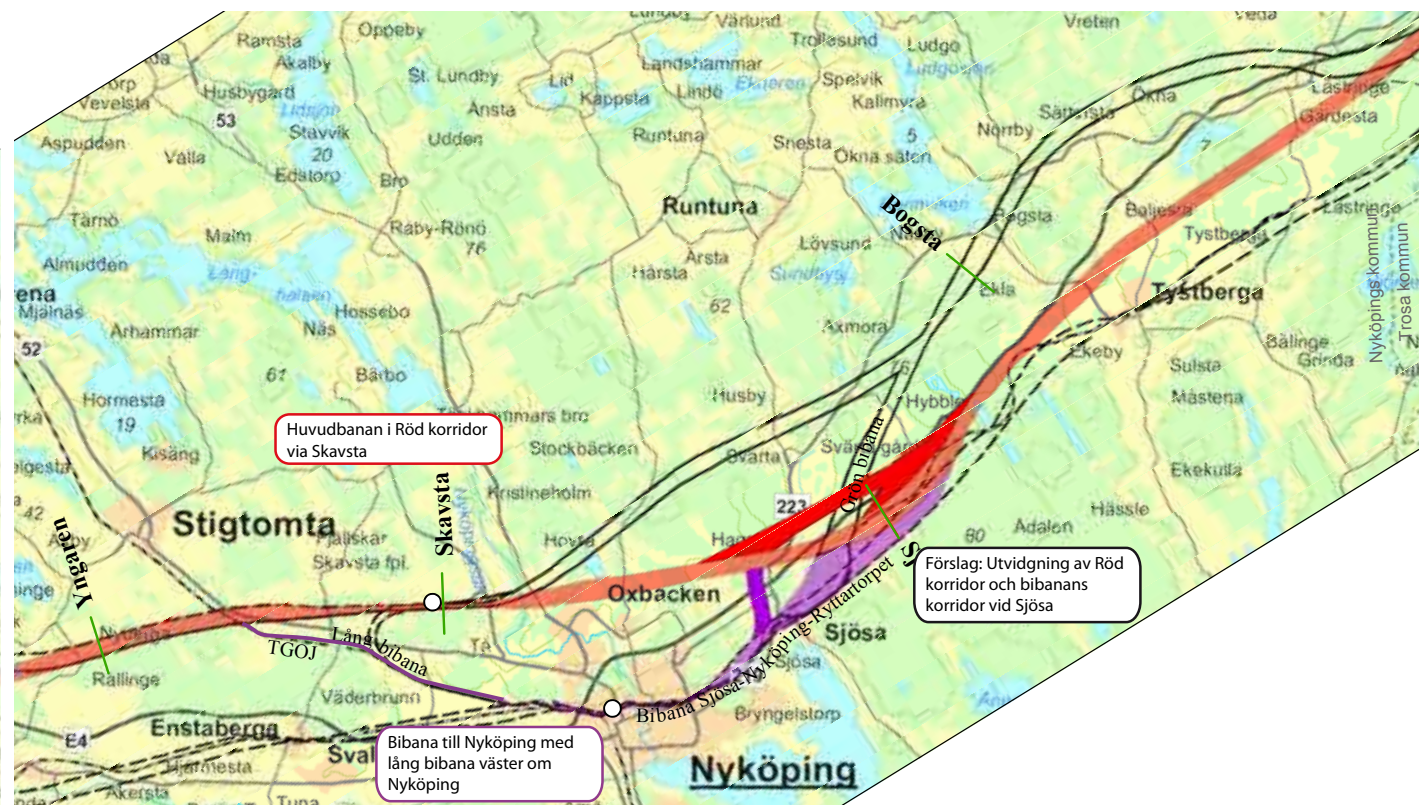


Fig 10. Översiktskarta som visar vilka korridordelar som Banverket avser arbeta vidare med vid Nyköping.

Risk och säkerhet – korridorutvidgning Sjösa

Röd korridor

I den tidigare analysen konstaterades att Röd korridor var fördelaktigare än Grön korridor på den aktuella sträckan mellan Sillekrog och Yngaren. I en jämförelse mellan den nya korridor-delen, norra delkorridoren, och den tidigare röda korridoren (södra delkorridoren) är den nya sträckningen (norra) kortare vilket innebär en lägre risk. Om brolängderna är i samma storleksordning är inte detta avgörande. Då sträckningen för båda alternativen går i naturmark innebär längre tunnlar framförallt en ökad risk för resande ombord på tågen. Om vi antar att tunnellängderna är i samma storleksordning så finns inga skillnader i detta avseende. Om norra delkorridoren innebär betydligt längre tunnelängder ökar risken för detta alternativ.

Den norra delkorridoren tangerar sträckningen för E4 vilket kan innebära risker för dels påkörning, dels påverkan från motorvägen i händelse av farligt godsolycka på vägen. Nu kommer med stor sannolikhet åtgärder krävas för att inte påkörning skall kunna ske, detta kommer bli komplext och troligtvis kostsamt, särskilt vid Uttersjön.

Sammantaget blir skillnaderna ur risksynpunkt troligen inte stora, den kortare sträckningen (norra delkorridoren) innebär lägre risk, samtidigt som risken ökar marginellt på grund av närheten till E4:an. Riskerna vid E4 går att hantera till en ökad kostnad som bör ställas mot den reducerade kostnaden av en betydligt kortare sträckning inom norra delkorridoren.

Tunnellängderna, brolängder, avsnitt med skärningar respektive bank har betydelse för riskbil-den varför det möjligtvis kan vara rimligt att försöka bedöma detta ytterligare.

Bibana Nyköping

Den föreslagna sträckningen för bibanan inom den västra delkorridoren är betydligt kortare än inom den östra delkorridoren vilket medför en lägre risk för denna.

Den västra delkorridoren innebär att järnvägen till största delen går i skogsmark. E4:an korsas med bro, vilket innebär en ökad risk för dels ombordvarande och även trafikanter på E4:an vid en urspårning. Inom den östra delkorridoren korsas inte E4.

I den östra delkorridoren går bibanan utmed befintlig sträckning över Svärtaån och nära befintlig bebyggelse i Sjösa. För ombordvarande innebär passagen över Svärtaån en förhöjd risk. De största riskerna finns dock för de som uppehåller sig i närheten av spåret i befintlig sträckning, d.v.s barn och ungdomar som kan bli påkörda i Sjösaområdet.

En sträckning inom den östra delkorridoren utmed det befintliga spåret kommer att innebära mer risker i byggskedet, dels på grund av närheten till Sjösa men också på grund av närheten till befintligt spår som dessutom kommer korsas fyra gånger.

Den västra delkorridoren passerar Tunsättersbäcken, ett biflöde till Svärtaån. Den västra delkorridoren går betydligt längre från bebyggelse och under byggtiden kan bibanan byggas till stor del utan påverkan på befintligt spår.

Sammantaget bedöms riskerna bli betydligt lägre för bibanans sträckning inom den västra delkorridoren.

Slutsatser

Sammantaget innebär en sträckning av Ostlänkens huvudbana inom den norra delkorridoren och bibana Nyköping inom den västra delkorridoren mindre risker, bl.a p.g.a. att det sammantaget är kortare sträckningar.

3.3 Svar MSB efter utställelse

BAKGRUND OCH SYFTE

Ostlänkens järnvägsutredning är uppdelad på två avsnitt; Järna - Norrköping och Norrköping C - Linköping C. Inom ramen för dessa två separata järnvägsutredningar har riskanalyser genomförts för respektive avsnitt. Gemensamma aspekter rörande risk och säkerhetsfrågor redovisas i en gemensam utredningsdel. Dessa aspekter innefattar bl.a ambitionsnivåer, mål, gemensamma förutsättningar och förslag till riskreducerande åtgärder.

Järnvägsutredningarna har nu varit utställda för allmänhet, organisationer och myndigheter. Från MSB har framförts att risk och säkerhetsfrågorna har behandlats på ett seriöst och bra sätt, men man har också framfört följande synpunkter, i remissyttrande och muntligt:

- Det är svårt att sätta sig in i risköversväganden då frågorna behandlats något olika i respektive järnvägsutredning, man kan inte förorda något alternativ.
- Det är svårt att koppla åtgärdsförslagen i gemensamma delen mot de två riskanalyserna då de bygger på olika synsätt.
- Man saknar behandling av miljörisker i riskanalyserna.

Syftet med detta avsnitt är att belysa dessa frågor och översiktligt peka på hur den fortsatta hanteringen kommer att se ut.

VÄRDERING OCH PLANERAD FORTSATT HANTERING AV IDENTIFIERADE FRÅGOR

Riskanalyser i respektive järnvägsutredning

Riskanalyserna i de två järnvägsutredningarna har genomförts enligt samma riskhanteringsprocess, se fig 11. Till viss del har dock olika metoder använts när det gäller att inventera och analysera riskerna. I delen Järna - Norrköping har klassificering av olika händelser utförts varefter risknivåer har beräknats för de olika korridorerna. Resultatet redovisas med hjälp av GIS. För delen Norrköping - Linköping har en mer traditionell "grovanalys" genomförts, där risk- och säkerhetspåverkande faktorer identifieras och bedöms kvalitativt.

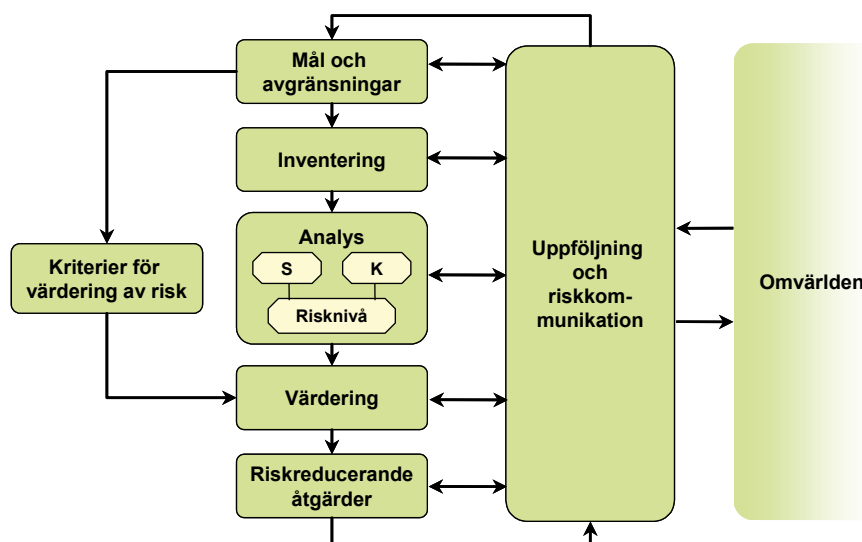


Fig 11 Riskhanteringsprocessen (Räddningsverket, 2001; 2003). (S=sannolikhet; K=konsekvens).

Följande bör noteras:

- Även om det finns många gemensamma aspekter i de två utredningarna så är det två separata järnvägsutredningar som genomförts, där val av korridor i det ena avsnittet inte styrs av valet i det andra avsnittet.
- Ett mycket omfattande uppföljnings- och risk kommunikations arbete har genomförts med representanter från de berörda länsstyrelsernas riskenheter, räddningstjänsterna och Räddningsverket. Alla delar i riskhanteringsprocessen har öppet beskrivits, dels innan arbetet påbörjats, dels under arbetet samt när arbetet redovisats för att kontinuerligt ge representanterna möjlighet att ställa frågor, ifrågasätta metodik mm.
- Även om metodiken till viss del är olika så är syfte och målsättningar med de två riskanalyserna de samma, d.v.s att:
 - bedöma genomförbarhet ur risksynpunkt
 - identifiera och beskriva skillnader mellan de olika korridoralternativen ur risksynpunkt
 - identifiera frågor som är viktiga att hantera i det fortsatta utredningsarbetet
 - kriterierna för att värdera riskerna är samma för båda, dock kommer detta att bli tydligare under arbetet med järnvägsplanen då det gemensamma dokumentet kring tolerabla risknivåer kommer att användas.

Förenklat kan syftena med de olika utredningsskedena beskrivas enligt följande:

- Förstudie - Ska svara på frågan: Om järnväg ska byggas?
- Järnvägsutredning - Ska svara på frågan: Var (korridor)?
- Järnvägsplan - Ska svara på frågan: Hur?

Det är vår bedömning att båda riskanalyserna uppfyller syftena i en järnvägsutredning. I efterföljande utredningsskeden kommer fördjupade riskanalyser att genomföras. Den ambitionsnivå avseende tolerabla risknivåer som tagits fram under järnvägsutredningen kommer i många avseende att styra upp formatet på dessa riskanalyser.

Hantering av åtgärdsförslag i den gemensamma delen

I järnvägsutredningens gemensamma del redovisas ett antal förslag till riskreducerande åtgärder. Flera av dessa avser frågor som aktualiseras i samband med höghastighetskonceptet. Andra är av mer generell natur. I respektive riskanalys redovisas dels åtgärdsområden som är giltiga för båda avsnitten men också åtgärdsområden som är specifika för det aktuella avsnittet.

Som nämnts ovan så är syftet med en järnvägsutredning att skapa underlag för val av korridor och därmed inte att beskriva exakta lösningar. Detta är inte möjligt att genomföra innan linjen för järnvägen är bestämd. Punkter listade under "Riskreducerande åtgärder" är därför formulerade som åtgärdsområden som är viktiga att beakta i det fortsatta utredningsarbetet, snarare än konkreta åtgärder. Detta innebär också att de, i större eller mindre grad, är relevanta för båda avsnitten. Inom båda avsnitten gäller att val av korridor kommer att ha betydelse för den fortsatta värderingen av åtgärdsområdena, t.ex. kommer behov av stängsling att vara beroende av korridorval.

I nästa skede, järnvägsplan, kommer linjen inom vald korridor att bestämmas i höjd och sidled. Vidare kommer underlag inom höghastighetsrelaterade frågor att finnas framme. Detta tillsammans med mer detaljerade riskanalyser kommer att ge underlag för konkreta åtgärdsrekommendationer.

Hantering av miljörisker

Miljörisker kan uppkomma såväl i samband med byggande som drift av järnväg. När det gäller drift av järnväg så är miljörisker i första hand relaterat till risk för utsläpp av farligt gods. I järnvägsutredningen så har en av utgångspunkterna varit att Ostlänken primärt kommer att upplåtas för persontrafik. Banan dimensioneras inte för traditionell tung godstrafik. Det som kan bli aktuellt är s k lättgodstransporter. Med detta avses lätta, snabba transporter av högvärdigt gods som skall försörja storstadsregionerna (posttåget är det exempel som finns för närvarande). Detta är anledningen till att miljörisker under drift inte belyses specifikt i riskanalyserna för de två avsnitten. Annan typ av miljöpåverkan som buller, skärmningseffekter, mm behandlas i respektive MKB.

Miljöpåverkan under byggnation kan uppkomma till följd av dräneringseffekter, utsläpp av drivmedel, slamning vid sättning av KC-pelare, hantering av förorenade massor, mm. Denna typ av miljörisker har kortfattat berörts i respektive riskanalys. Någon djupare behandling av denna typ av frågor har inte ansetts relevant i järnvägsutredningen. Dessa frågor kommer att hanteras, med alltmer ökande detaljeringsgrad, i efterföljande faser - fram till arbetsberedningar och kontrollprogram under entreprenadarbeten.

4 Samrådsredogörelse korridorutvidgning vid Sjösa

4.1 Beslut av kompletterande utredningskorridor norr om Sjösa

Efter samråd med myndigheter och berörda har kompletterande utredningskorridor norr om Sjösa beslutats. Inkomna synpunkter under samrådstiden föranleder inte någon ändring. Inkomna synpunkter finns sammanställda i förteckningen nedan. Beslutet meddelades till berörda 2009-09-16.

Efter beslutet har Järnvägsutredningens rapport och MKB kompletterats så att handlingarna redovisar även dessa korridordelar. Utökningen har konsekvensbeskrivits och Länsstyrelsen har kvalitetsgodkänt kompletteringen av miljökonsekvensbeskrivningen 2009-10-29.

4.2 Samrådsredogörelse

Bakgrund

I utställelsen av järnvägsutredningen har yttranden inkommit om en genare sträckning av Ostlänkens huvudbana samt en kortare bibana. Förslaget kan efter korrigering för teknisk standard för höghastighetsjärnväg medföra kortare restid för såväl passerande tåg som tåg till och från Nyköping samtidigt som ytterligare möjligheter kan finnas att passera Svärtaån och E4. Se även kap 3.2.

Ett samråd för utökning av utredningsområdet för Röd korridor samt Bibana Nyköping har genomförts under tiden 2009-06-01 -- 06-30.

Utökningen berör 10 fastighetsägare och vägrättshavaren Vägverket, vilka har fått brev med material för synpunkter. Annonsering i Södermanlands Nyheter samt på Banverkets hemsida har skett.

Inkomna synpunkter

Tabell 4.2.1 Förteckning över synpunkter - korridorutvidgning vid Sjösa		
Synpunkter från	Synpunkter avseende	Banverkets kommentar
Vägverket	Inga invändningar mot utökning.	
Säby Gård Hans af Sillén	Anför enskilda skäl: En dragning så långt norrut i korridoren för att så långt möjligt minska fastighetens kringskurenhet av järnväg och motorväg. Är tidigare redan berörd av Röd korridor och önskar Grön korridor.	Banverket har haft enskilt samråd med Säby gård. Järnvägens exakta dragning och höjdläge med hänsyn bl.a till barriäreffekter preciseras i nästa skede i samråd med berörda fastighetsägare.
Ulf och Laine Sivertun	Positiva till utökningen.	
Länsstyrelsen i Södermanlands län	Funnit att inga väsentliga allmänna intressen talar emot att det utökade utredningsområdet tas in i järnvägsutredningen. Pekar dock på att passage av bergtäkt bör be-lysas. Beslut har 2009-03-30 tagits av Länsstyrelsen att utöka tillståndet för bergtäkten till 2029.	Underlag avseende beslut om berg-täkt fogas till järnvägsutredningen.

Del 2 Samrådsredogörelse 2004-2008

Samrådsmål och samrådet under järnvägutredningens gång finns i *Gemensam del*. Genomförandet och resultatet av samrådet finns i respektive avsnittsutredning. I denna bilaga finns

- upplägget för samrådet (gemensamt för avsnitten)
- förteckning över samrådsparterna och dess möten
- förteckning över möten samt inbjudan med allmänhet och miljöorganisationer
- förteckning över inkomna synpunkter med Banverkets kommentarer
- samrådsredogörelser korridorutvidgningar

Protokoll och minnesanteckningar från samrådsparterna biläggs inte, men finns diareförlästa hos Banverket F07-295/SA30.

1 Samrådets upplägg

Samrådet i planeringen av en ny järnväg i de första stegen avser allmänna intressen. Samrådet är en enda process från förstudien till utställelsen av järnvägsutredningen, där samrådet avslutas med en presentation av fördelar och nackdelar med alternativ för åtgärden.

Deltagandet

Planeringen av den nya höghastighetsbanan mellan Järna och Linköping innebär att utredningen har varit nyorienterande dels på grund av sin omfattning, dels på grund av ett för Sverige nytt trafiksystem. Samrådet med framför allt regionens olika parter har därför i högsta grad varit nödvändigt för att Banverket ska kunna skapa en konkurrenskraftig järnväg som ger samhällsnytta såväl nationellt som regionalt. Deltagandet från länsstyrelser, regionförbund, trafikutövare, kommuner och andra berörda intressenter har varit engagerat och omfattande.

Samrådet med miljöorganisationer har framför allt i olika naturinventeringarna tillfört utredningen information. Engagemanget från kulturmiljöorganisationer har varit lägre. Genom den nya utredningsmetod som användes i de övergripande kulturmiljöanalyserna sammanställdes ny och gammal kunskap professionellt, vilket ändå borgar för att ingenting väsentligt har förbisetts. Metodens intentioner att genom intervjuer av "brukare", alltså platsens invånare, har inte genomförts. Men då inbjudan till samrådsmöten har gått direkt till miljöorganisationer har det funnits möjlighet att lämna synpunkter vid flera tillfällen.

Samrådet med allmänheten är i mångt och mycket ett samråd med fastighetsägare. De flesta som engagerar sig i planeringen av den nya järnvägen är berörda genom att deras liv kan bli förändrat, inte för att tala om för Banverket vilka allmänna intressen som ska tas hänsyn till i planeringen. En lång utredning som denna innebär stora uppoffringar för enskilda som väntar på att få besked om var järnvägen ska gå. Dock har åtskilliga synpunkter kommit in som avser allmänna intressen och med detta även förslag på sträckningar

Samrådsformer

Utgångspunkten för samrådet har varit att alla som är beroende av eller intresserade av att delta i samrådet ska kunna göra detta utan svårigheter. Genom olika kanaler har budskapet om att "samrådet pågår hela tiden" förmedlats. Genom en god tillgänglighet har synpunkter kommit in fortlöpande liksom att enskilda möten genomförts.

Allmänhetens kännedom om järnvägsutredningen bedömdes från början vara relativt god, eftersom förstudien för Ostlänken genomförts mellan 2001 och 2003 samt att Banverket respektive regionala intressen tidigare utrett en dubbelspårig järnväg i olika utredningar.

Under sommaren 2004 informerades fastighetsägare i korridorerna om att järnvägsutredningen påbörjats och om kommande samråd samt att deras fastighet ligger helt eller delvis inom korridoren vilket visades på en bifogad karta. En broschyr om Ostlänken bifogades som beskriver järnvägsutredningen och samrådet. Natur- och kulturmiljöorganisationer på riks-, regional- och lokalnivå informerades med ett utskick av broschyren.

Kommuner, myndigheter och andra intressenter

Intressenters medverkan har efter utredningens behov satts samman i grupper i återkommande möten. Inledningsvis startades planeringsmöten med länsstyrelserna i juni 2003 liksom med en referensgrupp där samtliga berörda intressenter deltog från Stockholm i norr till Mjölby i söder samt Oxelösunds kommun. När det översiktliga kultur- och naturmiljöarbetet startade 2004 inleddes samrådsmöten med länsstyrelsernas kultur- respektive naturmiljöenheter. Ett fördjupat samråd med länsstyrelserna inleddes för att undersöka andra möjligheter för en sträckning, där Ostlänkens intrång kan innebära påtaglig skada. Där medverkade även Riksantikvarieämbetet. När utredningsarbetet fördjupades upphörde den övergripande referensgruppen och samrådsgrupper startade inom respektive område: regionförbunden och trafikutövare för trafiksystem; Jernhusen, kommuner och trafikutövare samt Vägverket för bytespunkter; länsstyrelser, Räddningsverket, kommuner för risk och säkerhet. Den samlade informationen som den tidiga referensgruppen fick hanteras nu utanför Banverkets regi.

Miljöorganisationer och allmänhet

Miljöorganisationers och allmänhetens medverkan har från början utpekats till minst två tillfällen före utställelsen: Ett inledande möte minst en gång i varje berörd kommun med avsikt att inhämta information om vilka gemensamma intressen som ska tas hänsyn till i planeringen, ett uppföljande möte minst en gång i varje kommun för att stämma av om det är något ytterligare vilket inte kom med vid första tillfället.

Samrådet med allmänheten och miljöorganisationer har planerats utifrån utredningens problematik och människors möjligheter att enkelt delta i samrådet.

Därför är första omgången 2004 genomförd med allmänheten med traditionella stormöten, med paus för individuella frågor och med återsamling för diskussion i plenum. Miljöorganisationer inbjöds till särskilda möten för att kunna medverka med sin kompetens och för Banverket att få ett kontaktnät för återkommande informationsutbyte.

Vid andra tillfället genomfördes samtliga möten med öppet hus utom i Nyköping. Mötena genomfördes för Järna-Norrköping under december 2006 och för Norrköping-Linköping i maj 2007. Avsikten med mötena var att stämma av den illustrerade sträckningen vilken tagits fram först och främst för att beräkna anläggningskostnad, men gav en god anledning för avstämning avseende de allmänna intressena utifrån brukarperspektiv som inte fullt ut genomförts i de tidiga

kulturmiljöanalyserna. I Nyköping behövde inkomna förslag till stationslägen presenteras. Detta gjorde sig bäst i en samlad form med avsikt att en allmän diskussion i staden skulle komma till stånd om vad som var bäst för staden.

Särskilda samråd med allmänhet och miljöorganisationer

För prövning av Natura 2000 avseende passage av Tullgarn hölls samråd enligt miljöbalken kap 7:28. Det var ett inledande möte i december 2004 och ett uppföljande möte den 27 april 2006 inför inlämnandet av miljökonsekvensbeskrivningen.

Korridorutvidgningar som föranletts av olika behov av att förbättra möjligheter till alternativa sträckningar har föregåtts av samråd. Vid smärre utvidgningar och få berörda har brev direkt till fastighetsägare och miljöorganisationer använts samt annons i pressen. När beslut tagits om utvidgningen har berörda fastighetsägare informerats.

Utökningsområdena i Vagnhärad innebär en sådan stor förändring av utredningskorridorerna att ett samrådsmöte med presentation var lämpligt och inte minst möjligheter för kommuninvånarna att ställa frågor om den förändring som Banverkets förslag till utökning innebar. Efter beslutet om utvidgningen har ett nyhetsbrev skickats till alla som har postnummer Vagnhärad.

Aktiviteter för att skapa intresse för samrådet

Banverkets ambition att vidga kretsen av intresserade gäller dels att öka kvinnors deltagande i samrådet, dels kretsen som inte är fastighetsägare.

På sträckan Järna-Norrköping bjöds in till en diskussionskväll om "Ostlänken – en jämställd järnväg?" Banverkets deltog på ett möte hos Pendlarföreningen Ostkanten i Nyköping med en introduktion av frågan. Utöver detta infördes intresseväckande färgannonsering Södermanlands Nyheter och sattes upp affischer på Nyköpings stationsområde för eventuella spontanbesökare. Till diskussionskvällen kom 11 personer varav 7 män.

För kulturmiljön som av tradition ofta engagerar kvinnor ordnades ett möte i Nyköping för sträckan Järna-Norrköping, där allmänheten inbjöds till att träffa experter som arbetat kulturmiljöanalysen. Till detta möte kom flest fastighetsägare. Inbjudan skedde genom en intresseväckande färgannonsering i Södermanlands Nyheter och Norrköpings tidningar samt affischering

I samband med det uppföljande samrådsmötet på sträckan Norrköping C-Linköping C anordnades en hållristningsvandring i Himmelstalund i Norrköping under ledning av Katty Wahlström från Historiska museet i Stockholm, som expert på Himmelstalunds fornminnesområde. Uppslutningen av allmänheten var relativt stor men intresset för samrådet i form av öppet hus var ringa. Inbjudan skedde genom intresseväckande färgannonsering i Östgöta-correspondenten, Norrköpings tidningar, Folkbladet, Extra Östergötland.

Möjligheter till att lämna synpunkter

Genom kommunikationsstrategin "öppenhet i planeringen och tillgänglighet" stöds samrådets mening som den formulerats i miljöbalken. Fortlöpande har frågor kunnat diskuteras genom olika kanaler och den kunskap som projektet haft har också delgetts när så har varit möjligt. Synpunkter har lämnats via telefon, e-post, brev, på allmänna och enskilda möten samt i det öppna forum som finns på Banverkets hemsida. Ambitionen har varit att ha en god tillgänglighet för kontakter för att människor snabbt ska få svar.

2 Förteckning över samrådsparterna och dess möten

2.1 Samråd med myndigheter

Tabell 2.1.1 Samrådsmöten med myndigheter		
Samrådsmöte	Mötestillfällen	Samrådsgrupp
Vägverket Region Stockholm	2007-08-21	Astrid Rahlén, Vägverket Linda Axelsson, Södertälje kommun Kurt Eriksson, Banverket Proj Ostlänken Tomas Holmström, Banverket Ulrika Bernström, SWECO Eva Lexén-Gramenius, SWECO
Vägverket Region Sydöst	2007-05-25 2008-05-26	Tomas Köhler, Banverket Proj Ostlänken Ulf Winkranz, Vägverket P-O Persson, Vägverket Raja Ilijason, FB Engineering Johanna Rödström, FB Engineering
Kulturmiljö	2004-06-24 2004-08-19 2004-09-22 2004-11-18 2005-01-19 2005-02-17 2005-03-23 2005-05-11 2005-06-08 2006-09-13 2006-11-09 2006-12-19 2007-01-23 2007-02-21 2007-03-14 2007-04-12 2007-05-08 2007-06-26 2007-08-30 2007-10-15 2007-11-21 2007-12-09 2008-01-09 2008-01-15 2008-01-31 2008-02-04 2008-02-04 2008-03-18	Anders Elam, Banverket Proj Ostlänken Mattias Bååth, FB Engineering Susanna Broström, SWECO Birgitta Sander, Riksantikvarieämbetet Karin Beckman-Thoor, Riksantikvarieämbetet Ann Luthander, Länsstyrelsen D-län Patrik Nissen, Länsstyrelsen D-län Agneta Åkerlund, Länsstyrelsen D-län Carin Claréus, Länsstyrelsen E-län Jan Dunér, Länsstyrelsen AB-län Anna Lindquist, FB/Östergötlands länsmuseum Kjell Svarvar, FB/Östergötlands länsmuseum

Tabell 2.1.1 Samrådsmöten med myndigheter		
Samrådsmöte	Mötestillfällen	Samrådsgrupp
Planeringsmöten med Länsstyrelserna i Stockholms (AB-län), Södermanlands (D-län) och Östergötlands län (E-län)	2003-06-10	Tomas Köhler, Banverket Proj Ostlänken
	2003-09-12	Anders Elam, Banverket Proj Ostlänken
	2003-11-25	Eva Dufva, Banverket Proj Ostlänken
	2004-01-16	Lena Hesselgren, Banverket Proj Ostlänken
	2004-02-19	Örjan Hallnäs, Länsstyrelsen AB-län
	2004-03-26	Jan Dunér, Länsstyrelsen AB-län
	2004-04-21	Inger Holmqvist, Länsstyrelsen AB-län
	2004-05-25	Agneta Claesson, Länsstyrelsen D-län
	2004-09-02	Agneta Åkerlund, Länsstyrelsen D-län
	2004-11-03	Ann Luthander, Länsstyrelsen D-län
	2005-01-19	Ingvar Jansson, Länsstyrelsen D-län
	2005-03-15	Patrik Nissen, Länsstyrelsen D-län
	2005-05-11	Staffan Karlsson, Länsstyrelsen D-län
	2005-09-09	Ulrika Schröder, Länsstyrelsen D-län
	2006-01-18	Carin Claréus, Länsstyrelsen E-län
	2006-03-16	Catarina Jacobsson, Länsstyrelsen E-län
	2006-05-03	Elisabet Weber, Länsstyrelsen E-län
	2006-06-15	Eva Kihlkrans, Länsstyrelsen E-län
	2006-11-27	Göran Thunberg, Länsstyrelsen E-län
	2007-01-23	Jan Persson, Länsstyrelsen E-län
	2007-03-14	Sten Persson, Länsstyrelsen E-län
	2007-06-28	
	2007-09-11	
	2007-12-05	
	2008-02-26	
	2008-08-26	
Länsstyrelsen i Stockholms län	2008-05-29	Tomas Köhler, Banverket Proj Ostlänken Anders Elam, Banverket Proj Ostlänken Eva Dufva, Banverket Proj Ostlänken Lena Hesselgren, Banverket Proj Ostlänken Inger Holmqvist, Länsstyrelsen AB-län Örjan Hallnäs, Länsstyrelsen AB-län Jan Dunér, Länsstyrelsen AB-län Claes Hallberg, Länsstyrelsen AB-län Susanna Broström, SWECO

Tabell 2.1.1 Samrådsmöten med myndigheter		
Samrådsmöte	Mötestillfällen	Samrådsgrupp
Länsstyrelserna i Södermanlands och Östergötlands län	2008-05-29	Tomas Köhler, Banverket Proj Ostlänken Anders Elam, Banverket Proj Ostlänken Eva Dufva, Banverket Proj Ostlänken Lena Hesselgren, Banverket Proj Ostlänken Patrik Nissen, Länsstyrelsen D-län Agneta Claesson, Länsstyrelsen D-län Agneta Åkerlund, Länsstyrelsen D-län Rolf Andersson, Länsstyrelsen D-län Staffan Karsson, Länsstyrelsen D-län Elisabeth Weber, Länsstyrelsen E-län Carin Claréus, Länsstyrelsen E-län Jan Persson, Länsstyrelsen E-län Göran Thunberg, Länsstyrelsen E-län Susanna Broström, SWECO Johanna Rödström, FB Engineering
Naturmiljö	2004-08-31 2004-10-01 2004-11-09 2004-12-06 2005-01-26 2005-02-23 2005-04-21 2005-06-02 2005-08-30 2005-09-29 2005-11-09 2005-12-14 2006-08-30 2006-09-27 2006-10-25 2006-11-29 2007-01-24 2007-03-06 2007-04-18 2007-06-26 2007-08-30 2007-10-15	Anders Elam, Banverket Proj Ostlänken Magnus Kjellberg, Banverket Proj Ostlänken Susanna Broström, SWECO Martin Ljungström, SWECO Mattias Bååth, FB Engineering Anna Sandström, FB/Calluna Örjan Hallnäs, Länsstyrelsen AB-län Staffan Karlsson, Länsstyrelsen D-län Agneta Claesson, Länsstyrelsen D-län Jan Persson, Länsstyrelsen E-län Bo Ljungberg, Södertälje kommun Karl-Axel Reimer, Trosa kommun Kajsa Nilsson, Nyköpings kommun Kaj Almqvist, Norrköpings kommun Gunnar Ölvingson, Linköpings kommun

Tabell 2.1.1 Samrådsmöten med myndigheter		
Samrådsmöte	Mötestillfällen	Samrådsgrupp
Naturresurser och hälsa	2007-01-30 2007-02-28	Anders Elam, Banverket Proj Ostlänken Magnus Kjellberg, Banverket Proj Ostlänek Mattias Bååth, FB Engineering Susanna Broström, SWECO Ulrika Bernström, SWECO Jutta Zeilon, Länsstyrelsen AB-län Mats Nygren, Länsstyrelsen D-län Lars Fager, Länsstyrelsen D-län Göran Thunberg, Länsstyrelsen E-län
Tullgarns Natura 2000-område	2004-11-12	Anders Elam, Banverket Proj Ostlänken Tomas Köhler, Banverket Proj Ostlänken Eva Dufva, Banverket Proj Ostlänken Anna Nordqvist, Banverket Proj Ostlänken Lena Hesselgren, Banverket Proj Ostlänken Hanna Dittrich Söderman, Länsstyrelsen AB-län Lena Hackzell, Länsstyrelsen AB-län Agneta Claesson, Länsstyrelsen D-län Carina Jönhill, Länsstyrelsen D-län Karin Bergkvist, Länsstyrelsen D-län Mats Gustafsson, Trosa kommun Bo Ljungberg, Södertälje kommun
Myndigheter, MKB-seminarium	2007-05-15	Tomas Köhler, Banverket, Proj Ostlänken Anders Elam, Banverket, Proj Ostlänken Eva Dufva, Banverket, Proj Ostlänken Susanna Broström, SWECO Ulrika Bernström, SWECO Mattias Bååth, FB Engineering Catharina Lindberg, Banverket Thomas Enell, Luftfartsstyrelsen Birgitta Sander, Riksantikvarieämbetet Ebbe Adolfsson, SNV Björn Wiberg, SGU Charlotte Norrlander, Vägverket Ann Luthander, Länsstyrelsen D-län Agneta Åkerlund, Länsstyrelsen D-län Ingvar Jansson, Länsstyrelsen D-län Elisabet Weber, Länsstyrelsen E-län Carin Claréus, Länsstyrelsen E-län Catarina Jacobsson, Länsstyrelsen E-län

2.2 Samråd med referensgrupper

Tabell 2.2.2 Samrådsmöten med referensgrupper		
Samrådsmöte	Mötestillfällen	Samrådsgrupp
Plan- och projektgruppen	2003-06-18 2003-09-02 2003-11-12 2004-01-22 2004-03-16 2004-05-12 2004-08-25 2004-10-14 2004-12-10 2005-03-09 2005-06-09 2005-10-13	Tomas Köhler, Banverket Proj Ostlänken Christer Andén, Södertälje kommun Björn Wieslander, Trosa kommun Mats Gustafsson, Trosa kommun Lars Granath, Nyköpings kommun Lars-Åke Svensson, Nyköpings kommun Cecilia Mårtensson, Norrköpings kommun Hans Revenhorn, Norrköpings kommun Karin Elfström, Linköpings kommun Lars Forsberg, Mjölby kommun Carina Jönhill, Regionförbundet Sörmland Per Sandström, Regionförbundet Östsam Anders Lennartsson, Östgötatrafiken Charles Larsson, Östgötatrafiken Eje Larsson, Länstrafiken Ingemar Bergström, Länstrafiken Ingvar Jansson, Länsstyrelsen D-län Catarina Jacobsson, Länsstyrelsen E-län Leif Jonsson, Länsstyrelsen E-län Mats Jonsäter, Länsstyrelsen AB-län Gunnar Sibbmark, Europakorridoren Ingemar Lundin, SJ
Järna	2006-03-31 2006-04-26 2006-06-22 2006-08-30 2006-09-21	Tomas Köhler, Banverket Proj Ostlänken Anders Lundberg, Banverket Proj Ostlänken Kurt Eriksson, Banverket Proj Ostlänken Cecilia Mårtensson, Södertälje kommun Ann-Charlotte Alvehag, Regionplane- och trafik- kontoret Bengt Larsson, Vägverket Gunilla Glantz, SL Eva Lexen Gramenius, SWECO Jenny Widell, SWECO Katarina Schylberg, SWECO

Tabell 2.2.2 Samrådsmöten med referensgrupper		
Samrådsmöte	Mötestillfällen	Samrådsgrupp
Bytespunkt Vagnhärad	2006-02-24 2006-04-11 2006-05-03 2006-05-31 2006-08-24 2006-10-04 2006-12-19 2007-02-27 2007-04-19 2007-06-05 2007-09-21 2007-11-01 2008-04-28 2008-09-01	Tomas Köhler, Banverket Proj Ostlänken Anders Lundberg, Banverket Proj Ostlänken Kurt Eriksson, Banverket Proj Ostlänken Björn Wieslander, Trosa kommun Mats Gustafsson, Trosa kommun Emilie Malmström, Trosa kommun Johan Sandlund, Trosa kommun Ingemar Bergström, Länstrafiken Håkan Johansson, Jernhusen Bengt Larsson, Vägverket Vahid Farahrouz, Regionförbundet Sörmland Jenny Widell, SWECO Eva Lexen Gramenius, SWECO
Bytespunkt Skavsta	2004-08-25 2005-09-30 2005-10-28 2006-01-24 2006-03-22 2006-04-25 2006-06-07 2006-08-14 2006-10-04 2006-12-06 2007-02-27 2007-04-17 2007-05-28 2007-06-28 2007-09-21 2007-11-01	Tomas Köhler, Banverket Proj Ostlänken Anders Lundberg, Banverket Proj Ostlänken Kurt Eriksson, Banverket Proj Ostlänken Joakim Lindholm, Skavsta Lars-Åke Svensson, Nyköpings kommun Anders Svedberg, Nyköpings kommun Hans Nilsson, Nyköpings kommun Anders Torbrand, Lfs Ingemar Bergström, Länstrafiken Bengt Larsson, Vägverket Håkan Johansson, Jernhusen Vahid Farahrouz, Regionförbundet Sörmland Jenny Widell, SWECO Eva Lexen Gramenius, SWECO
Åby - Krokek	2006-04-10 2006-05-09 2006-06-12	Anders Lundberg, Banverket Proj Ostlänken Kurt Eriksson, Banverket Proj Ostlänken Lisa Rehnström, Norrköpings kommun Stefan Dahlkog, Regionförbundet Östsm Jenny Widell, SWECO Eva Lexen Gramenius, SWECO

Tabell 2.2.2 Samrådsmöten med referensgrupper		
Samrådsmöte	Mötestillfällen	Samrådsgrupp
Dialogmöten med regionförbunden	2004-09-02	Tomas Köhler, Banverket Proj Ostlänken
	2004-12-17	Anders Lundberg, Banverket Proj Ostlänken
	2005-02-07	Eric Huot, Banverket Proj Ostlänken
	2005-06-08	Ann-Charlotte Alvehag, RTK
	2005-06-21	Cecilia Mårtensson, Södertälje kommun
	2005-09-06	Eje Larsson, Länstrafiken
	2005-10-12	Bengt Stålnér, Östgötatrafiken
	2005-10-20	Charles Larsson, Östgötatrafiken
	2005-12-25	Gunilla Glantz, SL
	2006-03-14	Stefan Dahlkog, Regionförbundet Östsam
	2006-04-03	Vahid Farahrouz, Regionförbundet Sörmland
	2006-04-05	Lotta Palmlund, Banverket
	2006-05-16	
	2006-06-19	
	2006-09-21	
	2006-12-01	
	2007-02-13	
	2007-04-10	
	2007-06-12	
	2007-09-11	
	2007-10-24	
	2007-12-05	
Bytespunkt Nyköping	2005-09-27	Tomas Köhler, Banverket Proj Ostlänken
	2005-10-28	Anders Lundberg, Banverket Proj Ostlänken
	2006-01-24	Kurt Eriksson, Banverket, Proj Ostlänken
	2006-03-06	Lars-Åke Svensson, Nyköpings kommun
	2006-04-06	Lars Granath, Nyköpings kommun
	2006-05-08	Anders Svedberg, Nyköpings kommun
	2006-06-09	Hans Nilsson, Nyköpings kommun
	2006-08-24	Thomas Nygård, Oxelösunds kommun
	2006-09-26	Bengt Larsson, Vägverket
	2006-11-16	Ingemar Bergström, Länstrafiken
	2007-01-16	Håkan Johansson, Jernhusen
	2007-02-26	Vahid Farahrouz, Regionförbundet Sörmland
	2007-03-29	
	2007-03-29	
	2007-05-28	
	2007-06-27	
	2007-08-30	
	2007-10-31	

Tabell 2.2.2 Samrådsmöten med referensgrupper		
Samrådsmöte	Mötestillfällen	Samrådsgrupp
Risk och säkerhet	2006-05-02 2006-10-12 2007-06-08 2007-09-26 2008-01-16	Kurt Eriksson, Banverket Proj Ostlänken Kaj Andersson, Banverket XQ Bo Hillemar, Södertörns Brandförsvarsförbund Bo Karlsson, Linköpings kommun Johan Josefsson, Linköpings kommun Jan Kviby, Nyköpings kommun Ludwig Tejler, Nyköpings kommun Maria Cucas, Norrköpings kommun Jonas Lundborg, Länsstyrelsen D-län Robert Wenemark, Länsstyrelsen E-län Sofia Andersson, Räddningsverket Veronica Djerf, Räddningsverket Göran Davidsson, FB Engineering Lars Grahn, SWECO
Gestaltning	2007-05-14 2007-06-18	Magnus Kjellberg, Banverket Proj Ostlänken Mattias Bååth, FB Engineering Johanna Rödström, FB Engineering Bengt Winell, FB Engineering Bertil Malmström, Linköpings kommun Jörgen Haslum, Linköpings kommun Viktoria Fagerlund, Linköpings kommun Cecilia Mårtensson, Norrköpings kommun Lisa Rehnström, Norrköpings kommun

3 Förteckning över möten samt inbjudan med allmänhet och miljöorganisationer

Inledande samrådsmöten hölls i:

2004-10-19	Vagnhärad
2004-10-21	för miljöorganisationer AB-län
2004-10-26	Järna
2004-10-27	Hölö
2004-10-28	för miljöorganisationer i D-län
2004-11-02	Jönåker
2004-11-03	Tystberga
2004-11-04	Nyköping
2004-11-10	Åby
2004-11-16	för miljöorganisationer i E-län

Möten utannonserades:

2004-10-05	Svenska Dagbladet, Dagens Nyheter, Östra Sörmlands-Posten
2004-10-12	Södermanlands Nyheter, Länstidningen i Södertälje
2004-10-19	Mitt i Södertälje
2004-10-26	Södermanlands Nyheter, Norrköpings Tidningar, Folkbladet
2004-11-03	Östgötarespondenten
2004-11-05	Norrköpings Tidningar, Folkbladet
2004-11-13	Östgötarespondenten

Uppföljande samrådsmöten i:

2006-12-04	Stavsjö
2006-12-06	Ytterjärna
2006-12-07	Vagnhärad
2006-12-11	Tystberga
2006-12-14	Nyköping

Möten utannonserades:

2006-11-20	Dagens Nyheter, Svenska Dagbladet, Länstidningen i Södertälje, Södermanlands Nyheter, Norrköpings Tidningar.
2006-11-25	Dagens Nyheter, Svenska Dagbladet, Länstidningen i Södertälje, Södermanlands Nyheter, Norrköpings Tidningar.
2006-12-02	Södermanlands Nyheter, Länstidningen i Södertälje, Norrköpings Tidningar, Folkbladet Mitt i Södertälje samma vecka.
2006-12-09	Södermanlands Nyheter

4 Förteckning över inkomna synpunkter med Banverkets kommentarer

Denna förteckning omfattar synpunkter inkomna under perioden 2004-02-05 - 2008-11-10. Förteckningen har delats upp kommunvis. I kapitel 4.5 finns synpunkter som inte har en anknytning till någon specifik plats längs sträckan.

4.1 Södertälje kommun

Tabell 4.1.1 Förteckning över synpunkter - Södertälje kommun		
Synpunkter från	Synpunkter avseende	Banverkets kommentar
Inledande samrådsmöte i Järna 2004-10-26	Frågor om intrång i boendemiljön och buller, om korridorer går att kombinera och vilken trafikering som kan tänkas bli när banan är färdig. En fråga ställdes om det går att göra miljökonsekvens-beskrivningar på särskilda områden.	Banverket besvarade frågorna generellt då utredningen inte startat avseende ekonomisk ersättning vid inlösen, riktlinjer för bullervärden, principer och ansvar för trafikering. Natura 2000-områden kan innebära särskild miljökonsekvensbeskrivning.
Inledande samrådsmöte i Hölö 2004-10-27	RDet kommunala bolaget Nyköping-Östgötalänkens genomförande av förstudien ifrågasattes liksom den dåvarande projektchefens medverkan i Banverkets järnvägsutredning. Tåg ska stanna i Hölö. Utred en sträckning utanför Tullgarn enligt Miljöbalken för Natura 2000-områden. Utred förbättring av gamla spåret. Utred Gnestaalternativet. Utred fler alternativ runt Hölö och Tullgarn. Alla korridorer går i stort sett på samma ställe samt genom Tullgarn. Station utanför Hölö. Röd korridor inte bra för viltet, järnvägen bör gå nära E4 och viltstaket sätts upp.	Lagen om byggande av järnväg ska följas oberoende vem som är huvudman för en utredning om järnväg. Banverket använder den kompetens som är bäst lämpad i respektive projekt och till den lägsta kostnaden i enlighet med Lagen om offentlig upphandling. Den regionala trafikhuvudmannen ansvarar för (SL) den regionala trafiken. SL har senare utrett frågan om hur Hölö kan få förbättrad kollektivtrafik, (PLAN-rapport 2007:01. SL). I förstudien har tre korridorer tagits fram som möjliga att utreda i en järnvägsutredning. Banverket beslutade att fortsätta utreda dessa korridorer. Trafikeringsutredningarna visade att Järna inte var betjänt av att Ostlänken dras genom tätorten. Den stör den regionala trafikens utveckling. Blå korridor uppfyller inte restidsmålen. Särskild MKB har gjorts för passage genom Tullgarn och länsstyrelserna har gett tillstånd för fyra olika alternativa sträckningar inom Röd och Grön korridor.

Tabell 4.1.1 Förteckning över synpunkter - Södertälje kommun (forts.)

Synpunkter från	Synpunkter avseende	Banverkets kommentar
forts. Inledande samrådsmöte i Hölö 2004-10-27		Röd korridor har utökats öster om Hölö för att få större möjligheter att anpassa järnvägen genom kulturmiljöområdena. Röd korridor är miljökonsekvensbeskriven. Ingen generell instängsling kommer att ske på Ostlänken utan frågan prövas så som det görs i dag. Genom tätorter stängslas i samråd med kommunerna utifrån säkerhet för människor, i övrigt enligt "stängsellagen för tamboskap". Vid sträckningar parallellt med E4 får frågan om viltstängslets placering studeras i nästa skede.
Telge Energi Södertälje (telefonsamtal)	Meddelar att anläggningar finns i Röd korridor och önskan om kontakt.	Frågan kommer att behandlas i nästa skede.
Camilla Frisch med flera Hölö	Anför att upprustning ska ske längs befintlig bana och att Banverket är skyldigt att ta fram nollalternativ och förbättringsalternativ. Kräver att en ny järnväg utreds förutsättningslöst utan tidigare påverkan av förstudien och dess utredare samt att nya samrådsmöten genomförs.	Ändamålen med Ostlänken är lika i förstudien och järnvägsutredningen, dock med skillnaden att Banverket i järnvägsutredningen i tidsscenariot 2030 inte har bedömt att en utbyggnad av Europabanan är realistisk. Ostlänkens ändamål som en del av Götalandsbanan med dess restidsmål kvarstår. I förstudien har tre korridorer tagits fram som möjliga att utreda i en järnvägsutredning. Banverket beslutade att fortsätta utreda dessa korridorer. Banverket använder den kompetens som är bäst lämpad i respektive projekt och till den lägsta kostnaden i enlighet med Lagen om offentlig upphandling.
Pelle Nygren, Järna-Mölnbo kommun-delsnämnd (Diskussionsforum)	Järna. Fokuserar på sträckningen av Ostlänken över Järna eller via Röd korridor. Om dragning i Röd korridor kommer Järna att förlora sin plats i det infrastrukturnät som Ostlänken skapar. Följder för Järnas och Södertäljes utveckling.	Besvarat i Diskussionsforum: Järna ligger utmed Västra stambanan och kan bättre försörjas med pendeltrafik om Ostlänkens trafik inte stör i Järna. Frågan hanteras av regionförbundet och regiontrafiken samt kommunen. Banverket har fortlöpande samråd med regiontrafikansvariga.
Hans Rekestad Järna	Järna. Fastigheten nära nuvarande järnväg med vibrationsstörningar. Anför att utredningen beaktar detta i framtiden	Järnvägsutredningen utreder allmänna intressen. I kommande skeden planeras även för enskilda åtgärder.

Tabell 4.1.1 Förteckning över synpunkter - Södertälje kommun (forts.)		
Synpunkter från	Synpunkter avseende	Banverkets kommentar
Kristoffer Laurén, Skäve Gård	Skäve Gård. Anför att en ny järnväg ska ta hänsyn till gårdens verksamhet som bland annat har till ändamål att ge människor med särskilda behov en möjlighet att leva harmoniskt. Påpekar att korridordragning strider mot BV kulturmiljömål.	Korridorjusteringar är gjorda för att minimera intrång på flera ställen mellan Järna och Hölö. Se särskild samrådsredogörelse.
C-A Rydemark Hölö	Hölö Förslag att sträckningen dras öster om motorvägen från Skäve och söderut. Det innebär att fastigheterna vid Smedsta kan sparas.	Korridorjusteringar är gjorda för att minimera intrång på flera ställen mellan Järna och Hölö. Se särskild samrådsredogörelse.
Jenny Åkerblom, Järna	Järna Station i Järna. Banan vid befintlig järnväg för att spara miljön.	Ostlänken är en planerad höghastighetsbana. Denna kan inte dras utmed nuvarande banan, då denna inte uppfyller kraven. Järnas regionaltrafik och Ostlänkens trafik kommer att störa varandra om Ostlänken går via Järna.
S Dahlbom, Hölö	Hölö Förslag till sträckning öster om motorvägen. Fastigheter vid Smedsta sparas.	Korridorjusteringar är gjorda för att minimera intrång på flera ställen mellan Järna och Hölö. Se särskild samrådsredogörelse.
Annika Laurén, Järna	Skäve gård Anför att en ny järnväg ska ta hänsyn till gårdens verksamhet som bland annat har till ändamål att ge människor med särskilda behov en möjlighet att leva harmoniskt. Påpekar att korridordragning strider mot BV kulturmiljömål.	Korridorjusteringar är gjorda för att minimera intrång på flera ställen mellan Järna och Hölö. Se särskild samrådsredogörelse.
Saga förskola, Skäve gård	Skäve Gård. Verksamheten har funnits sedan 1985 och arbetar med helhetsupplevelser på Skäve gård med omejd enligt Waldorfpedagogiken.	Korridorjusteringar är gjorda för att minimera intrång på flera ställen mellan Järna och Hölö. Se särskild samrådsredogörelse.
Besökande Ytterjärna	Dragning Järna-Skavsta Anför rött alternativ från Gerstaberget. Skavsta är det bästa alternativet.	Grön och Blå korridor är nedprioriterade. För Grön korridor är risken stor för restidsstörningar i Järna. Blå korridor har för låg standard för höghastighetskrav. Nyköpings kommun har anfört att Ostlänken dras utanför tätorten.

Tabell 4.1.1 Förteckning över synpunkter - Södertälje kommun (forts.)		
Synpunkter från	Synpunkter avseende	Banverkets kommentar
Kjell Nilsson, Södertälje	Järna-Hölö. Bygg söder om motorvägen i Hölö. Bygg Ostlänken genom Järna.	Järnas regionaltrafik och Ostlänkens trafik kommer att störa varandra om Ostänken går via Järna. Röd korridor går öster om Hölö och på båda sidor om motorvägen.
Norrbyvälle Gård, Mats-Ola Ohlsson, Järna	Skäve Gården samarbetar med Skäve gård och har dels boende för funktionshindrade dels verksamheter för funktionshindrade samt för långtidsarbetslösa. Gården ber om hänsyn till detta i den fortsatta planeringen och har stöd av kommuner de skrivit kontrakt med.	Korridorjusteringar är gjorda för att minimera intrång på flera ställen mellan Järna och Hölö. Se särskild samrådsredogörelse.
Gabriella Ahl, besökande Ytterjärna	Järna Anför att järnvägen ska dras i Röd korridor, nära motorvägen och vid Skäve vid Järna trafikplats. Koppla till tunnlar.	Grön och Blå korridor är nedprioriterade. Röd korridor uppfyller krav för höghastighetsjärnväg. Banan anpassas i möjligaste mån till minsta miljöpåverkan. Korridorjusteringar är gjorda för att minimera intrång på flera ställen mellan Järna och Hölö. Se särskild samrådsredogörelse.
Läkepedagogiska och socialterapeutiska förbundet, Järna, Sonny Ferm	Järna-Hölö-Vagnhärad Anför att sträckningen förbi ovanstående orter sker öster om motorvägen enligt bilagd skiss. I annat fall kommer verksamheter som tagit lång tid att bygga upp att störas eller behöva flyttas. I de tre orterna finns verksamheter som ska skydda och utveckla människor med särskilda behov efter deras egna förutsättningar.	Korridorjusteringar är gjorda för att minimera intrång på flera ställen mellan Järna och Hölö. Se särskild samrådsredogörelse.
Jan-Åke Gustavsson, Hölö	Sträckning Järna –Hölö Anför Rött alternativ. Färre berörda. Tullgarn påverkat oavsett. Järna tjänar inte på att Ostlänken går genom Järna.	Grön och Blå korridor är nedprioriterade. Röd korridor uppfyller krav för höghastighetsjärnväg.
Naturskyddsföreningen i Södertälje	Gerstabergr-Kyrksjön. Har tidigare lämnat in i stort sett samma synpunkter. Understryker vikten av att järnvägen dras öster om motorvägen så långt möjligt mellan Järna och Kyrksjön. Från Järna bör den följa motorvägen mycket nära fram till Gerstabergr.	Korridorjusteringar är gjorda för att minimera intrång på flera ställen mellan Järna och Hölö samt möjliggöra en stäckning på östra sidan av motorvägen på en längre sträcka. Se särskild samrådsredogörelse.

Tabell 4.1.1 Förteckning över synpunkter - Södertälje kommun (forts.)		
Synpunkter från	Synpunkter avseende	Banverkets kommentar
Sv Naturskyddsföreningen Södertälje	Efter korridorjusteringar i Hölö inlämnat synpunkter från förstudien och meddelar att samma synpunkter gäller fortfarande. Sammanfattning: Ingen enskild korridor kan accepteras. Endast en kombination av korridorerna är möjlig.	Korridorkombination är möjlig vid Sillekrog och Skavsta. På dessa två platser kan ett trafiksystem växla till ett annat.
Kirsten Nisted	Järna och allmänt Anser att Ostlänken är ett onödigt projekt, som förstör mycket mark och medverkar till den ohälsa som dagens samhälle medför. Den ska absolut inte gå genom Järna. Satsa på pendeltågstrafiken.	Regeringen avgör om medel ska läggas på höghastighetsbanor. Järna kommer inte att passeras av Ostlänken för att bland annat ge möjlighet för en utveckling av regionaltrafiken för Järna.
Ekobankens medlemsbank, Järna, Mats-Ola Ohlsson	Skäve 1:13 Banken understryker kulturvärden som har rötter långt tillbaka i tiden. Jämför med herrgårdar som är skyddsvärda och inte öppna för allmänheten, vilket denna gård är. Anför att Ostlänken planeras så att gården inte störs.	Korridorjusteringar är gjorda för att minimera intrång på flera ställen mellan Järna och Hölö. Se särskild samrådsredogörelse.
Hölö-Mörkö kommundelsnämnd	Gerstaberghölö Anför att järnvägen bör passera motorvägen före Järna och gå direkt öster om motorvägen ned till och förbi Hölö för att bevara miljöerna i Hölö. Ostlänken bör inte gå genom Järna, då regionaltrafiken kan tillgodoses på annat sätt.	Korridorjusteringar är gjorda för att minimera intrång på flera ställen mellan Järna och Hölö. Se särskild samrådsredogörelse.
OK-Q8, Johnny Sandberg, Stockholm	Sillekrog Påtarlar risken för förstörda grundvattenbrunnar 300-400 meter från sträckningar i Röd och Grön korridor. Tidigare grundvattenbrunnar vid E4, vars vatten använts till OK-Q8:s vattenverk vid Sillekrog har slopats på grund av undermåligt vatten. Trolig orsak är vibrationer från E4 med följden att sprickbildningar tar in yttligare vatten.	Det tekniska utförandet av järnvägsanläggningen kommer att studeras noggrannare i kommande järnvägsplan och ännu mer i den därefter följande detaljprojekteringen.

Tabell 4.1.1 Förteckning över synpunkter - Södertälje kommun (forts.)

Synpunkter från	Synpunkter avseende	Banverkets kommentar
Inledande samrådsmöte miljöorganisationer AB-län 2004-10-21	Allmänna frågor om buller från en ny järnväg i jämförelse med gammal järnväg respektive väg. Ny järnväg invid motorväg, men fråga om det då blir ett ökat buller. Fråga om särskilda riktlinjer om buller för verksamheter med psykiskt funktionshinder. Svenska Jägarförbundet anför att järnvägen inte ska dras i jungfrulig terräng och att stängsling ska ske så mycket som möjligt.	En ny järnväg med nya tåg har högre krav på lågt buller. Riktlinjer för bullervärden ska följas. Bilar och tåg bullrar olika. Forskning tyder på att kombinationen av flera bullerkällor förstärker störningen. Vid mötet uppmanades utövarna för den särskilda verksamheten att komma in med beskrivning på verksamheten. Se synpunkter från Skäve Gård m. fl. och samråd om korridorutvidgning Gerstabergh-Hölö. Ingen generell instängsling kommer att ske på Ostlänken utan frågan prövas så som det görs i dag i enighet med gällande lag. Vid sträckningar parallellt med E4 får frågan om viltstängslets placering studeras i nästa skede.
Länsstyrelsen i Stockholms län, Allan Lindquist, socialkon-sulent	Skäve Norrbyvälle gård Intygar att det är olämpligt att dra en ny järnväg på så sätt att verksamheten för ungdomar med särskilda behov behöver flytta.	Korridorjusteringar är gjorda för att minimera intrång på flera ställen mellan Järna och Hölö. Se särskild samrådsredogörelse.

4.2 Trosa kommun

Tabell 4.2.1 Förteckning över synpunkter - Trosa kommun

Synpunkter från	Synpunkter avseende	Banverkets kommentar
Inledande samrådsmöte i Vagnhärad 2004-10-19	Stationen kvar inne i Vagnhärad Station utanför tätorten Järnvägen i Röd korridors nordvästra del för att värna bebyggelsen. Fråga om samrådet kunde leda till någon förändring.	Stationsläge bestäms utifrån trafikerings effektivitet och kommunens planer på utveckling av orten. <i>Kommunen anför ett läge vid "Meckmans".</i> Under förstudien påbörjas samrådet, där just i Trosa uppmärksammades på att en utvidgning av Röd korridor gynnar dragningen av en ny järnväg. <i>Samråd har genomförts under 2008 om utökade utredningsområden för Trosaåns dalgång och Vagnhärad. Röd korridor har utökats till att omfatta en bred variant väst och en variant öst genom nuvarande stationsläge.</i>

Tabell 4.2.1 Förteckning över synpunkter - Trosa kommun (forts.)		
Synpunkter från	Synpunkter avseende	Banverkets kommentar
Carl von der Esch Vagnhärad	Vagnhärad. Anför stationsläge utanför Vagnhärad C. Nuvarande uppdelning nord-sydområde försvinner. Enklare att skapa ett funktionellt resecentrum utanför. Gång- och cykelavstånd finns inte nu heller. Kostnaden blir mindre och mindre markbehov.	Stationsläge bestäms utifrån trafikerings effektivitet och kommunens planer på utveckling av orten. <i>Kommunen anför ett läge vid "Meckmans".</i> <i>Samråd har genomförts under 2008 om utökade utredningsområden för Trosaåns dalgång och Vagnhärad. Röd korridor har utökats till att omfatta en bred variant väst och en variant öst genom nuvarande stationsläge.</i>
Hillsta Norrby vägsamfällighet Västerljug	Enskild väg Uppmärksammar på att deras väg inte får blockeras vare sig under byggtiden eller efter. Påminner om att bli kontaktade.	Kontakt tas med berörda inför markbehov i kommande skeden.
Bosse Cronhamn, Vagnhärad	Vagnhärad. Förespråkar Grön korridor med station i Risevid för bäst utveckling av samhället och minst intrång i nuvarande bebyggelse. Avståndet till stationen är underordnat.	Stationsläge bestäms utifrån trafikerings effektivitet och kommunens planer på utveckling av orten. <i>Kommunen anför ett läge vid "Meckmans".</i> <i>Samråd har genomförts under 2008 om utökade utredningsområden för Trosaåns dalgång och Vagnhärad. Röd korridor har utökats till att omfatta en bred variant väst och en variant öst genom nuvarande stationsläge.</i>
Marianne Hanner Västerljug	Vagnhärad. Anför station vid Risevid.	Stationsläge bestäms utifrån trafikerings effektivitet och kommunens planer på utveckling av orten. <i>Kommunen anför ett läge vid "Meckmans".</i> <i>Samråd har genomförts under 2008 om utökade utredningsområden för Trosaåns dalgång och Vagnhärad. Röd korridor har utökats till att omfatta en bred variant väst och en variant öst genom nuvarande stationsläge.</i>
Villaägarna Vagnhärad Ulla-Britt Persson med fl Vagnhärad	Hölö-Vagnhärad. Anför att ny järnväg ska gå väster om E4 vid Hölö, öster om Lillsjön, förbi Edeby vidare mot Vagnhärad, över eller under Vagnhärads motet. Då sker inget intrång i fastigheterna.	Järnvägutredningen ska ta fram ett underlag för beslut om korridor- eller korridorkombination för fortsatt planering av järnvägens exakta läge.
Västerljungs hembygdsförening bilaga	Vagnhärad. Visar med undersökning om gång- och cykelanvändning till och från Vagnhärad.	I den kommande järnvägsplanen och i kommunens detaljplanläggning kommer möjligheter och behov av gång- och cykelangöring till bytespunkten studeras vidare.

Tabell 4.2.1 Förteckning över synpunkter - Trosa kommun (forts.)		
Synpunkter från	Synpunkter avseende	Banverkets kommentar
Hembygdsföreningen Västerljung med flera föreningar och många namnunderskrifter	Trosa kommun/Vagnhärad. Kräver att utbyggnaden sker längs med Röd korridor och ny station i Risevid. Skäl: Blått alternativ intrång i social verksamhet, ökar bullerstörning och går över fornminnesområden. Grönt och blått störning av naturmiljön. Ny station i Risevid kan serva hela kommunen med funktionellt läge, bra utformning och expansionsmöjligheter för kringområden. Vinst för Vagnhärad centrum med möjlighet till ny planering för samhället.	Stationsläge bestäms utifrån trafikeringseffektivitet och kommunens planer på utveckling av orten. <i>Kommunen anför ett läge vid "Meckmans".</i> <i>Samråd har genomförts under 2008 om utökade utredningsområden för Trosaåns dalgång och Vagnhärad. Röd korridor har utökats till att omfatta en bred variant väst och en variant öst genom nuvarande stationsläge.</i>
Lars Olsson och Yngve Björklund, Vagnhärad	Vagnhärad passage Anför att sträckning Röd 34 (från Tullgarn) ska ligga till grund för fortsatt planering om Banverket väljer ett läge för station nära Vagnhärad trafikplats. Tillägg: Uppföljning av alt 34 genom Tullgarn med radie på 4200 m för att rädda fornlämningar	Ett stationsläge intill trafikplatsen ryms inom korridoren liksom sträckningen som redovisas i skriften. I nästa skede, järnvägsplan kommer både stationens exakta placering identifieras liksom järnvägens sträckning.
Christer Larsson	Vagnhärad Önskar en turtäthet med två tåg i timmen under högtrafik.	Banverket planerar för ett trafiksystem, regionförbunden och regiontrafiken svarar för uppgifterna på antal tåg.
Eva Grusell	Vagnhärad Ställer frågan om varför Röd korridor norrifrån inte kopplas till Blå söder om Vagnhärad.	En sträckning via Blå korridor söder om Vagnhärad uppfyller inte Ostlänkens ändamål då passagen av Nyköpings tätort med huvudbanan inte kan motsvara de geometriska höghastighetskraven, d.v.s tågen måste sakta ned.
Besökande Vagnhärad	Allmänt Anser att det är dåligt att inte kunna ge besked om var järnvägen ska gå och att vederbörande behöver flytta.	Banverket genomför järnvägsutredning där allmänna intressen beaktas. I nästa skede, järnvägsplan, kommer behovet av mark klarläggas.

Tabell 4.2.1 Förteckning över synpunkter - Trosa kommun (forts.)		
Synpunkter från	Synpunkter avseende	Banverkets kommentar
Marianne Hanner, Västerljung	Vagnhärad, Västerljung Uppmärksammar på kulturvärden, avrättningsplatser, nära Silleskogsväg samt bruket av vägen för skogsägare.	Kulturvärdena av riksintresse kring Vagnhärad har studerats särskilt och redovisas som bilaga till MKB. Övriga kulturvärden är redovisade i kulturmiljöanalysen och värderade i samband med MKB-arbetet. I kommande järnvägsplan kommer frågor kring brukningsvägar att hanteras.

4.3 Nyköpings kommun

Tabell 4.3.1 Förteckning över synpunkter - Nyköpings kommun		
Synpunkter från	Synpunkter avseende	Banverkets kommentar
Inledande samrådsmöte i Tystberga 2004-11-03	Allmänna frågor om trafik ställdes: vad kommer biljetterna att kosta; hur blir pendeltågstrafiken; vad är nyttan med Ostlänken; blir det ökad pendling; ska godstrafik gå på Ostlänken? Miljöfrågor: Grön korridor innebär att det tysta området försvinner. Blå korridor innebär ökat buller för bebyggelse Lägg järnvägen vid motorvägen, redan stort Stora kulturmiljövärden sydost om Tystberga – Björksund-Sulsta Allmänna frågor om buller och intrång. Säkerhetsfrågor: Allmän diskussion om tåg- och trafikerings säkerhet; instängsling av banan för skydd av barn, tam-boskap och vilt. Passager för vilt. Så många tunnlar som möjligt Så mycket stängsel som möjligt. Röd korridor går över vattentäcker	Trafik: Biljettpriser avgörs av tågoperatörerna. Banverket bidrar med att bygga nya banor som har samhälls-ekonomisk lönsamhet, så att banavgiften blir låg. Regionförbunden planerar för den regionala trafiken. Ostlänken innehåller tre slags tågtyper: nationell, interregional och regional. I Tystberga kommer inget av tågen att stanna, däremot kommer bra anslutningsförbindelser med buss till Nyköping att finnas. Pendling till och från orter där tåg stannar beräknas öka, p.g.a. av att tillgängligheten till fler arbetsplatser, utbildning och bostadsorter ökar. Ostlänken planeras för att lätt godstrafik ska kunna gå på banan. Banans lutning kan då vara större än 10 promille som är gräns för tung godstrafik, vilket medger bättre anpassning till miljön.

Tabell 4.3.1 Förteckning över synpunkter - Nyköpings kommun (forts.)		
Synpunkter från	Synpunkter avseende	Banverkets kommentar
forts. Inledande samrådsmöte i Tystberga 2004-11-03	Fortsatt diskussion om enskilda frågor samt om ekonomin för utbyggnadsprojekt i allmänhet. Demokratifråga: Har en liten ort som Tystberga någon påverkan på projektet?	Miljö: Korridorerna miljökonsekvensbeskrivs, dock är mellan Gerstabergr (Järna) och Sillekrog endast Röd korridor konsekvensbeskriven i utredningens utställelsehandling och mellan Sillekrog och Skavsta Röd och Grön. Ostlänken planeras inte passera Järna tätort och inte heller Nyköpings tätort. Detta innebär att Blå korridor är nedprioriterad på sträckan Järna-Åby och Grön korridor mellan Järna och Sillekrog. Vattentäkter är skyddade i kommunallagen. Om en sådan blir påverkad måste åtgärder för att säkra vattenförsörjningen vidtas. Säkerhetsfrågor: Ingen generell instängsling kommer att ske på Ostlänken utan frågan prövas så som det görs i dag. Genom tätorter stängslas i samråd med kommunerna utifrån säkerhet för människor, i övrigt enligt "stängselagen för tamboskap". Såväl människor som djur ska kunna röra sig så bra som möjligt och passager över den barriär järnvägen medför planeras i samråd med bland annat kommuner och fastighetsägare. Fastighetsfrågor får fokus i järnvägsplaneskedet. Alla har möjlighet att påverka genom att ge synpunkter på var korridoren kan beröra på värdefulla gemensamma intressen som är önskvärt att ta hänsyn till i planeringen.

Tabell 4.3.1 Förteckning över synpunkter - Nyköpings kommun (forts.)		
Synpunkter från	Synpunkter avseende	Banverkets kommentar
Inledande samrådsmöte i Nyköping 2004-11-04	Stationslägen: Tunnel under Nyköping, underjordisk station ungefär vid lasarettet. Tunnel under Hållet; station vid motorvägsbron Pendlarföreningen: centralt stationsläge Nyköpings kommun; två stationslägen – ett i Nyköpings tätort och ett i Skavsta. Övrigt: Fråga om allmänhetens och kommunens inflytande om trafikplanering. Fråga om allmänheten kan medverka till påskyndan av byggstart.	Stationslägen: Förslag från allmänheten om stationslägen är utredda och avförda av flera skäl. Se vidare under respektive förslag. Namn: Wachtmeister och Håkansson, Hurtig m fl. Kommunen har tagit ställning till att en station bör ligga ungefär vid korsningen Brunnsgatan-befintligt spår och att Ostlänken inte dras genom tätorten. <i>(Vid denna samrådstidpunkt förordade Nyköpings kommun utredning av alla korridorerna och ingen lösning om exakta stationsläget.)</i> Övrigt: Regionförbunden är Banverkets samrådspart i kollektivtrafiken. Banverket prioriterar investeringsprojekt utifrån samhällsnyttan och tillgången på medel i förslag till regeringen, vilken beslutar om investeringarna. Nyköpings kommun förordar en sträckning utanför tätorten med ett stationsläge vid Brunnsgatan-befintligt spår.
Inledande samrådsmöte i Jönåker 2004-11-02	Allmänna frågor om biljettpriser och tågtrafik, om att det går för få tåg nu och om Jönåkersborna får någon nytta av Ostlänken. Allmänna frågor om godstrafiken i allmänhet och på Ostlänken. Allmänna frågor om buller. Målmusslan finns i Kilaån Allmänna frågor om korridor- och spårbredd. Utredningskorridorerna har ändrats sedan förstudierna. Kan fler ändringar ske? Vad gör man med den gamla banan?	Regionförbunden har ansvar för planeringen av kollektivtrafik. Banverket har uppgift att underlätta för godstrafik. Det strategiska godstråket Stockholm-Norrköping-söderut berör Ostlänken. Ostlänken planeras för lättgodstrafik utöver tre typer av persontåg. En ny järnväg måste uppfylla riktlinjer för bullervärden. Målmusslan är skyddad enligt Natura-2000. I miljökonsekvensbeskrivningen tas eventuell påverkan upp.

Tabell 4.3.1 Förteckning över synpunkter - Nyköpings kommun (forts.)		
Synpunkter från	Synpunkter avseende	Banverkets kommentar
forts. Inledande samrådsmöte i Jönåker 2004-11-02	Det finns mycket vilt mellan Humlekärr och Virå. Röd korridor därför bäst. Det finns mycket vilt hela vägen från Järna och söderut. Stängsel viktigt. Hänsyn till att inte för små ytor blir kvar för jakten. Lagg järnvägen nära vägen eller långt ifrån.	Korridorerna är breda för att hitta bästa läge för en sträckning inom en korridor. Bredden för spårområdet vid dubbelspår är 11 m i normalfallet. Till detta kommer slänter och ibland även serviceväg. Totalt 20-30 m berörs normalt. Justeringar är gjorda i förstudien men överensstämmer i allt väsentligt med utbredningen från tidigare. Korridorjusteringar har skett under utredningens gång, vilket har föregåtts av samråd. Se särskild redogörelse. Den gamla banan rivs upp och marken kan användas till annat ändamål. MKB:n och utredningen biologisk infrastruktur klarlägger eventuell påverkan på vilt. Ingen generell instängsling kommer att ske på Ostlänken utan frågan prövas så som det görs i dag. Genom tätorter stängslas i samråd med kommunerna utifrån säkerhet för människor, i övrigt enligt "lagen för tamboskap". Vid sträckningar parallellt med E4 får frågan om viltstängslets placering studeras i nästa skede.
Roland Ahlström Nyköping	Nyköping med omnejd. Anför sträckning längs E4 så långt möjligt. Ny korridor för dragning intill E4 där så inte finns. Befintligt stationsläge blir nytt resecentrum och anpassning av bangården. Hänsyn måste tas till buller och intrång.	Ostlänken planeras passera utanför Nyköpings tätort, då kommunen anför en dragning utanför så att intrången inte ska bli så stora. Station i Skavsta och bibana in till Nyköping med station vid Brunnsgatan - befintligt spår. Inkomna förslag till stationslägen har utvärderats och avfärdats då de inte uppfyller Ostlänkens ändamål och restidsmål.

Tabell 4.3.1 Förteckning över synpunkter - Nyköpings kommun (forts.)		
Synpunkter från	Synpunkter avseende	Banverkets kommentar
Kjell Håkansson Nyköping	Nyköping. Ett enda huvudspår förbi Nyköping via Skavsta. Tunnel under Hållet och E4. Resecentrum vid Hemgården. Gång- och cykelavstånd men busstrafik måste ordnas.	Ostlänken planeras passera utanför Nyköpings tätort, då kommunen anför en dragning utanför så att intrången inte ska bli så stora. Station i Skavsta och bibana in till Nyköping med station vid Brunnsgatan - befintligt spår. Inkomna förslag till stationslägen har utvärderats och avfärdats då de inte uppfyller Ostlänkens ändamål och restidsmål.
Claes Trygger Tystberga	Allmänt /Nyköping. Uppmanar till långsiktighet och mod i tänkesättet. En höghastighetsbana som har sin huvudlinje via Skavsta och bibana in till Nyköping C. Anser att Skavsta blir södra regionens storflygplats. Oxelösund länk till Ostlänken för godstrafik, då hamnen har goda expansionsmöjligheter. Anför att blått alternativ inte uppfyller en framtidsbana. Grönt bättre, men stora miljökonsekvenser. Rött bästa. Nuvarande spår användas för godstrafik och pendeltåg med många stopp som medger goda förbindelser med Mälardalen.	Ostlänken planeras passera utanför Nyköpings tätort, då kommunen anför en dragning utanför så att intrången inte ska bli så stora. Station i Skavsta och bibana in till Nyköping med station vid Brunnsgatan - befintligt spår. Nyköpingsbanan kommer troligen att behållas för i första hand godstrafik mellan Nyköping och Åby. För att få god lönsamhet för trafiken på nya banan är det inte möjligt att ha parallell pendeltågstrafik på befintliga banan. På den norra delen är det dessutom svårt att ha parallella system då Ostlänkens bibana till Nyköping placeras där befintlig bana ligger.
Håkan Norén, Nyköping (Via Diskussionsforum)	Nyköping. Anför att Ostlänkens huvudstation ska ligga i Nyköping och inga skattepengar gå till en station i Skavsta. Menar också att samrådsmöten ligger för nära julen.	Möjlighet att lämna in synpunkter pågick fram till den 22 januari. Vid två tillfällen under januari erbjöds för allmänheten att besöka Ostlänkens platskontor för att träffa projektrepresentanter. Ostlänken planeras passera utanför Nyköpings tätort, då kommunen anför en dragning utanför så att intrången inte ska bli så stora. Station i Skavsta och bibana in till Nyköping med station vid Brunnsgatan - befintligt spår.

Tabell 4.3.1 Förteckning över synpunkter - Nyköpings kommun (forts.)		
Synpunkter från	Synpunkter avseende	Banverkets kommentar
Ingvar Lidskog Nyköping	Nyköping. Anför kultur- och naturmiljö samt friluftsliv för Röd korridor norr om staden. Resecentrum centralt. Stickspår till Skavsta. Max 250 km/tim genom staden.	Ostlänken planeras passera utanför Nyköpings tätort, då kommunen anför en dragning utanför så att in-trängen inte ska bli så stora. Station i Skavsta och bibana in till Nyköping med station vid Brunnsgatan - befintligt spår. Hastigheten kommer att understiga 250 km/tim.
Åke Jonsson, Hälladal, Nyköping	Jönåker Hälla 1:3. På fastigheten bedrivs forskning av grönyta. Om järnvägen ska passera över fastigheten måste hela fastigheten lösas in.	Vilken mark som behövs för den nya järnvägen planeras i järnvägsplan-skedet.
Kent Hurtig Nyköping	Nyköping Anför tunnel under Hållet med station i anslutning för centralt läge. Ostlänken till Skavsta via TGOJ-banan. Utred automatiska tåg.	Ostlänken planeras passera utanför Nyköpings tätort, då kommunen anför en dragning utanför så att in-trängen inte ska bli så stora. Station i Skavsta och bibana in till Nyköping med station vid Brunnsgatan - befintligt spår.
Fredrik Wachtmeister	Nyköping Anför att ett stationsläge vid Folkungavallen innebär stora mil-jökonsekvenser. Föreslår tunnel-fortsättning under Nyköpingsån med nedsänkt station vid nuva-rande stationsläge.	Ostlänken planeras passera utanför Nyköpings tätort, då kommunen anför en dragning utanför så att in-trängen inte ska bli så stora. Station i Skavsta och bibana in till Nyköping med station vid Brunnsgatan - befintligt spår. Inkomna förslag till stationslägen har utvärderats och avfärdats då de inte uppfyller Ostlänkens ändamål och restidsmål.
Fredrik Jerlström, Tåågård, Nyköping	Skavsta. Anför att stickspår mellan Nyköping och Skavsta inte ska byggas. Tidigare har infartsväg till flygplatsen i samma korridor inte medgivits av myndigheter. Nu pågår arbetsplan av infart vid Tåå. Fastighetsägaren kräver att planeringen samordnas och påpekar att Nyköpingsåns dalgång har höga natur- och kulturvärden. Järnvägen ska gå igenom Nyköping med en station centralt.	Ostlänken planeras passera utanför Nyköpings tätort, då kommunen anför en dragning utanför så att in-trängen inte ska bli så stora. Station i Skavsta och bibana in till Nyköping med station vid Brunnsgatan - befintligt spår. Inkomna förslag till stationslägen har utvärderats och avfärdats då de inte uppfyller Ostlänkens ändamål och restidsmål.

Tabell 4.3.1 Förteckning över synpunkter - Nyköpings kommun (forts.)		
Synpunkter från	Synpunkter avseende	Banverkets kommentar
Robert Sandberg Svärta	Svärta Ullaberg är byggnadsminnesförklarad. Ligger i Grön korridor.	Ullaberg är uppmärksammas i kulturmiljöanalysen och i MKB:n.
Ingela Börjesson, Nyköping	Bullersta m fl. Anför att Bullersta-Söra-Hovra-sjöarna har stora värden för friluftslivet både sommar och vinter. Området är tätortsnära och bör hållas intakt.	Utökning av Röd korridor genomfördes under hösten 2007 för att öka möjligheten att ta hänsyn till friluftsvärdena vid en järnvägsdragning.
Daniel Håkansson, Lausanne	Nyköping. Anför alt A som kan utgöra en kompromiss av god tillgänglighet och höghastighetsbanans lämplighet att placeras utanför tätorter. Bibana till Nyköping kan byggas enkel- eller dubbelspårig.	Ostlänken planeras passera utanför Nyköpings tätort, då kommunen anför en dragning utanför så att intrången inte ska bli så stora. Station i Skavsta och bibana in till Nyköping med station vid Brunnsgatan - befintligt spår.
Ulf Sivertun m familj	Tystberga-Sjösa. Föreslår huvudbana utanför Nyköping. Ungefär mellan Tystberga och Sjösa föreslås möjliga sträckningar utanför korridorgränser. Anför Ödesby som värdefull kulturmiljö.	Ostlänken planeras passera utanför Nyköpings tätort, då kommunen anför en dragning utanför så att intrången inte ska bli så stora. Utredningen använder i första hand förstudiens korridorer. Ödesby är uppmärksammas i kulturmiljöanalysen och i MKB:n.
Christer Larsson, Norrköping	Skavsta. Anför Röd korridor och nära motorvägen som bäst för att det är kortaste sträckan och går via Skavsta.	Ostlänken planeras passera utanför Nyköpings tätort, då kommunen anför en dragning utanför så att intrången inte ska bli så stora. Station i Skavsta och bibana in till Nyköping med station vid Brunnsgatan - befintligt spår.
Lars och Barbro Ramqvist, Stockholm	Näsby Säteri, Nyköping. Anför natur- och kulturvärden samt bruksvärden för fastigheten som ligger i Grön korridor. Anför Röd korridor som ger kortast restid, har minst intrång i naturen, full flexibilitet avseende Nyköping/Skavsta. Uppmärksammar på ersättningskrav om fastigheten klyvs.	Ostlänken planeras passera utanför Nyköpings tätort, då kommunen anför en dragning utanför så att intrången inte ska bli så stora. Station i Skavsta och bibana in till Nyköping med station vid Brunnsgatan - befintligt spår.

Tabell 4.3.1 Förteckning över synpunkter - Nyköpings kommun (forts.)		
Synpunkter från	Synpunkter avseende	Banverkets kommentar
Kiladalens intresseförening	Kiladalen Stavsjö-Nyköping. Anför Grön korridor som bäst för en utbyggnad. Grön korridor är framtagen av föreningen i samband med förstudien och uppfyller de krav som ställs på Ostlänken.	Grön korridor ingår i de kombinationer av korridordelar som studerats vidare inom järnvägsutredningen. Ställningstagande från Banverket om val av korridor kommer efter utställelse.
Mårten Andersson, Stigtomta, Nyköping	Fastigheten Brink 1:7 Bedriver storskalig potatisodling med verksamhetsstöd och önskar att kommande sträckning förläggs cirka 500 meter österut i korridoren, för att säkra framtiden.	Banverket kommer att medverka till att hitta lösningar så att verksamheter ska kunna fortsätta i samma skala efter en utbyggnad.
Staffan och Birgitta Sjödén, Svärta Husby, Nyköping	Svärta Nyköping Anför att Grön korridor inte ska väljas och hänvisar till kultur- och naturmiljövärden och boendemiljöer. En enda bana via Nyköping. Anser att natur- och kulturmiljörapporterna skulle ha delgivits berörda.	Banverket meddelat via e-post att rapporterna är ett underlag till MKB:n och kommer att ingå i utställningen samt att det finns möjlighet att ta del av materialet.
Inga Andersson	Tystberga med omnejd Har frågor om trafik, miljö och om Blå korridor som hon menar ska ersättas av ett nytt jämförelsealternativ när Blå korridor inte fortsätter utredas.	Jämförelsealternativ är befintlig bana. Frågorna diskuterade vid ett möte i Nyköping.
Besökande i Tystberga	Tystberga Anför att Grön korridor utgår p.g.a. kultur- och naturmiljövärden	Oavsett korridor uppstår intrång i natur- och kulturmiljövärden. I MKB:n görs inventering, analys och en bedömning av påverkan. I möjligaste mån ska den nya järnvägen ta hänsyn till miljöpåverkan.
Ägare Valsberg 1:11, Nyköping	Nyköping Grön korridor Anför att hänsyn tas till Rinkebysjön och området däromkring och att en bra passage ordnas. Rinkebysjön kommunal badsjö.	Rinkebysjön och dess värden bl.a som badsjö är uppmärksammat i MKB:n.

Tabell 4.3.1 Förteckning över synpunkter - Nyköpings kommun (forts.)		
Synpunkter från	Synpunkter avseende	Banverkets kommentar
Astrid Sobiesiak	Södertälje-Nyköping Anför Blå korridor, som bättre kan användas i framtiden. Vill ha tåg som stannar i Lästringe. Kan då avvara bilåkande. Pekar även på stora vikingalämningar. Mellan Liksdammen, Vedaån och fram till sjön Svarvaren finns sällsynta musslor samt mycket havsörn runt sjöarna i Grön och Röd korridor.	Ostlänken planeras för nationell, interregional och regional trafik med stopp på orter där resandeunderlaget medverkar till en konkurrenskraftig bana i förhållande till restiden. För den regionala trafiken svarar Regionförbundet i Södermanland. Likstammen och Vedaån är skyddade som riksintresse naturmiljö respektive Natura 2000-område. I MKB:n tas eventuell påverkan upp.
Lisbeth Müller, Tystberga	Tystberga Förordar det Röda korridor för att rädda verksamheten.	Banverket försöker alltid hitta lösningar i genomförandeskedet i samråd med fastighetsägare/verksamheter för att hitta en praktisk lösning som möjliggör att en verksamhet kan fortsätta
Birgitta Andreassen	Nyköping Anför Röd korridor. Huvudbana utanför Nyköping, station centralt belägen. Påpekar hur viktigt det är med låga biljettpriser annars blir bilen attraktivare. Hur påverkas naturområdet vid Söra?	Ostlänken planeras passera utanför Nyköpings tätort, då kommunen anför en dragning utanför så att intrången inte ska bli så stora. Station i Skavsta och bibana in till Nyköping med station vid Brunnsgatan - befintligt spår. Banverket besvarat synpunkten med dels att arbete pågår vid Söra om förutsättningarna, dels hur prissättning kan ske.
Christer Larsson, Norrköping (Via Diskussionsforum)	Skavsta. Dra järnvägen via Skavsta Flygplats. Ger möjlighet för passagerarutveckling så att Arlanda avlastas och Bromma kan stängas, likaså en av Östergötlands flygplatser.	Ostlänken planeras passera utanför Nyköpings tätort, då kommunen anför en dragning utanför så att intrången inte ska bli så stora. Station i Skavsta och bibana in till Nyköping med station vid Brunnsgatan - befintligt spår.
Nyköpings hembygdsförening	Nyköping Anför att stationen ska ligga i nuvarande läge med användning av nuvarande stationsbyggnad och järnvägen kopplas till TGOJ-banan. Nyköpingsån ska skyddas liksom Nicolai kyrkogård. Folkungavallen ska skyddas, på sin höjd kan byggnader flyttas ett tiotal meter. Den nuvarande bron är unik och bör helst kunna användas i ett cykel- och gångstråk.	Ostlänken planeras passera utanför Nyköpings tätort, då kommunen anför en dragning utanför så att intrången inte ska bli så stora. Station i Skavsta och bibana in till Nyköping med station vid Brunnsgatan - befintligt spår. Natur- och kulturmiljövården ska så långt möjligt tas hänsyn till.

Tabell 4.3.1 Förteckning över synpunkter - Nyköpings kommun (forts.)		
Synpunkter från	Synpunkter avseende	Banverkets kommentar
Mona-Lisa Öhman, Tystberga	Allmänt om Ostlänken Anför att Ostlänken inte ska byggas av övergripande miljöskäl.	Ostlänken innebär stor påverkan på miljön, men innebär samtidigt stora möjligheter till ett resurssnålt resande. Åtgärder för att minimera projektets negativa miljöpåverkan planeras och utreds kontinuerligt.
Roger Morén Hägersten	Svärta Nyköping Anför att Röd korridor fortsätter att planeras. Om Grön planeras tillintetgörs upplevelse av gammal gruvbygd och förstör kultur- och naturmiljövärden i hela Svärtaområdet.	Oavsett korridor uppstår intrång i natur- och kulturmiljövärden. I MKB:n görs inventering, analys och en bedömning av påverkan. I möjligaste mån ska den nya järnvägen ta hänsyn till miljöpåverkan. Svärtaområdet är väl känt i utredningen.
Malle och Alfred Friman, Svärta Wreta Gård Nyköping	Svärtaområdet Anser att information och samråd inte tillfredsställer demokratiska krav som medger ett reellt inflytande. Anser att besök i samband med kulturmiljöinventeringen varit kränkande. Anser att kulturmiljörapporten är ytlig. Anför Wreta och Husby områden som värdefulla kulturmiljöer som inte beaktats tillräckligt väl i kulturmiljön. Anför egen fastighet som värdefullt område med gårdsbildning och uppförande av reststenar kring "Predikostenen" som symbol för ett historiskt förlopp.	Ägarna till Svärta Wreta gård har vid flera tillfällen diskuterat sina frågor såväl i förstudien som i järnvägsutredningen. Deras gård ligger utanför grön utredningskorridor och berörs inte av en utbyggnad. Kulturmiljöanalysen har arbetat efter mål där länsstyrelserna medverkat vid framtagandet.
Charles Pettersson, Nyköping	Nyköping Föreslår att stationsläget skjuts söderut mot TGOJ-banan med möjligheter att bygga ut regionala spår från Oxelösund via Arnö och över ny station i Nyköping vidare mot Flen. Möjlighet för förarlöst tåg Skavsta-Nyköping-Oxelösund. Huvudbanan utanför Nyköping via Skavsta.	Ostlänken planeras passera utanför Nyköpings tätort, då kommunen anför en dragning utanför så att intrången inte ska bli så stora. Station i Skavsta och bibana in till Nyköping med station vid Brunnsgratan - befintligt spår. Inkomna förslag till stationslägen har utvärderats och avfärdats då de inte uppfyller Ostlänkens ändamål och restidsmål.

Tabell 4.3.1 Förteckning över synpunkter - Nyköpings kommun (forts.)		
Synpunkter från	Synpunkter avseende	Banverkets kommentar
Marco Fronzaroli och Inger Wikström, Nyköping	Nyköping Anför sträckning genom Nyköping med sänkt hastighet eller genom tunnel (Hållet). Anser att huvudbana via Skavsta innebär att Nyköping blir en avkrok. En station såväl i Skavsta som i Nyköping medför sannolikt låg turtäthet med risk för ökning av bilpendling och att det centrala resecentret dör ut.	Ostlänken planeras passera utanför Nyköpings tätort, då kommunen anför en dragning utanför så att in-trången inte ska bli så stora. Station i Skavsta och bibana in till Nyköping med station vid Brunnsgatan - befintligt spår. Inkomna förslag till stationslägen har utvärderats och avfärdats då de inte uppfyller Ostlänkens ändamål och restidsmål.
Villaägarna i Nyköping	Nyköping Anför att Ostlänken dras i huvudsak genom Blå korridor med station i nuvarande läge och att Tystberga och Jönåker öppnas som regionalstågstationer för att gynna tågtrafiken i hela kommunen. Banan ska ha anpassad hastighet genom Nyköping. Skavsta ska ha tåganslutning via TGOJ-banan som finansieras på annat sätt än med skattemedel. Föreslår utredningar av förarlösa tåg för regionaltrafik med destinationer till många orter i länet.	Ostlänken planeras för nationell, interregional och regional trafik med stopp på orter där resandeunderlaget medverkar till en konkurrenskraftig bana i förhållande till restiden. Den regionala trafiken svarar regionförbundet i Södermanland för.
Pendlarföreningen Ostkanten, Nyköping	Nyköping Anför centralt stationsläge och goda pendlingsmöjligheter mot både Stockholm och Norrköping-Linköping. Täta förbindelser är viktigt ur jämställdhetssynpunkt och för att ungdomar ska stanna kvar på orten för att kunna göra arbetskarriär och studera vidare. En familj ska inte behöva ha flera bilar för att klara både arbete och barn.	Ostlänken planeras passera utanför Nyköpings tätort, då kommunen anför en dragning utanför så att in-trången inte ska bli så stora. Station i Skavsta och bibana in till Nyköping med station vid Brunnsgatan - befintligt spår. Resenärer till och från Nyköping kommer med Ostlänkens högre turtäthet och kortare restiden få ökad tillgänglighet och inom rimlig pendlingstid kunna nå fler arbets- och utbildningsplatser samt boendeorter.

Tabell 4.3.1 Förteckning över synpunkter - Nyköpings kommun (forts.)		
Synpunkter från	Synpunkter avseende	Banverkets kommentar
Carina Lidström och Robert Sandberg m. fl. Svärta Nyköping	Svärta Nyköping Anför att en sträckning i Grön korridor innebär stora kultur- och naturmiljöförluster. Gruv- och bruksområdet stammar från 1400-1600-tal. Området har ett rikt djurliv och sannolikt stora botaniska värden som borde undersökas bättre. Anför en sträckning i Röd korridor som medför mindre skada.	Oavsett korridor uppstår intrång i natur- och kulturmiljövärden. I MKB:n görs inventering, analys och en bedömning av påverkan. I möjligaste mån ska den nya järnvägen ta hänsyn till miljöpåverkan och åtgärder vidtas för att minimera järnvägens miljöpåverkan. Svärtaområdet är väl känt i utredningen.
Lena Hedlund, Nyköping	Nyköping Anför att Röd korridor är bäst, där huvudbanan går genom Nyköping och genom Skavsta. Det gör störst flexibilitet för framtiden med hög turtätheten i Nyköping och en möjlig utveckling av Skavsta. Ett stickspår till endera stationen riskerar förringa någon av stationerna med osäker utvecklingsmöjlighet. Även sett ur miljösynpunkt är C bäst. A och D gör stora ingrepp i fritidsmiljön. När alla tåg går genom Nyköping finns det möjlighet för Nyköping som stad att märkas.	Ostlänken planeras passera utanför Nyköpings tätort, då kommunen anför en dragning utanför så att intrången inte ska bli så stora. Station i Skavsta och bibana in till Nyköping med station vid Brunnsgratan - befintligt spår. Resenärer till och från Nyköping kommer med Ostlänkens högre turtäthet och kortare restiden få ökad tillgänglighet och inom rimlig pendlingstid kunna nå fler arbets- och utbildningsplatser samt boendeorter.
Håkan Norén, Nyköping (Via Diskussionsforum)	Ostlänken genom Nyköpings tätort Vänder sig emot den demokratiska processens omöjlighet när GD fattar beslut om riktlinjer för planeringen av Götalandsbanan dagen efter samrådets sista dag för inlämnande av synpunkter. Anser att det är möjligt att avvika från banstandarden i riktlinjerna och dra Ostlänken genom Nyköping C även om restiden förlängs med ett par minuter.	Samrådet pågår ända fram till och med utställningen av järnvägsutredningen. Samrådsmötena under tiden utredningen pågår är en avstämning på vad som finns utrett vid en viss tidpunkt. Samrådet ska vara en av kunskapskällorna i det fortsatta arbetet.
Claes Englund Humlekärr	Humlekärr Anför avvikelser mellan Nyköpings ÖP och aktuell karta hos BV.	Korridorjustering gjord på BV kartor.

Tabell 4.3.1 Förteckning över synpunkter - Nyköpings kommun (forts.)		
Synpunkter från	Synpunkter avseende	Banverkets kommentar
Torbjörn Andersson, Stigtomta Nyköping	Kolmården – Kiladalen Anför säregna naturvärden i den sörmländska delen fram till Skavsta som skäl varför Ostlänken ska byggas utmed nuvarande järnväg så gott det går. Bevara det småskaliga i det storskaliga, bygg för även små stationsorter. Använd TGOJ-banan.	Ostlänken byggs för att främst tillgodose efterfrågan på regionala- och nationella tågresor. För att uppnå dessa mål måste tågen kunna hålla en hög hastighet och inte stanna på allt för många platser. Det är inte möjligt att utmed nuvarande bana bygga en järnväg där tågen kan hålla önskad hastighet för långväga resor. Det är mest kostnadseffektivt att använda busstrafik för att tillgodose efterfrågan på lokala kollektivtrafikresor. Persontrafik på nuvarande TGOJ-banan har utretts av Regionförbundet i Sörmland och denna trafik kan ske oavsett om och när Ostlänken byggs.
Tystberga vägförening samhällighetsförening, Bertil Sannel	Tystberga-Södermanland Anför vikten av en snabb utbyggnad av Ostlänken. Blå korridor ger mer buller och barriärer, men tycks på den delen inte längre ingå i utredningen. Anför vikten av att behålla marken efter Nyköpingsbanans nedläggning i ett ägandesammanhang så att en framtida användning för spårbunden trafik görs möjlig. Södermanlands framtida stadsstruktur kan utformas som ett band utefter Ostlänkens sträckning samt utefter en snabb duospårväg på gamla banan.	Blå korridor håller inte höghastighetsstandard. Framtida markanvändning är en fråga i järnvägsplaneskedet samt för kommunens planering för samhällets utveckling.
Kjell Karlsson, Tystberga	Tystberga Rogsta Påtalar att Rogstaområdet har högt vattenstånd och har ett vattentorn som försörjer Rogsta med vatten. Vattnet kan komma från Liksdammen genom underjordiskt utlopp. Under hösten 2006 påträffades fornminnen i Rogsta. Med den dragning som finns inom Röd korridor kommer man eventuellt att stöta på problem med vattnet. Kan kontaktas för mer information.	Det tekniska utförandet av järnvägsanläggningen kommer att studeras noggrannare i kommande järnvägsplan och ännu mer i den därefter följande detaljprojekteringen. Vattentäkt är skyddade i kommunallagen. Om en sådan blir påverkad måste åtgärder för att säkra vattenförsörjningen vidtas.

Tabell 4.3.1 Förteckning över synpunkter - Nyköpings kommun (forts.)		
Synpunkter från	Synpunkter avseende	Banverkets kommentar
Jonas Frieberg, Enstabergera, Nyköping	Nyköpings kommun Anför en utbyggnad av Grön korridor inom Nyköpings kommun. Skäl: Färre antal fastigheter skärs sönder. Färre kommunikationsleder skärs av, färre miljöstörande broar och olycksrisker. Inga impediment. Bildar ett för viltet själv-fungerande sammanhang mellan olika kommunikationsleder. Viltpassager ska tillgodoses. Viktigt att Ostlänken har station vid Skavsta för att tillgodose en utveckling av arbetsmarknaden. Säger nej till Blå korridor p. g. a. kultur- och naturvärden samt för olycksrisken.	Ostlänken planeras passera utanför Nyköpings tätort, då kommunen anför en dragning utanför så att intrången inte ska bli så stora. Station i Skavsta och bibana in till Nyköping med station vid Brunnsgatan - befintligt spår.
Maud och Ingemar Fagerholm, Stockholm	Lästringe Innehar sommarställe vid Drömsta och anför bullerstörningar från E4. Anför kulturmiljövärden som vikingagravar och äldre bebyggelse. Tillägg: Anför att spåren byggs genom Lästringe med pendeltågstation, vilket innebär att kollektivtrafiken ökar.	Kulturmiljövärdena i Lästringe är kända. Bilar och tåg bullrar olika. Forskning tyder på att kombinationen av flera bullerkällor förstärker störningen. Bulleråtgärder för att innehålla riktvärden för buller ska vidtas. Ostlänken planeras för nationell, interregional och regional trafik med stopp på orter där resandeunderlaget medverkar till en konkurrenskraftig bana i förhållande till restiden. För den regionala trafiken svarar Regionförbundet i Södermanland
Leif Johansson, Tystberga	Tystberga Rogsta Anför att Röd korridor vid Rogsta inte är lämplig. Skälen är att det finns en vattentäkt mellan E4 och Tystberga. Pekar på inkonsekvensen av rättigheter för Banverket och den lilla människan. På den egna fastigheten finns en nyckelbiotop, där tunnel kan byggas. Skogsvårdsstyrelsen har skyddat den så att den inte ska förstöras av människohand. Med rött alternativ förstörs biotopen. Runt Rogsta finns många fornlämningar och bygglov har nekats.	Det tekniska utförandet av järnvägsanläggningen kommer att studeras noggrannare i kommande järnvägsplan och ännu mer i den därefter följande detaljprojekteringen. Vattentäkter är skyddade i kommunallagen. Om en sådan blir påverkad måste åtgärder för att säkra vattenförsörjningen vidtas. För intrång i nyckelbiotop krävs särskild dispens. Åtgärder för att minimera miljökonsekvenserna ska vidtas.

Tabell 4.3.1 Förteckning över synpunkter - Nyköpings kommun (forts.)		
Synpunkter från	Synpunkter avseende	Banverkets kommentar
forts. Leif Johansson, Tystberga	Rött alternativ förstör fornminnen som också beskrivs i kulturmiljöanalysen. Vänder sig också mot att det blir mycket skärningar och bankar. Allmänt anser han att banan kan ifrågasättas på flera punkter: Bland annat planeras den inte ur ett jämställdhetsperspektiv, eftersom det redan nu är dyrt med ett månadskort och som kvinnor oftast med lägre löner inte har råd med. Tidsaspekten med tåg är en fördel för dem som jobbar i city. Det är också bättre att flytta företagen till Nyköping än att flytta dem till Stockholm. Ser också att Röd korridor medför impediment för både den egna fastigheten och i Tystbergaområdet med rött alternativ.	
Nyköpings kommun	Skavsta flygplats Anför att Banverket definierar Skavsta flygplats som strategiskt viktig, regionalt och nationellt och att resurser avsatt för utveckling av spårområdet och inte blir en barriär i området.	Banverket har samrått med Luftfartsstyrelsen under järnvägsutredningen. Luftfartsstyrelsen ansvarar för att den civila luftfarten bedrivs samhälls- och kostnadseffektivt och att luftfartsmarknaden fungerar effektivt ur ett konkurrensperspektiv.
Skogsstyrelsen Sörmlands distrikt	Ålberga Nya biotopskydd vid Ålberga Avser att peka ut två nya biotopskydd i en av korridorerna och ställer frågan om Banverkets synpunkter.	Biotopskyddens läge kräver hänsyn vid järnvägsdragningen. För intrång krävs särskild dispens. Korridoren är riksintresse.
Regionförbundet Östsam	Trafikering Nyköping Yttrande över till Banverket inkommet samrådsförslag för trafikering av Nyköping. Anser att förslaget försämrar möjligheterna till snabba förbindelser för resande mellan Nyköping och Östergötland liksom mellan Östergötland och Mälardalen och kvarstår vid sitt tidigare ställningstagande om en bibana genom Nyköping.	Nyköping kommer enligt senaste trafikeringsförslaget att ha halvtimmestrafik norrut och halvtimmestrafik under högtrafiktid mot Östergötland. Restiden mellan Nyköping och Norrköping nästan halveras med Ostlanken. Banverket anser att gällande trafikeringsförslaget ger snabba förbindelser för resande mellan Nyköping och Östergötland liksom mellan Östergötland och Mälardalen.

Tabell 4.3.1 Förteckning över synpunkter - Nyköpings kommun (forts.)

Synpunkter från	Synpunkter avseende	Banverkets kommentar
Inledande samrådsmöte miljöorganisationer D-län 2004-10-28	Allmänna frågor om Ostlänkens korridorer och trafikering inkl godstrafik. Inte Blå korridor Ta även hänsyn till människans relation till naturen i miljö-konsekvensbeskrivningen Om station vid Skavsta, ta även med flygets miljöpåverkan i miljö-konsekvensbeskrivningen. Björksund-Tjulsta, söder om Tystberga – ett av Sveriges artrikaste område. Hela vägen från Tystberga och ut mot kusten – artrikaste området i Sverige Friluftsförandet har verksamhet vid Söra söder om Hovrasjön Naturskola vid Hovrasjön med tio-tolv biotoper för undervisning Kattgalgebäcken och Tunsätersbäcken vid Svärta kyrka finns grönling, relativt sällsynt fiskart. I Kolmården finns tjäder, kungsörn och häckande havsörn som inte häckat där på 100 år. Korridor ska dras utanför häckningsplatserna. Västerljungs hembygdsförening anför att järnvägen med regional-tågstation dras utanför samhället. LRF upplyste om Södermanlands kulturbygds värde, vilken brukats sedan 1000-talet. Anförde centralt stationsläge i Nyköping.	Blå korridor är nedprioriterad på sträckan Järna-Åby, Den uppfyller inte ändamålet för Ostlänken, samt att Nyköpings kommun förordar att Ostlänken dras utanför Nyköpings tätort. MKB:n behandlar friluftslivet. MKB:n behandlar Ostlänkens påverkan på miljön. Flygets påverkan på miljön ska hanteras vid tillståndsgivning till flygverksamheten. Kultur- och naturmiljöanalyser har gjorts för Östergötland och Södermanland vilka tillsammans med inkomna synpunkter i samrådet ligger till grund för MKB:n. Värdefulla områden för friluftsliv och undervisning vid Hovrasjön har uppmärksamats i MKB:n. I utställelsehandlingen beskrivs konsekvenserna inom de korridorer som uppfyller Ostlänkens ändamål.

Tabell 4.3.1 Förteckning över synpunkter - Nyköpings kommun (forts.)		
Synpunkter från	Synpunkter avseende	Banverkets kommentar
Uppföljande samrådsmöte Nyköpings tätort 2006-12-14	Olika stationslägen diskuterades utifrån Banverkets redovisning av utredda stationslägen. I huvudsak diskuterades Ostlänken genom eller utanför tätorten, station både i Skavsta och i Nyköping C eller inte, centralt stationsläge eller närmare sjukhuset i tunnel: Högre turtäthet också på sikt med Ostlänken genom staden Stort intrång i stadskärnan om Ostlänken går genom staden. Minskad miljöpåverkan, inte minst i Nyköpingsåns dalgång, med Ostlänken och station i tunnel under staden (Hållet och Wachtmeisters förslag). Minskad miljöpåverkan med annan sträckning (S-kurva) genom staden norrifrån och anslutning till TGOJ-banan söderut. Två stationer i Nyköping innebär fördel Skavsta och nackdel Nyköping för turtätheten. Inga pengar från vare sig staten eller kommunen till en station i Skavsta.	Ostlänken planeras passera utanför Nyköpings tätort, då kommunen anför en dragning utanför så att intrången inte ska bli så stora. Station i Skavsta och bibana in till Nyköping med station vid Brunnsgatan - befintligt spår. Inkomna förslag till stationslägen har utvärderats och avfärdats då de inte uppfyller Ostlänkens ändamål och restidsmål.

4.4 Norrköpings kommun

Tabell 4.4.1 Förteckning över synpunkter - Norrköpings kommun		
Synpunkter från	Synpunkter avseende	Banverkets kommentar
Inledande samrådsmöten i Åby 2004-11-10	Kommer gamla banan mellan Nyköping och Norrköping att vara kvar? Allmän diskussion om Ostlänkens nytta för samhället i jämförelse med andra samhällsinvesteringar samt Ostlänkens ekonomi för att bli lönsam. Rusta upp Södra stambanan. Allmän diskussion om trafikering och hastigheter samt problem om in- och utfart till nuvarande stationsläge. Norrköpings kommun anger att stationen ska ligga centralt.	Södra stambanan Katrineholm-Norrköping-Linköping-Mjölby är ett strategiskt godsstråk och kommer att vara kvar, medan enkelspåret mellan Järna och Åby i utställelsehandlingen är nedprioriterad. Den uppfyller inte ändamålet för Ostlänken, samt att Nyköpings kommun förordar att Ostlänken dras utanför Nyköpings tätort. Banverket ska planera för att bygga en samhällsekonomisk lönsam järnväg. Det är regeringen som avgör hur statens investeringar ska ske. Andra aktörer medverkar med betalning för kollektivtrafik. Norrköpings station planeras ligga ungefär i nuvarande läge, men vridet upp mot Butängen för att spåren ska få bättre radier.
Villägarna Åby Hans Gustavsson m. fl. Åby	Åby. Anför att järnvägen gör stora intrång om den dras väster om E4 där den passerar Nyköpingsvägen på fastigheterna i östra Åby.	Den slutliga sträckningen av järnvägsanläggningen kommer att studeras noggrannare i kommande järnvägsplan och ännu mer detaljerat i den därefter följande detaljprojekteringen.
Åby kontaktgrupp Anders Larsson m.fl.	Kolmården Anför sträckning så nära motorvägen som möjligt och öster om Skiren. Referar till förstudien.	Hänsyn tagits i förstudien genom breddning av Röd korridor från Åby och norrut.
Fredrik Dahl Stockholm	Kolmården Anför 2 km lång sträckning nära motorvägen 4 km sydväst om Stavsjö, annars störning i villaområdet.	En av de illustrerade sträckningarna i utredningen liknar förslaget. Hur järnvägen exakt ska gå utreds i järnvägsplaneskedet.
P-O Landerhall Humlekärr	Kolmården. Grön korridor passerar värdefull kultur- och naturmiljö.	Natur- och kulturvärden i Kolmården är väl kända i utredningen. I utställelsen visas fördelar och nackdelar med korridorerna.

Tabell 4.4.1 Förteckning över synpunkter - Norrköpings kommun (forts.)		
Synpunkter från	Synpunkter avseende	Banverkets kommentar
Anders Wennerblad Norrköping	Kolmården Anför att Ostlänken dras nära E4 för att minimera intrång i orörd natur med buller och störningar i friluftslivet som följd.	Den slutliga sträckningen av järnvägsanläggningen kommer att studeras noggrannare i kommande järnvägsplan och ännu mer detaljerat i den därefter följande detaljprojekteringen.
P-O Landerhäll, Humlekärr	Kolmården Grön korridor stänger in hela den sörmländska viltfloran mellan Ostlänken och motorvägen. Anför sträckning utmed motorvägen.	Natur- och kulturvärden i Kolmården är väl kända i utredningen. I utställelsen visas fördelar och nackdelar med korridorerna.
Jan Karlsson, Kolmården	Allmänt om Ostlänken Anser att banan ska byggas på den gamla banan. De flesta kommer inte att åka på denna järnväg men alla måste vara med att betala.	Den nuvarande banan kan inte tillgodose krav på en konkurrenskraftig järnväg.
Ingemar Tapper, Stavsjö	Kolmården Anför att det sträckningsalternativ i Röd korridor närmast motorvägen är bäst motiverat. Det norra lämnar obrukbar mark mellan motorvägen och järnvägen och förstör välbesökta friluftsområden som Sörmlandsleden.	Natur- och kulturvärden i Kolmården är väl kända i utredningen. I utställelsen visas fördelar och nackdelar med korridorerna.
Sofia Westerberg, Kolmården	Kolmården Anför Röd korridor. Blå innebär intrång i miljöerna runt Krokek och Strömsfors. Vill ha kvar pendlingsmöjlighet till Nyköping	Natur- och kulturvärden i Kolmården är väl kända i utredningen. I utställelsen visas fördelar och nackdelar med korridorerna.
Kontaktgruppen Åby Folkets Hus gm Ove Moberg	Kolmården Anför att sträckningen ska gå så nära motorvägen som möjligt för att rädda Kolmårdens unika natur	Natur- och kulturvärden i Kolmården är väl kända i utredningen. I utställelsen visas fördelar och nackdelar med korridorerna.
Norrköping Vatten	Norrköping Redovisar vattenskyddsområden Nedre Glottern och Stubbetorp vilka korridorer tangerar. Uppmärksammar på att Böksjön är reservvattentäkt, men inte skyddad. Beslut inte taget om fortsättning.	Vattenskyddsområdena är uppmärksammade i MKB:n. Den slutliga sträckningen av järnvägsanläggningen kommer att studeras noggrannare i kommande järnvägsplan och ännu mer detaljerat i den därefter följande detaljprojekteringen.

Tabell 4.4.1 Förteckning över synpunkter - Norrköpings kommun (forts.)		
Synpunkter från	Synpunkter avseende	Banverkets kommentar
Gymnastik- och idrottsklubben Tjalve, Norrköping	Kolmården Anför att Grön korridor genom Kolmården är en katastrof för orienteringen inte bara i landet utan även utomlands. Ingenstans finns en sådan natur. Dessutom finns en betydande ekonomisk investering i kartor. Anför Röd korridor med sträckning nära motorvägen eller helst Blå korridor. Om en sträckning blir aktuell som påverkar klubbens orienteringskartor förutsätts samråd om detta för kompensation.	Natur- och kulturvärden i Kolmården är väl kända i utredningen. I utställelsen visas fördelar och nackdelar med korridorerna. Intrång i fritidsverksamhet är en av hänsyn som övervägs i den samlade bedömningen.
Lösings Jaktklubb, Per Cronström	Kolmården Anför sträckning så nära motorvägen som möjligt alternativt befintlig bana. Tunnlar och moderata stigningar som gör att det går att ligga nära E4:an och inte gå upp i höjd kommer att bevara mycket av den natur som är säregen. Det är naturmiljövärden, fritidsvärden, tyst zon, jaktmarker med flera skäl.	Natur- och kulturvärden i Kolmården är väl kända i utredningen. I utställelsen visas fördelar och nackdelar med korridorerna. Den slutliga sträckningen av järnvägsanläggningen kommer att studeras noggrannare i kommande järnvägsplan och ännu mer detaljerat i den därefter följande detaljprojekteringen.
Robert och Maria Håkansson. Kolmården	Kolmården Området mellan Stavsjö och Åbynorr om E4 är det mest värdefulla i Kolmården. Pekar på den vilda naturen, stort antal sjöar och det välbesökta rekreationsområdet för besökande från både när och fjärran, särskilt området vid Gamla Stockholmsvägen och Älgsjöarna. Anför därför att Ostlänken inte byggs i Grön korridor eller röd nordlig utan så nära motorvägen som möjligt. Önskemål om att Ostlänken inte byggs alls.	Natur- och kulturvärden i Kolmården är väl kända i utredningen. I utställelsen visas fördelar och nackdelar med korridorerna. Den slutliga sträckningen av järnvägsanläggningen kommer att studeras noggrannare i kommande järnvägsplan och ännu mer detaljerat i den därefter följande detaljprojekteringen.

Tabell 4.4.1 Förteckning över synpunkter - Norrköpings kommun (forts.)		
Synpunkter från	Synpunkter avseende	Banverkets kommentar
Åke Karlsson, Kolmården	Kolmården Anför att järnvägen bör läggas så nära E4 som möjligt och söder om sjön Gullvagnen och sjön Strålen. Gullvagnen är sägenomspunnen. På så sätt minskas intrånget vid sjöar och berörda fastigheter. Grundvatten-täkter i området kommer inte att beröras. Järnvägsforsning vid Skinnarbovägen kan göras omedelbart nordväst om E4 och i nära anslutning till tunnel.	Natur- och kulturvärden i Kolmården är väl kända i utredningen. I utställelsen visas fördelar och nackdelar med korridorerna. Den slutliga sträckningen av järnvägsanläggningen kommer att studeras noggrannare i kommande järnvägsplan och ännu mer detaljerat i den därefter följande detaljprojekteringen.
Maria Svensson, Åby	Kolmården Anför att Ostlänken inte ska byggas, rusta upp befintlig järnväg i stället. Fastigheten Stenkullen 1:1 är berörd med verksamhet och önskar besked om den mest tänkbara sträckningen Anser att Kolmården inte får förstöras.	Natur- och kulturvärden i Kolmården är väl kända i utredningen. I utställelsen visas fördelar och nackdelar med korridorerna. Hur fastigheten berörs exakt utreds i kommande skede.
Krokeks Orienteringsklubb, Robert Håkansson	Stavsjö Bruk-Kolmårdsbranten Anför Rött korridor intill motorvägen. Kolmården är ett väl känt ostört friluftsområde med besökare från när och fjärran. Alla tre alternativen berör områden där orienteringsklubben upprättat kartor, och som används för träning och tävlingar. Likaså finns skid- och motionsspår i alla tre korridorerna. Dessa utgår från Strömsfors. Avvisar bestämt Grön korridor som skulle förstöra Kolmården som upplevelse och frihet och för friluftsliv. Anför att hänsyn ska tas till tillgänglighet både i byggskedet och vid färdig bana. Förutsätter kompensation för kartor och andra för att ordna en motsvarande motions- och idrottsanordning.	Natur- och kulturvärden i Kolmården är väl kända i utredningen. I utställelsen visas fördelar och nackdelar med korridorerna. Intrång i fritidsverksamhet är en av hänsyn som övervägs i den samlade bedömningen. Den slutliga sträckningen av järnvägsanläggningen kommer att studeras noggrannare i kommande järnvägsplan och ännu mer detaljerat i den därefter följande detaljprojekteringen.

Tabell 4.4.1 Förteckning över synpunkter - Norrköpings kommun (forts.)		
Synpunkter från	Synpunkter avseende	Banverkets kommentar
Anders Wennerblad, Unnerstad	Allmänt och Kolmården Vänder sig mot att Ostlänken och andra utbyggnader ska ordna arbete på annat håll. Ostlänken innebär ett sår i Kolmården	Banverket råder inte över allmänna frågor om samhällets utveckling, där Ostlänken är en del. Ostlänken planeras utifrån att många hänsyn ska tas, bland annat att miljöfrågorna hanteras så bra som möjligt.
Maria Svensson, Åby	Kolmården, Bråviksbranten Uppmärksammar på Norrköpings kommuns naturvårdsprogram. Betonar vikten av att vara rädd om naturmiljöerna vid Stenkullen och inte anta några åtgärder som kan skada dessa.	Natur- och kulturvärden i Kolmården är väl kända i utredningen. I utställelsen visas fördelar och nackdelar med korridorerna.
Håkan Thornell, Åby	Åby Vänder sig emot att korridoren går över fastigheten.	Enskilda frågor tas upp i järnvägsplanen. Nu samråds om en järnvägsdragning utifrån allmänna intressen.
Kiladalens intresseförening	Kiladalen Anför Grön korridor. Mindre störningar i småorterna, lättare till fortsatt bruk av jorden än i blå.	I utställelsen visas fördelar och nackdelar med korridorerna.
Johan Rosenquist (Via diskussionsforum)	Gamla banvallen Kolmården-Åby Anför att gamla banvallen behålls som cykelled in mot Norrköping.	Framtida markanvändning är en fråga i järnvägsplaneskedet samt för kommunens planering för samhällets utveckling.

4.5 Övriga synpunkter - ej kommunrelaterade

Tabell 4.5.1 Förteckning över synpunkter - ej kommunrelaterade		
Synpunkter från	Synpunkter avseende	Banverkets kommentar
Rolf Ingvaldsson	Kommenterar förslag om upphöjd bana över motorvägen förslag på placering och skydd för bilister.	Den slutliga sträckningen av järnvägsanläggningen kommer att studeras noggrannare i kommande järnvägsplan och ännu mer detaljerat i den därefter följande detaljprojekteringen.
Jorma Kahanpää	Förslag till upphöjd bana s k Monorail.	Ostlänken byggs för att vara en del av det nationella järnvägssystemet och främst tillgodose efterfrågan på regionala och nationella tågresor. För att möjliggöra detta måste tågen på Ostlänken även kunna trafikera på andra banor annars får resenärerna göra onödiga byten mellan de olika tågsystemen.

Tabell 4.5.1 Förteckning över synpunkter - ej kommunrelaterade (forts.)		
Synpunkter från	Synpunkter avseende	Banverkets kommentar
Kerstin Dense	Anför upprustning av Södra stambanan. Inget skäl att bygga en ny järnväg för att tjäna 5 minuter. Förstör natur- och kulturmiljö.	En upprustning av Södra stambanan klarar inte moderna krav på en ny järnväg och leder till stora kultur- och naturmiljö- samt bebyggelseintrång.
Martin Nyberg, Fin-spång (Via Diskussionsforum)	Behåll Nyköpingsbanan Järna-Åby Pendeltågs- eller duospårvagns- trafik för att möta regional efterfrågan i alla mindre orter Utrymme för godstrafik Bevara banan av kulturhistoriska skäl. En ingenjörssbragd när den byggdes.	Den regionala trafiken planeras av Regionförbundet Östsam. Ostlänken planeras för tre slag persontrafik samt lättgodstrafik med hänsyn till det strategiska godsstråk som passerar genom Östergötland. Banans framtid beror på efterfrågan.
Fredrik Ruda, Bandhagen (Via Diskussionforum)	Bansträckning Järna-Norrköping. Föreslår en ny sträckning som kopplas samman med Västra och Södra stambanorna respektive TGOJ-banan. Miljöfördelar och restidsvinster.	Banverkets förstudie studerade översiktligt lösningar där Västra och Södra stambanorna används. Där framkom att det behövs ny järnväg för att kunna möta en ökad efterfråga på person- och godstrafik med järnväg och att orter längs nuvarande Nyköpingsbanan bör ha tillgång till god tågtrafik. Ostlänken kommer att avlasta befintliga banor och möjliggöra mer gods- och persontrafik på dessa banor och därmed ge miljö- och restidsvinster för samhället.
Marcus Ågren, Gnesta (Via Diskussionsforum)	Stationslägen Anför centralt belägna stationer på hela sträckan. Tåg ska många åka med för miljöns skull.	Stationslägena är en central planeringsstrategi för att nå många resenärer och därmed skapa en konkurrenskraftig järnväg som medverkar till en regional och kommunal utveckling.

5 Samrådsredogörelse korridorutvidgningar

För de korridorutvidgningar som föreslagits har ett förstudiearbete, inklusive samråd genomförts. Detta samrådsarbete sammanfattas nedan.

5.1 Södertälje kommun

Samråd om utvidgning av Röd korridor mellan Gerstabergh och Hölö

Bakgrund

Samrådet har föregåtts av tidigare samråd samt fördjupning av järnvägsutredningen som lett till att Projekt Ostlänken föreslår en smärre utvidgning av Röd korridor mellan Gerstabergh och Hölö.

Samrådet har meddelats med samrådsmaterial via brev 2007-05-08 till fastighetsägare, verksamhetsutövare och miljöorganisationer samt till dem som tidigare lämnat synpunkter på sträckan vid samrådsmötet i Järna den 6 december 2006. Annonsering har skett i Länstidningen 2007-05-12 och Sörmlandsposten 2007-05-16. Samrådsmaterialet har funnits tillgängligt på Banverkets hemsida. Södertälje kommun har ombetts yttra sig över förslaget. Länsstyrelserna i Stockholms och Södermanlands län samt Trosa kommun har informerats. Sista dag för synpunkter var den 1 juni 2007.

Tabell 5.1.1 Förteckning över synpunkter - korridorutvidgning Södertälje kommun		
Synpunkter från	Synpunkter avseende	Banverkets kommentar
Hans Berglind, Lideby	Ifrågasätter rimligheten i att återigen ändra korridor när sträckan blir längre och korsningen inte längre kan ligga mellan Slota och Hölö som tidigare informerats. Ser hänsyn till Skåve gårds verksamhet som styrande för Banverket medan intrånget i Lillvreten blir förödande.	Synpunkterna direkt besvarade med e-post: Utredningskorridorerna är från förstudien. Den tidigare ändringen berodde på fel i det digitala kartmaterialet. Järnvägsutredningen fördjupar kunskapen och kan ge möjligheter till förbättrade lösningar genom justeringar av förstudien korridorer. Olika alternativ av sträckningar kvarstår, där intrången även ska undersökas.
Svenska Naturskyddsföreningen, Södertälje	Anför: - att fördjupade natur- och kultur- miljöinventeringar av berörda områden utförs - att alternativ Ua b (blått) helt utgår för den del som ligger i Södertälje kommun - motorvägsalternativet (rött), om sträckningen kan hållas inom 100 m från motorvägen,	Järnvägsutredningens korridorer kvarstår i utredningen. Dock är blått alternativ inte konsekvens-beskrivet mellan Järna och Åby. Detta beror på att Ostlänken inte bör passera genom Järnas tätort för att restiderna för långväga resenärer blir för långa. Vidare förbättras inte möjligheterna för Järna att kunna få en god regional tågtrafik. Vid Nyköping blir restiderna också för långa för långväga resenärer om Ostlänken skulle

Tabell 5.1.1 Förteckning över synpunkter - korridorutvidgning Södertälje kommun (forts.)		
Synpunkter från	Synpunkter avseende	Banverkets kommentar
forts. Svenska Naturskyddsföreningen, Södertälje	- för vissa delar av Hölö och Järna ännu närmre motorvägen - att vid Tullgarn, järnvägen följer motorvägen på västra sidan för att någon km söder om Edesta gå över på östra sidan och sedan följa motorvägen för att sedan gå över på västra sidan igen 2,5 - 3 km norr om Smedsta - att regional- och pendeltågsförsörjningen för Järna och Hölö förbättras - att Södertälje-Nykvarnskretsen av Svenska Naturskyddsföreningen i fortsättningen blir en separat remissinstans	passera genom Nyköping där intrången utan avkall på restidsmålen i så fall skulle bli mycket stora. Nyköpings kommun har förordat att Ostlänken ska passera utanför Nyköpings tätort och att tågtrafikförsörjning av Nyköping sker via bibana. För den regionala trafiken är den regionala trafikhuvudmannen ansvarig. Fortlöpande samråd med länsstyrelsen leder fram till vilka fördjupningar som behöver göras för att miljökonsekvenserna ska kunna bedömas. Att korsa motorvägen flera gånger på en kort sträcka innebär stora intrång i landskapet, något som i görligaste mån bör undvikas. Var korsningarna bör ligga behöver ses i ett helhetsperspektiv. Exakt var järnvägen kommer att gå sker i nästa planeringssteg – järnvägsplan.
Ami Linder Kullås, Ekeby Gammelgård, Hölö	Anför gårdens värden: - gammal boplat, nuvarande hus delar från 1600-talet. Gamla grundmurlämningar runt hela tomten. - fornlämningar nära E4:an. - naturlig källa som bekräftar gammal boplat. Vattenståndet är högt vid motorvägstunneln på våren och då motorvägen byggdes var det problem att dränera. - viltstråk; hjort, vildsvin, mård, rådjur, räv och älg.	Ekeby är känt för Banverket och är omnämnt tillsammans med närliggande gårdar i kulturmiljöanalysen.
Per-Ola Pettersson, Kjulsta, Järna	Anför såväl enskilda som allmänna intressen med berörda fastigheter och lantbruk, allmänt kultur- och naturmiljön samt rekreationsområden.	I järnvägsutredningen belyses allmänna intressen. I nästa skede, järnvägsplan, de enskilda.

Tabell 5.1.1 Förteckning över synpunkter - korridorutvidgning Södertälje kommun (forts.)		
Synpunkter från	Synpunkter avseende	Banverkets kommentar
Södertälje kommun	Kommunen ser både positiva och negativa konsekvenser: - Negativ inverkan på Södertuna arbetsområden - Positivt för Hölös utveckling om spåret dras öster om Hölö Att tänka på: - Planering av nytt resecentrum för utveckling av regionaltrafiken bör ske parallellt med Ostlänkens planering - Så lite intrång som möjligt i Södertuna arbetsområde - Angeläget att spåret dras öster om Hölö - Spåret så nära motorvägen som möjligt för att minska barriärer i landskapet - Dalgången i Järna hanteras varsamt - Kommunen vill lämna synpunkter på var och hur korsningen mellan järnvägen och motorvägen blir - Att hänsyn tas till gårdarna Skäve och Norrbyvälle, Gerstberg och Klövängen, Ekeby 1:25, Gryt och Smedsta	Den regionala trafiken och planeringen för denna ansvarar den regionala trafik-huvudmannen för.

5.2 Trosa kommun

Samråd i kompletterande förstudiearbete om förslag till utökning av utredningsområden i Trosa-åns dalgång-Vagnhärad-Tullgarn

Bakgrund

Samrådet har föregåtts av ett fördjupat samråd med Länsstyrelsen i Södermanlands län och Riksantikvarieämbetet om Trosaåns riksintresseområde, där en järnväg inom nuvarande utredningskorridor medför risk för påtaglig skada. Samrådet avser andra värden som Banverket behöver beakta inför det fortsatta arbetet.

Samrådet har pågått mellan den 16 maj och 17 juni. Länsstyrelsen i Södermanlands län, Riksantikvarieämbetet samt kommunerna har medverkat med synpunkter i samrådet.

Samrådsmöte hölls i Trosa Folkets hus den 3 juni. Samrådet annonserades i Södermanlands Nyheter den 17 maj med repetition den 31 maj. Till berörda fastighetsägare inom de föreslagna utökningsområdena samt berörda miljöorganisationer skickades en information om sakfrågan och inbjudan till samrådsmöte. Dessa fanns hos adressaten den 16 maj. Information på Banverkets hemsida lades in. Sista dag för synpunkter var den 17 juni 2008.

Närmare 250 fastighetsägare berörs av de föreslagna utökningarna. 38 kvinnor och 54 män deltog på mötet. 23 synpunkter har kommit in från myndigheter, allmänhet och miljöorganisationer. De flesta pekar på en möjlighet att dra järnvägen nära E4, dock inte Trosa kommun.

Tabell 5.2.1 Förteckning över synpunkter - korridorutvidgning Trosa kommun

Synpunkter från	Synpunkter avseende	Banverkets kommentar
Trosa kommun	Flera av de lösningar Banverket visat tänkbara är inte förenliga med kommunens fördjupade översiktsplan, inte heller det samarbete mellan kommunen och Banverket som lett fram till förslag på stationsläge vid Lånestahedens industriområde. Tvivlar på en lösning där passerande höghastighetståg går rakt genom samhället. Om en sträckning går i Röd korridors södra del förutsätts till största delen tunnel. Riktlinje: • Stationsläget ska skapa förutsättningar för en bra utveckling av kommunen med en bra kollektivtrafik. • Intrånget för fastighetsägare ska minimeras.	Järnvägens dragning och utformning för långväga tåg är den viktigaste faktorn vid planeringen av Götalandsbanan vid Vagnhärad för en konkurrenskraftig järnväg. Regionaltågsstationens lokalisering i förhållande till kommunens framtida markanvändning är en viktig faktor vid avvägningen av olika intressen.

Tabell 5.2.1 Förteckning över synpunkter - korridorutvidgning Trosa kommun (forts.)		
Synpunkter från	Synpunkter avseende	Banverkets kommentar
Riksantikvarieämbetet	Anser att inga vägar får lämnas oprövade här utan även öka korridoren uppåt längs med E4.	Järnvägens dragning och utformning för långväga tåg är den viktigaste faktorn vid planeringen av Götalandsbanan vid Vagnhärad för en konkurrenskraftig järnväg.
Länsstyrelsen i Södermanlands län	Allmänt: Vill bidra med att tillräckligt med underlag finns för beslut. Anser att det finns skäl att studera möjligheter närmare E4 för att skydda höga kulturvärden. Meddelar värden utöver tidigare samråd: • Hillesta bebyggelsemiljö och ättestupa. • Central stationsläge sparar det historiska sambandet i Trosaåns dalgång. • Stenåldersmiljöer vid Eriksberg och fornlämningar vid Nora • Hillesta-Rensjön – om korridor där bör naturinventering göras • Naturvärden Västergården-Lånesta-Långhagen. Trosaån berörs. Olika naturvärden i områdena Albylund, Eriksro, Fagerhult, Åby-Långhagen. • Naturvärden Lånestaheden samt dess östra del – Natura 2000. • Naturvärden Vagnhärad –Tullgarn. Skårby berörs. Om en ny sträckning föreslås måste en ny prövning enligt 7:28 MB göras. • Naturvärden vid ev utvidgning mot E4. Värdefull flora vid Lundby • Alternativ genom Vagnhärad C ligger nära området för skred 1997.	Järnvägens dragning och utformning för långväga tåg är den viktigaste faktorn vid planeringen av Götalandsbanan vid Vagnhärad för en konkurrenskraftig järnväg. Prövning av skada eller störning enligt miljöbalken kap 7 § 28 i Natura 2000-områden kan komma att aktualiseras.

Tabell 5.2.1 Förteckning över synpunkter - korridorutvidgning Trosa kommun (forts.)		
Synpunkter från	Synpunkter avseende	Banverkets kommentar
Statens fastighetsverk	Instruktionerna för förvaltningen av Tullgarn innebär mycket stor återhållsamhet om förändring av markanvändning. Motsätter sig i första hand en sträckning som går över SFV:s fastigheter och därutöver en minskning av arealen och förändring av användningen av marken. Om en bansträckning ska gå över Tullgarnområdet ska den ligga så nära motorvägen som möjligt. Detta minskar intrånget i kultu- regendomen. SFV kräver att förslaget genom Tullgarn utgår och arbetet inriktas på att lägga järnvägen dikt an motorvägen.	Fördjupat samråd med Statens Fastighetsverk om Tullgarn bör ske.
Naturskyddsföreningen Trosabygden	• För hänsyn till Tullgarn bör station ligga mellan motorvägen och Kalkbruksvägen (Vrålöt och Risevid). Länestaheden undviks. Nya förslaget påverkar Länestaheden. • Sträckningen bör gå syd-sydost och så nära motorvägen som möjligt. • En dragning genom gamla stationsområdet är inte relevant eller styras upp av Tullgarnsträckningen.	Regionaltågsstationens lokalisering i förhållande till kommunens framtida markanvändning är en viktig faktor vid avvägningen av olika intressen.
Västerljungs hembygdsförening	Dragning genom centrum innebär: - Buller och vibrationer för boende - Rasrisk - Ökad olycksrisk - Utrymmesbrist för angöring och parkering vid en station i centrum - Samhället delas upp av järnvägen	Regionaltågsstationens lokalisering i förhållande till kommunens framtida markanvändning är en viktig faktor vid avvägningen av olika intressen.

Tabell 5.2.1 Förteckning över synpunkter - korridorutvidgning Trosa kommun (forts.)		
Synpunkter från	Synpunkter avseende	Banverkets kommentar
forts. Västerljungs hembygdsförening	- Försvårad markanvändning i området mellan järnväg och motorväg i Västerljung Önskar en dragning nära motorvägen.	
Monica Persson och Lars Rask	En dragning i Tullgarnsområdets värdefulla natur innebär intrång med risk för skada och störning kring Norasjön i enlighet med Banverkets tidigare beslut. En dragning närmare E4 enligt kommunens fördjupade översiktsplan innebär en förbättring för tillgängligheten från kommande bostadsområden till naturområdena.	Prövning av skada eller störning enligt miljöbalken kap 7 § 28 i Natura 2000-områden kan komma att aktualiseras.
Yngve Björklund m fl	Inlämnat eget förslag (34) är optimalt för tillgänglighet och oönskade störningar. Dragning genom samhället med väl inbyggd station kan säkert störningar minimeras. Banverkets förslag (31) helt orimligt om inte i tunnel i södra delen av Röd korridor	Sträckningar i de utökade utredningsområdena innebär ökat intrång i samlad bebyggelse än sträckningar i järnvägsutredningens hittillsvarande korridorer. Omfattningen av intrång beror dock i Vagnhärads västra del på de tekniska förutsättningarna att förlägga järnvägen i tunnel.
Pelle Lindqvist	Utredningskorridorernas läge och Banverkets medverkan till planering av den egna markanvändningen är ett svek. Att efter så många års planering komma med en förslag till ytterligare korridor är nästan folkförakt.	Samråd i järnvägsutredningen innebär att ytterligare kunskaper tillförs arbetet. Banverket anser att det är bättre att nu försöka bringa klarhet i förutsättningarna än att frågan fortsätter att innehålla stora osäkerheter om en framtida sträckning.
Per och Margareta Corell	En dragning norr om E4 är det enda rimliga med hänsyn tagen till samtliga värden från Tullgarn till Trosaåns dalgång. Om inte värdena kan skyddas med en dragning genom Vagnhärads ska den gå på annan plats och bibana ordnas genom samhället.	Regionaltågsstationens lokalisering i förhållande till kommunens framtida markanvändning är en viktig faktor vid avvägningen av olika intressen.
Leif Hansson	Anför en sträckning genom samhället med centralt läge för stationen p.g.a. miljövinster.	Detta är ett av de alternativ som järnvägsutredningen redovisar.

Tabell 5.2.1 Förteckning över synpunkter - korridorutvidgning Trosa kommun (forts.)		
Synpunkter från	Synpunkter avseende	Banverkets kommentar
Anders o Gun Andersson	Minimerad bullerexponering och bevarande av landskapsbild väger tyngre än fornlämningar. Anför ett läge nära motorvägen vid passage av Trosaån. Station vid Risevid i Grön korridor?	Järnvägens dragning och utformning för långväga tåg är den viktigaste faktorn vid planeringen av Götalandsbanan vid Vagnhärad för en konkurrenskraftig järnväg. Regionaltågsstationens lokalisering i förhållande till kommunens framtida markanvändning är en viktig faktor vid avvägningen av olika intressen.
Trosaåns vänner	Upprepar synpunkt från 2004: En dragning nära motorvägen med station vid motorvägens avfart mot Trosa vid väg 218 i Röd korridor. Anför natur- och kulturvärden särskilt genom samhället där det sannolikt finns oupptäckta fornlämningar.	Järnvägens dragning och utformning för långväga tåg är den viktigaste faktorn vid planeringen av Götalandsbanan vid Vagnhärad för en konkurrenskraftig järnväg. Regionaltågsstationens lokalisering i förhållande till kommunens framtida markanvändning är en viktig faktor vid avvägningen av olika intressen.
Trosaåns vänner – tillägg av Marianne Hanner	Anser utöver natur- kulturvärdena i enlighet med Trosaåns vänner att bruks- och upplevelsevärdena är höga för dalgångarna Sillen- Västerljung och Hillesta-Långbro. Stora värden för rekreation.	Järnvägens dragning och utformning för långväga tåg är den viktigaste faktorn vid planeringen av Götalandsbanan vid Vagnhärad för en konkurrenskraftig järnväg.
Anonym	Följ E4 i Grön korridor där mark och jordbruk redan är drabbat. Satsa på befolkningen som byggt upp sitt liv i Vagnhärad.	Järnvägens dragning och utformning för långväga tåg är den viktigaste faktorn vid planeringen av Götalandsbanan vid Vagnhärad för en konkurrenskraftig järnväg. Regionaltågsstationens lokalisering i förhållande till kommunens framtida markanvändning är en viktig faktor vid avvägningen av olika intressen.
Gustaf Johansson	Bygg nära motorvägen med station så nära Vagnhärad trafikplats som möjligt mht resandeströmmar.	Järnvägens dragning och utformning för långväga tåg är den viktigaste faktorn vid planeringen av Götalandsbanan vid Vagnhärad för en konkurrenskraftig järnväg. Regionaltågsstationens lokalisering i förhållande till kommunens framtida markanvändning är en viktig faktor vid avvägningen av olika intressen.

Tabell 5.2.1 Förteckning över synpunkter - korridorutvidgning Trosa kommun (forts.)		
Synpunkter från	Synpunkter avseende	Banverkets kommentar
Susanne Eriksson	Oro för att fornlämningar betyder mer än människor. Anmodar Banverket skona Vagnhärad.	I järnvägsutredningen redovisas alternativa sätt att passera Vagnhärad. Banverket föreslår korridor eller korridorkombination för prövning hos regeringen. Detta görs först efter avslutat samråd.
Tor Lind	Järnväg nära E4. Vill boende i Solberga ha tåget genom sitt område? Satsa på pendeltåg på gamla banan.	Regionförbundet Sörmland är regional planeringsinstans för framtida regional kollektivtrafik.
Malin Svensson	Dragning och station vid E4. • Minst naturmiljöpåverkan, redan förstört av E4 • Minst påverkan på boendemiljöer • 320 km/tim genom samhället är farligt • Dyrt dra spåret i tunnel genom samhället och lösa in fastigheter • Ett spår på nytt ställe medför fynd av nya fornlämningar som medför hänsynstagande... • En station vid motorvägen utökar centrum och ger positiv effekt. • Transportavstånden inget problem – liten ort med cykelavstånd och de flesta åker bil ändå.	Järnvägens dragning och utformning för långväga tåg är den viktigaste faktorn vid planeringen av Götalandsbanan vid Vagnhärad för en konkurrenskraftig järnväg. Regionaltågsstationens lokalisering i förhållande till kommunens framtida markanvändning är en viktig faktor vid avvägningen av olika intressen.
Laila och Horst Adler	Ingen järnväg genom Vagnhärad C. Platsbrist. Minst påverkan med en järnväg vid E4. Godståg på gamla banan.	I järnvägsutredningen redovisas alternativa sätt att passera Vagnhärad. Banverket föreslår korridor eller korridorkombination för prövning hos regeringen. Detta görs först efter avslutat samråd. Frågan om befintlig bana framtid hanteras utanför järnvägen. En sträckning genom Vagnhärad C kan dock inte kombineras med att befintlig järnväg bibehålls.
Föreningen Södermanlands Ornitologer	Inga synpunkter	

Tabell 5.2.1 Förteckning över synpunkter - korridorutvidgning Trosa kommun (forts.)		
Synpunkter från	Synpunkter avseende	Banverkets kommentar
Per Insulander	Anför en dragning nära E4 och stationsläge mellan Risevid och Bosch Rexroth (Mecman). Skäl: • Svår geoteknik genom Vagnhärad C och omfattande inlösen. (Södra dragningen.) • Tvärs igenom Vagnhärad's industricentrum (Röd korridor).	Järnvägens dragning och utformning för långväga tåg är den viktigaste faktorn vid planeringen av Götalandsbanan vid Vagnhärad för en konkurrenskraftig järnväg. Regionaltågsstationens lokalisering i förhållande till kommunens framtida markanvändning är en viktig faktor vid avvägningen av olika intressen. Med nuvarande kunskap har en korridor genom Vagnhärad C inte kunnat avfärdas.
Anders Wickman och Ebba Hornfeldt	• Anför en dragning nära motorvägen. • Planering av stationsläge i längre perspektiv så att Vagnhärad kan växa – inte vid Bosch/Rexroth • Bevara gamla gårdsbilder i samhället	Järnvägens dragning och utformning för långväga tåg är den viktigaste faktorn vid planeringen av Götalandsbanan vid Vagnhärad för en konkurrenskraftig järnväg. Regionaltågsstationens lokalisering i förhållande till kommunens framtida markanvändning är en viktig faktor vid avvägningen av olika intressen.

5.3 Nyköpings och Norrköpings kommuner

I järnvägsutredningens fördjupning av förstudiens utredningskorridorer har ytterligare tänkbara lösningar för en järnvägssträckning indikerats. Mindre korridorutvidgningar behöver då göras vid Sjösa, söder om Hovrasjön, vid Skavsta och Ålberga Bruk samt söder om Kolmårdsbranten. Samråd har skett om ett förstudiematerial.

Utvidgningens syfte

Nyköpings kommun

Vid Sjösa är det framför allt en ny förbindelse mellan Röd och Blå korridor som eventuellt kan medge en smidigare dragning på bibanan in till Nyköping i ett av sträckningsalternativen.

Söder om Hovrasjön verkar en lösning kunna vara att en järnväg kan ligga i den sydligaste delen av utredningskorridoren. För en sådan lösning behöver korridoren utvidgas något söderut med anledning av järnvägens stela geometri och med hänsyn till friluftsområdet och bostadsområdet söder om korridoren.

Vid Skavsta behöver sträckningen eventuellt en smidigare övergång mellan bibanan och huvudbanan in till stationen vid flygplatsen i ett av de möjliga alternativen.

Vid Ålberga Bruk kan korridoren behöva utökas mot motorvägen för att skapa bättre möjligheter för friluftslivet och mindre intrång i kultur- och naturmiljön.

Norrköpings kommun

Utvidgningen vid Kolmårdsbranten kan behöva göras för att kunna undersöka fler möjligheter för en planskild korsning mellan Ostlänken och befintliga vägar och järnvägar lokaliserad någonstans mellan Skiren och Loddby. Vid Åby trafikplats fattas ett stycke utredningskorridor i ett annars sammanhängande brett utredningsområde.

Samrådet

Muntligt samråd med Nyköpings kommun samt information till Länsstyrelsen i Södermanlands län skedde under september månad för de eventuella korridorutvidgningarna inom Nyköpings kommun.

Allmänheten och miljöorganisationer fick via annons i Södermanlands Nyheter (2007-10-06) och på Banverkets webbsida besked om samrådet. Berörda fastighetsägare fick information via brev. Samrådet pågick mellan 2007-10-02 och 2007-11-01.

Samrådet om utvidgning vid Åby trafikplats fördes med Vägverket under oktober.

Berörda fastighetsägare informerades via brev 2007-11-14. Samrådet pågick till 2007-12-10.

Tabell 5.3.1 Förteckning över synpunkter - korridorutvidgning Nyköpings och Norrköpings kommun		
Synpunkter från	Synpunkter avseende	Banverkets kommentar
Nyköpings kommun	Påpekar att de av buller redan berörda områdena Oxbacken, Hagalund, Bullersta och Berga får ökat buller. I övrigt inga synpunkter.	I miljökonsekvens-beskrivningen redogörs för bullerstörningar. Dessa vägs in den totala bedömningen av miljöpåverkan.
Vägverket	Ingen erinran.	
Bostadsrättsföreningen Blomsterhandlaren Nyköping	Utvidgning söder om Hovrasjön Korridoren ligger nära bostäderna och järnvägen riskerar medföra buller. Påtalar vikten av att grönområdet för friluftsliv värnas och att den grönyta mellan husen och den nya järnvägen behålls. Uppmärksammar Banverket på att skred har förekommit. Önskar svar på antalet tåg och vilken bullernivå i dBA som kan vara aktuell.	Korridorutvidgningen innebär att en alternativ lösning kan genomföras såväl för friluftsområdet som för bulleråtgärder mot bebyggelsen om denna korridor väljs för en ny järnväg. Skredområden är kartlagda. Banverket tar kontakt för information om antalet tåg och bullernivåer.

Tabell 5.3.1 Förteckning över synpunkter - korridorutvidgning Nyköpings och Norrköpings kommun (forts.)		
Synpunkter från	Synpunkter avseende	Banverkets kommentar
Friluftsförbundet Nyköping	Söder om Hovrasjön Påtalar bristande information i samrådet. Upprepar synpunkterna från ÖP2000 Nyköping. Pekar på att grönområdet vid Hovrasjön har unika biotoper och att en del kommer att försvinna vid en ny järnväg. Anser att det enda förslaget är att gå genom Nyköping, då övriga förslag gör intrång i friluftslivets verksamhet. Anser dock att en utbyggnad så långt söderut som möjligt är bättre, men bara marginellt bättre. Påtalar även att en dialog om åtgärder måste till.	Samrådet har klargjorts i telefonsamtal. Påverkan på naturmiljön och friluftsliv konsekvensbeskrivs och ingår i den totala bedömningen av miljökonsekvenser.
Nyköpings ridsällskap	Söder om Hovrasjön – Bullersta Anför att ridsällskapet berörs påtagligt av den röda korridoren oavsett om den utvidgas eller ej. Verksamheten måste flytta. Om en utbyggnad sker i Röd korridor måste en dialog om framtiden föras tidigt.	Påverkan på friluftsverksamheter konsekvensbeskrivs och ingår i den totala bedömningen av miljökonsekvenser. Om denna korridor blir aktuell för en järnvägsutbyggnad kommer Banverket att ta kontakt.
Hans Hedlund Ålberga gård	Ålberga Påpekar bristen på information. Påtalar flera enskilda frågor samt ett vattenkraftverk för Ålberga Gård.	Avsikten och avgränsning av samrådet informerades i mejlkorrespondens. Vattenkraftverket är känt. Enskilda frågor behandlas i nästa kommande utredningsskeden.



Banverket
Investeringsdivisionen
Projektdistrikt Mitt
Box 1070
172 22 Sundbyberg

Tel: 08-762 20 20
www.banverket.se
e-post: registrator.stockholm@banverket.se