

## **KALLELSE TILL KOMMUNSTYRELSENS SAMMANTRÄDE**

**Måndagen den 8 maj 2023 klockan 13:30  
i Stadshuset Sal B**

### **Kommundirektören informerar**

#### **Informationsärenden**

- |   |  |         |
|---|--|---------|
| 1 | Information från Samhällsbetalda resor (Inom ramen för utbildningspaketet för kommunstyrelsen) | SHB     |
| 2 | Information om kommunens medelsförvaltning (Söderberg & Partner)                               | Ekonomi |

#### **Kommunfullmäktigeärenden**

- |   |  |          |
|---|--|----------|
| 1 | Motion - Hantering av motioner och medborgarförslag<br>- Tjänsteskrivelse<br>- Motion  | KK23/208 |
| 2 | Motion - Lyft planeringen av skolavslutningen till central nivå<br>- Tjänsteskrivelse<br>- Motion<br>- Yttrande över motion (BUN 23/139) | KK23/101 |

#### **Kommunstyrelseärenden**

- |   |  |          |
|---|--|----------|
| 1 | Bemyndigande att underteckna internetbetalningar, med mera från 2023-05-08<br>- Tjänsteskrivelse | KK23/222 |
|---|--|----------|

- |   |  |          |
|---|--|----------|
| 2 | Tilläggsavtal med Sveaviken Bostad AB till<br>lägenhetsarrende med avtalsnummer 14331A-05<br>avseende Stockrosen 7 och 11 <ul style="list-style-type: none"><li>- Tjänsteskrivelse</li><li>- Bilaga - Tilläggsavtal avseende Stockrosen 7 och 11</li><li>- Förslag till tilläggsavtal</li><li>- Grundavtal</li></ul>   | KK23/248 |
| 3 | Yttrande över granskningshandling - Ostlänkens<br>järnvägsplan 35, delen Bibana Nyköping <ul style="list-style-type: none"><li>- Tjänsteskrivelse</li><li>- Yttrande över granskningshandling - Ostlänkens<br/>järnvägsplan 35, delen Bibana Nyköping</li><li>- Barnrättsprövning</li><li>- Remiss - Ostlänkens järnvägsplan 35, delen Bibana<br/>Nyköping</li></ul> | KK23/249 |
| 4 | Förprojektering av allmän plats - projekt Ribban <ul style="list-style-type: none"><li>- Tjänsteskrivelse</li><li>- Barnkonsekvensanalys</li></ul>   | KK23/250 |
|   | Delegationsärenden   | KK22/5   |
|   | Anmälningensärenden  | KK22/2   |

Urban Granström (S)  
Ordförande

Idris Özturk  
Sekreterare

## **KS § Svar på motion om hantering av motioner och medborgarförslag**

### **Diarienummer: KK23/208**

Maud Wachtmeister (KD) har vid kommunfullmäktiges sammanträde den 11 april 2023 väckt en motion angående hanteringen av motioner och medborgarförslag.

Motionären menar att hanteringen av medborgarförslag och motioner bör förbättras då beredningen inte är påbörjad gällande flertalet ärenden. Motionären yrkar att kommunen skyndsamt tillsätter vakanser för att få upp styrfart i besvarandet av motioner och på så sätt säkerställer det demokratiska verktyget.

Motionssvaret har beretts av kommunledningskansliet.

Kommunledningskansliet instämmer i att det är av stor vikt att hanteringen av såväl motioner som medborgarförslag fungerar, som en del i det demokratiska systemet. En viss fördröjning i besvarandet av medborgarförslag har behövt ske under covid-pandemin, utifrån att kommunens rutin är att medborgare ska ges möjlighet att delta vid kommunstyrelsens sammanträde och föredra sitt förslag, vilket under pandemin inte varit möjligt att erbjuda. Vakanser inom politisk beredning och samordning är, precis som motionen beskriver, också en bidragande orsak till att motioner och medborgarförslag ej blivit hanterade i den omfattning som alla parter önskar.

Alla vakanser inom dessa roller är nu tillsatta och kansliet ser positivt på att handläggningen av medborgarförslag och motioner kommer kunna öka i omfattning framöver.

Mot bakgrund av detta föreslås att motionen avslås.

### **Prövning av barnets bästa enligt barnkonventionen**

Berör eller påverkar ärendet barn direkt eller indirekt så att det i enlighet med barnkonventionen funnits skäl att genomföra en prövning av barnets bästa?

Nej

Har en prövning av barnets bästa genomförts?

Nej

### **Yttranden och yrkanden**

### **Beslutsordning**

**Kommunstyrelsens förslag till beslut**

Kommunfullmäktige beslutar

- 1) **att** avslå motionen, samt
- 2) **att** motionen därmed anses besvarad.

**Reservationer****Bilagor till beslutet:****Kommunfullmäktiges beslut skickas till:**

Motionären

Kommunfullmäktige

## Svar på motion om hantering av motioner och medborgarförslag

### Darienummer: KK23/208

Maud Wachtmeister (KD) har vid kommunfullmäktiges sammanträde den 11 april 2023 väckt en motion angående hanteringen av motioner och medborgarförslag.

Motionären menar att hanteringen av medborgarförslag och motioner bör förbättras då beredningen inte är påbörjad gällande flertalet ärenden. Motionären yrkar att kommunen skyndsamt tillsätter vakanser för att få upp styrfart i besvarandet av motioner och på så sätt säkerställer det demokratiska verktyget.

Motionssvaret har beretts av kommunledningskansliet.

Kommunledningskansliet instämmer i att det är av stor vikt att hanteringen av såväl motioner som medborgarförslag fungerar, som en del i det demokratiska systemet. En viss fördröjning i besvarandet av medborgarförslag har behövt ske under covid-pandemin, utifrån att kommunens rutin är att medborgare ska ges möjlighet att delta vid kommunstyrelsens sammanträde och föredra sitt förslag, vilket under pandemin inte varit möjligt att erbjuda. Vakanser inom politisk beredning och samordning är, precis som motionen beskriver, också en bidragande orsak till att motioner och medborgarförslag ej blivit hanterade i den omfattning som alla parter önskar.

Alla vakanser inom dessa roller är nu tillsatta och kansliet ser positivt på att handläggningen av medborgarförslag och motioner kommer kunna öka i omfattning framöver.

Mot bakgrund av detta föreslås att motionen avslås.

**Prövning av barnets bästa enligt barnkonventionen**

Berör eller påverkar ärendet barn direkt eller indirekt så att det i enlighet med barnkonventionen funnits skäl att genomföra en prövning av barnets bästa?

Nej

Har en prövning av barnets bästa genomförts?

Nej

**Kommunstyrelsens förslag till beslut**

Kommunfullmäktige beslutar

- 1) **att** avslå motionen, samt
- 2) **att** därmed anse motionen besvarad.

Mats Pettersson  
Kommundirektör  
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes  
2023-04-26

Jenny Åtegård  
Kanslichef  
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes

**Beslut till:**

Motionären



## Motion.

2023-03-31

Hanteringen av motioner och medborgarförslag behöver förbättras. Orsaken sägs bl.a vara personalbrist. Beror personalbristen på vakanser behöver man föra en bättre personalpolitik så vakanserna går att tillsätta.

I enlighet med Kommunallagen, Kommunallag (2017:725) 5 kap 35§:

”En motion eller ett medborgarförslag ska om möjligt beredas på sådant sätt att fullmäktige kan fatta beslut inom ett år från det att motionen eller medborgarförslaget väcktes. Om beredningen inte kan avslutas inom denna tid, ska detta och vad som har kommit fram vid beredningen anmälas till fullmäktige inom samma tid. Fullmäktige får då avskriva motionen eller medborgarförslaget från vidare handläggning.”

Flera motioner inlämnade mellan 2017 och 2021 ligger som ”inget har framkommit då beredning ej är påbörjad”. Vi ser mycket allvarligt på att motioner behandlas så nonchalant från majoriteten då det är en av oppositionens få möjligheter att påverka styret och få upp våra aktuella frågor till sammanträdesbordet.

Motionerna är ett viktigt verktyg för att säkerställa att demokratin i kommunen fungerar och att alla medborgares förtroendevalda politiker har möjlighet att kunna driva aktuella frågor.

57 av 77 obesvarade medborgarförslag har inte börjat beredas av kommunstyrelsen, det gör att medborgarnas möjlighet att påverka går förlorad. Att man plockat bort möjligheten för medborgare att lämna medborgarförslag utan att ha en annan modell på plats ser vi allvarligt på. Menar styret att medborgarförslagen och därmed även medborgarnas möjlighet till inverkan på kommunen är så pass ointressanta att man tar bort möjligheten att komma med förslag och även nu väljer att inte besvara de inkomna?

Från Årsredovisning 2022 Nyköpings kommun:

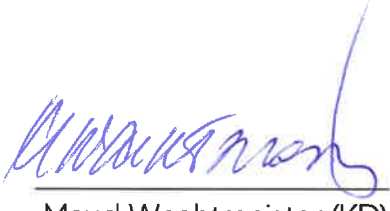
”Kommunstyrelsen redovisar en positiv budgetavvikelse med +24 mnkr vilket framför allt beror på betydligt lägre personalkostnader än budgeterat, +18 mnkr. De låga personalkostnaderna beror till största delen på ett antal vakanser inom Kommunledningskontoret.” Vi i oppositionen ser allvarligt på att man tillåter så många vakanser eftersom det inte bara riskerar att urholka demokratin på det sätt det nu gjort utan också riskerar att leda till en allt för hög arbetsbelastning på de anställda vi idag har.

Med anledning av ovanstående yrkar vi på:

- Att kommunen skyndsamt tillsätter vakanser för att få upp styrfart i besvarande av motioner och på så sätt säkerställer det demokratiska verktyget.



Malin Karlsson (SD)



Maud Wachtmeister (KD)



Jessica Johansson (L)



## **KS § Svar på motion om att lyfta planeringen av skolavslutningen till en central nivå**

### **Diarienummer: KK23/101**

Jessica Johansson (L) och Sofia Hallgren Remnert (L) har vid kommunfullmäktiges sammanträde den 14 februari 2023 väckt en motion angående att lyfta planeringen av skolavslutningen till en central nivå.

För att bevara och utveckla kulturen och traditionerna som skapar samhörighet mellan medborgarna vill Liberalerna att fullmäktige beslutar om att uppdra till grundskolechefen att lyfta planeringen och genomförandet av den årliga skolavslutningen på Vallarna till förvaltningsnivå, samt att besluta om att uppdra till det nyinrättade skolrådet att samordna med de olika huvudmännen kring deltagande i den årliga skolavslutningen.

Barn- och ungdomsnämnden har fått motionen på remiss och yttrat sig 17 april 2023.

Skolavslutningen är inte bara en högtid för alla elever utan också en pedagogisk del av skolåret. En rektor ska planera och besluta utifrån elevernas olika förutsättningar och behov (*skollagen 2 kapitlet 10 §*). Varje rektor har ansvar för sin avslutning och i och med det finns fortfarande möjlighet för varje rektor att planera och förlägga sin skolavslutning på Vallarna.

Motionens yrkande är att lyfta planering av skolavslutning till grundskolechef samt det blivande skolnätverket. Det ansvar och de arbetsuppgifter som rektorn har enligt skollagen och andra författningar kan inte inskränkas av huvudmannen i en arbetsbeskrivning eller liknande. Rektorn har en självständig ställning genom sitt ledningsansvar och sin beslutanderätt.

Utifrån vad som står i skollagen kan inte Barn- och ungdomsnämnden finna att vi har lagligt stöd att arbeta vidare med denna motion (*skollagen 2 kapitlet 8§*).

### **Förslag**

Utifrån Barn- och ungdomsnämndens bedömning, att det är rektors ansvar enligt skollagen att planera och besluta om sin verksamhet, föreslås att motionen avslås.

**Prövning av barnets bästa enligt barnkonventionen**

Berör eller påverkar ärendet barn direkt eller indirekt så att det i enlighet med barnkonventionen funnits skäl att genomföra en prövning av barnets bästa?

Nej

Har en prövning av barnets bästa genomförts?

Nej

**Yttranden och yrkanden****Beslutsordning****Kommunstyrelsens förslag till beslut**

Kommunfullmäktige beslutar

- 1) **att** avslå motionen, samt
- 2) **att** motionen därmed anses besvarad.

**Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen beslutar

- 1) **att** paragrafen anses omedelbart justerad.

**Reservationer****Bilagor till beslutet:****Kommunfullmäktiges beslut skickas till:**

Motionären

Kommunfullmäktige

## Svar på motion om att lyfta planeringen av skolavslutningen till en central nivå

Jessica Johansson (L) och Sofia Hallgren Remnert (L) har vid kommunfullmäktiges sammanträde den 14 februari 2023 väckt en motion angående att lyfta planeringen av skolavslutningen till en central nivå.

För att bevara och utveckla kulturen och traditionerna som skapar samhörighet mellan medborgarna vill Liberalerna att fullmäktige beslutar om att uppdra till grundskolechefen att lyfta planeringen och genomförandet av den årliga skolavslutningen på Vallarna till förvaltningsnivå, samt att besluta om att uppdra till det nyinrättade skolrådet att samordna med de olika huvudmännen kring deltagande i den årliga skolavslutningen.

Barn- och ungdomsnämnden har fått motionen på remiss och yttrat sig 17 april 2023.

Skolavslutningen är inte bara en högtid för alla elever utan också en pedagogisk del av skolåret. En rektor ska planera och besluta utifrån elevernas olika förutsättningar och behov (*skollagen 2 kapitlet 10 §*). Varje rektor har ansvar för sin avslutning och i och med det finns fortfarande möjlighet för varje rektor att planera och förlägga sin skolavslutning på Vallarna.

Motionens yrkande är att lyfta planering av skolavslutning till grundskolechef samt det blivande skolnätverket. Det ansvar och de arbetsuppgifter som rektorn har enligt skollagen och andra författningar kan inte inskränkas av huvudmannen i en arbetsbeskrivning eller liknande. Rektorn har en självständig ställning genom sitt ledningsansvar och sin beslutanderätt.

Utifrån vad som står i skollagen kan inte Barn- och ungdomsnämnden finna att vi har lagligt stöd att arbeta vidare med denna motion (*skollagen 2 kapitlet 8§*).

**Förslag**

Utifrån Barn- och ungdomsnämndens bedömning, att det är rektors ansvar enligt skollagen att planera och besluta om sin verksamhet, föreslås att motionen avslås.

**Prövning av barnets bästa enligt barnkonventionen**

Berör eller påverkar ärendet barn direkt eller indirekt så att det i enlighet med barnkonventionen funnits skäl att genomföra en prövning av barnets bästa?

Nej

Har en prövning av barnets bästa genomförts?

Nej

**Kommunstyrelsens förslag till beslut**

Kommunfullmäktige beslutar

- 1) **att** avslå motionen, samt
- 2) **att** därmed anse den besvarad.

**Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen beslutar

- 1) **att** omedelbart justera paragrafen.

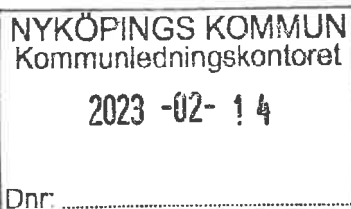
Mats Pettersson  
Kommundirektör  
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes  
2023-04-26

Jenny Åtegård  
Kanslichef  
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes

**Beslut till:**

Motionären

14 februari 2023



## Lyft planeringen av skolavslutningen till central nivå

Det finns en farhåga att den fina tradition som skolavslutningen på Vallarna innebär, inte kommer att återupptas efter pandemin. Vi förstår att denna planering är betungande för många skolor. Därför vill kunna avlasta dem i detta arbete genom att planeringen och genomförandet av detta evenemang lyfts till central nivå.

För oss liberaler är det lika viktigt att skolan får fokusera på sina kärnuppgifter som att slå vakt om kultur och traditioner som skapar samhörighet mellan medborgare och fina minnen för alla barn och vuxna som får ta del av detta.

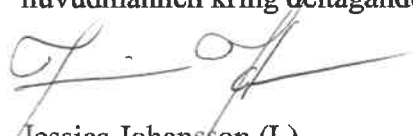
I syfte att slå vakt om denna viktiga tradition vill vi också möjliggöra för alla kommunala skolor som andra huvudmän att kunna delta under samma paraply, vid samma tillfälle eller uppdelat på flera tillfällen. Det nyligen bildade skolrådet har i detta en viktig roll för planeringen av gemensamma arrangemang mellan skolor, också för att skapa en bättre integration och större samhörighet mellan skolorna.

Lika viktigt som det är att vilken skola som helst ska få kunna delta ska det också få vara frivilligt att inte behöva delta. Vi liberaler vill verka för att stärka skolornas möjlighet att fokusera på sina kärnuppgifter som att våra traditioner bevaras och utvecklas, för ett mer sammanhållet Nyköping!

### Med anledning av ovanstående yrkar Liberalerna:

**Att** fullmäktige beslutar om att uppdra till grundskolechefen att lyfta planering och genomförande av den årliga skolavslutningen på Vallarna till förvaltningsnivå.

**Att** fullmäktige beslutar om att uppdra till det nyinrättade skolrådet att samordna med de olika huvudmännen kring deltagande i den årliga skolavslutningen.

  
Jessica Johansson (L)

  
Sofia Hallgren Remmert (L)

Kommunstyrelsen

## Yttrande gällande att lyfta planeringen av skolavslutningen till central nivå (KK23/101)

Barn- och ungdomsnämnden har haft återkommande kontakt med Divisionsledningen i frågan angående skolavslutning på vallarna. I dialogen har Barn- och ungdomsnämnden fått information att den gemensamma delen där alla kommunala grundskolor inne i Nyköping samlas på Vallarna tas bort från och med juni 2023.

Skolavslutningen är inte bara en högtid för alla elever utan också en pedagogisk del av skolåret. *Det pedagogiska arbetet vid en förskole- eller skolenhet ska ledas och samordnas av en rektor. Rektorn ska särskilt verka för att utbildningen utvecklas (skollagen 2 kapitlet 9§).* Alla skolor följer upp och utvärderar sin verksamhet. När de lokala skolledningarna och den kommunala rektorsgruppen har följt upp utvärderingar vad gäller skolavslutningar före Corona och under Corona visar det att en skolavslutning i ett mindre sammanhang på den egna skolan passar eleverna bättre. Några aspekter som har lyfts fram är att det bland annat har varit långt att gå för vissa skolor, att det inte är lika inkluderande med en stor skolavslutning som en mindre då till exempel vissa barn har svårt för större sammanhang med okända människor. En rektor ska planera och besluta utifrån elevernas olika förutsättningar och behov (*skollagen 2 kapitlet 10 §*). Varje rektor har ansvar för sin avslutning och i och med det finns fortfarande möjlighet för varje rektor att planera och förlägga sin skolavslutning på Vallarna.

Motionens yrkande är att lyfta planering av skolavslutning till grundskolechef samt det blivande skolnätverket. Det ansvar och de arbetsuppgifter som rektorn har enligt skollagen och andra författningar kan inte inskränkas av huvudmannen i en arbetsbeskrivning eller liknande. Rektorn har en självständig ställning genom sitt ledningsansvar och sin beslutanderätt.

Utifrån vad som står i skollagen kan inte Barn- och ungdomsnämnden finna att vi har lagligt stöd att arbeta vidare med denna motion (*skollagen 2 kapitlet 8§*).

Torbjörn Kock  
Ordförande Barn- och  
ungdomsnämnden

## KS § Bemyndigande att underteckna internetbetalningar, med mera från 2023-05-08

**Diarienummer: KK23/222**

För att underteckna utbetalningsavier, internetbetalningar mm till konton behövs beslut om fullmakt. Kommunstyrelsen har utsett personer för dessa ändamål från och med 2023-05-08. För undertecknande av internetbetalningar mm krävs aktuella uppgifter varför förnyat beslut föreslås.

*Förändringar jämfört med föregående beslut i detta ärende är skrivna med kursiverad text.*

### Yttranden och yrkanden

### Beslutsordning

### Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

- 1) **att** fr o m 2023-05-08 **bemyndiga envar** av kommunstyrelsens ordförande Urban Granström, 1:e vice ordförande *Ahmad Eid*, 2:e vice ordförande *Malin Karlsson*, kommundirektör Mats Pettersson, ekonomichef Jukka Taipale, Lönechef Camilla Svensson, Redovisningschef Olga Hedman, controller Pontus Lindblom, controller Lena Rosén, controller Sophie Ljungberg, controller *Fredrik Zorondo Silverbern*, controller *Malin Frisell*, IT-ekonom Henrik Karlsson **i förening med endera** ekonomiassistent Catharina Thorin, ekonom Sara Eklund, ekonom Liz Walldén och systemförvaltare Carina Granström, **att underteckna checkar/internetbetalningar och övriga handlingar för uttag i bank samt utkvittera checkar och postremissväxlar**
- 2) **att** fr o m 2023-05-08 **bemyndiga envar** av kommunstyrelsens ordförande Urban Granström, 1:e vice ordförande *Ahmad Eid*, 2:e vice ordförande *Malin Karlsson*, kommundirektör Mats Pettersson, ekonomichef Jukka Taipale, Lönechef Camilla Svensson, Redovisningschef Olga Hedman, Controller Pontus Lindblom, , controller Lena Rosén, controller Sophie Ljungberg, controller *Fredrik Zorondo Silverbern*, controller *Malin Frisell*, IT-ekonom Henrik Karlsson **i förening med endera** ekonomiassistent Catharina Thorin, ekonom Sara Eklund, ekonom Liz Walldén och systemförvaltare Carina Granström **utta värdehandlingar, förvarade hos bank eller annan kreditinrättning**, samt

- 3) **att** underrätta kommunens banker om att endast ovannämnda personer äger rätt att från detta beslut för kommunens räkning underteckna checkar/internetbetalningar och övriga handlingar för uttag i bank eller utkvittera checkar och postremissväxlar.

**Reservationer****Bilagor till beslutet:****Beslutet skickas till:**

Ovanstående namngivna personer  
Ekonomiavdelningen



## Bemyndigande att underteckna internetbetalningar, med mera från 2023-05-08

### Ärendet i korthet

För att underteckna utbetalningsavier, internetbetalningar mm till konton behövs beslut om fullmakt. Kommunstyrelsen har utsett personer för dessa ändamål från och med 2023-05-08. För undertecknande av internetbetalningar mm krävs aktuella uppgifter varför förnyat beslut föreslås.

*Förändringar jämfört med föregående beslut i detta ärende är skrivna med kursiverad text.*

### Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

- 1) **att** fr o m 2023-05-08 **bemyndiga envar** av kommunstyrelsens ordförande Urban Granström, 1:e vice ordförande *Ahmad Eid*, 2:e vice ordförande *Malin Karlsson*, kommundirektör Mats Pettersson, economichef Jukka Taipale, Lönechef Camilla Svensson, Redovisningschef Olga Hedman, controller Pontus Lindblom, controller Lena Rosén, controller Sophie Ljungberg, controller *Fredrik Zorondo Silverbern*, controller *Malin Frisell*, IT-ekonom Henrik Karlsson **i förening med endera** ekonomiassistent Catharina Thorin, ekonom Sara Eklund, ekonom Liz Walldén och systemförvaltare Carina Granström, att **underteckna checkar/internetbetalningar och övriga handlingar för uttag i bank samt utkvittera checkar och postremissväxlar**
- 2) **att** fr o m 2023-05-08 **bemyndiga envar** av kommunstyrelsens ordförande Urban Granström, 1:e vice ordförande *Ahmad Eid*, 2:e vice ordförande *Malin Karlsson*, kommundirektör Mats Pettersson, economichef Jukka Taipale, Lönechef Camilla Svensson, Redovisningschef Olga Hedman, Controller Pontus Lindblom, , controller Lena Rosén, controller Sophie Ljungberg, controller *Fredrik Zorondo Silverbern*, controller *Malin Frisell*, IT-ekonom Henrik Karlsson **i förening med endera** ekonomiassistent Catharina Thorin, ekonom Sara Eklund, ekonom Liz Walldén och

systemförvaltare Carina Granström **utta värdehandlingar, förvarade hos bank eller annan kreditinrättning**, samt

- 3) **att** underrätta kommunens banker om att endast ovannämnda personer äger rätt att från detta beslut för kommunens räkning underteckna checkar/internetbetalningar och övriga handlingar för uttag i bank eller utkvittera checkar och postremissväxlar.

Mats Pettersson  
Kommundirektör

Jukka Taipale  
Ekonomichef

### **Beslutet skickas till**

Ovanstående namngivna personer  
Ekonomiavdelningen

## **KS § Tilläggsavtal med Sveaviken Bostad AB till lägenhetsarrende med avtalsnummer 14331A-05 avseende Stockrosen 7 och 11**

**Diarienummer: KK23/248**

### **Bakgrund**

Sveaviken Bostad AB, exploatör, kommer att bygga bostäder och mobilitetshus i området Högbrunn på fastigheterna Stockrosen 7 och 11. Fastigheterna är belägna mellan Sunlight och Hemgårdsvägen i Nyköping.

Nyköpings kommun arrenderar sedan år 2021 ut ett markområde på den kommunalägda fastigheten Högbrunn 1:13 till exploatören för ändamålet parkering. Markområdet arrenderas ut för att exploatören ska kunna klara parkeringsbehovet för den nya bebyggelsen och markområdet utgörs idag av en asfalterad parkeringsyta. Markområdet/parkeringsytan är belägen i hörnet mellan Krukmakaregatan och Ahlbergers väg och är planlagt som kvartersmark för parkering. Fastigheterna Stockrosen 7 och 11 samt det markområde som Nyköpings kommun arrenderar ut framgår av, bilaga 1.

Beslutet om antagande av arrendeavtalet från år 2021 har tidigare beslutats av kommunstyrelsen då arrendetiden för grundavtalet är 10 år långt.

Sveaviken Bostad AB har kontaktat Nyköpings kommun, Samhällsbyggnad - Mark- och exploateringsenheten och förklarat att exploatören tillfälligt behöver nyttja markområdet/parkeringsytan för byggetablering. Därav har ett tilläggsavtal till grundavtalet tagits fram. Enligt tilläggsavtalet får exploatören nyttja markområdet under en tillfällig tid för ändamålet byggetablering. Efter det tillfälliga nyttjandet för byggetablering gäller återigen grundavtalet och ändamålet för markområdet blir återigen parkering.

### **Prövning av barnets bästa enligt barnkonventionen**

Berör eller påverkar ärendet barn direkt eller indirekt så att det i enlighet med barnkonventionen funnits skäl att genomföra en prövning av barnets bästa?

Nej

Har en prövning av barnets bästa genomförts?

Nej

### **Yttranden och yrkanden**

### **Beslutsordning**

**Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen beslutar

- 1) **att** godkänna tilläggsavtal enligt tjänsteskrivelse daterad 2023-04-17.

**Reservationer****Bilagor till beslutet:****Beslutet skickas till:**

Samhällsbyggnad, MEX

Kommunstyrelsen

## **Tilläggsavtal med Sveaviken Bostad AB till lägenhetsarrende med avtalsnummer 14331A-05 avseende Stockrosen 7 och 11**

### **Bakgrund**

Sveaviken Bostad AB, exploatör, kommer att bygga bostäder och mobilitetshus i området Högbrunn på fastigheterna Stockrosen 7 och 11. Fastigheterna är belägna mellan Sunlight och Hemgårdsvägen i Nyköping.

Nyköpings kommun arrenderar sedan år 2021 ut ett markområde på den kommunalägda fastigheten Högbrunn 1:13 till exploatören för ändamålet parkering. Markområdet arrenderas ut för att exploatören ska kunna klara parkeringsbehovet för den nya bebyggelsen och markområdet utgörs idag av en asfalterad parkeringsyta. Markområdet/parkeringsytan är belägen i hörnet mellan Krukmakaregatan och Ahlbergers väg och är planlagt som kvartersmark för parkering. Fastigheterna Stockrosen 7 och 11 samt det markområde som Nyköpings kommun arrenderar ut framgår av, bilaga 1.

Beslutet om antagande av arrendeavtalet från år 2021 har tidigare beslutats av kommunstyrelsen då arrendetiden för grundavtalet är 10 år långt.

Sveaviken Bostad AB har kontaktat Nyköpings kommun, Samhällsbyggnad - Mark-och exploateringsenheten och förklarat att exploatören tillfälligt behöver nyttja markområdet/parkeringsytan för byggetablering. Därav har ett tilläggsavtal till grundavtalet tagits fram. Enligt tilläggsavtalet får exploatören nyttja markområdet under en tillfällig tid för ändamålet byggetablering. Efter det tillfälliga nyttjandet för byggetablering gäller återigen grundavtalet och ändamålet för markområdet blir återigen parkering.

**Prövning av barnets bästa enligt barnkonventionen**

Berör eller påverkar ärendet barn direkt eller indirekt så att det i enlighet med barnkonventionen funnits skäl att genomföra en prövning av barnets bästa?

Nej

Har en prövning av barnets bästa genomförts?

Nej

**Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen beslutar

- 1) **att** godkänna tilläggsavtal enligt tjänsteskrivelse daterad 2023-04-17.

Mats Pettersson  
Kommundirektör  
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes  
2023-04-26

Maria Ljungblom  
Samhällsbyggnadschef  
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes

**Beslut till:**

Samhällsbyggnad, MEX

## Bilaga 1 till tjänsteskrivelse avseende tilläggsavtal



Stockrosen 7 och 11 är områdena som är markerat med rött. Markområdet som arrenderas ut är markerat med rosa färg.

## **Tillägg till avtal om lägenhetsarrende med avtalsnummer 14331A-05**

### **Fastighetsägare**

Nyköpings kommun, org.nr 212000-2940  
Adress: Nyköpings kommun  
Samhällsbyggnad, Mark och exploatering  
611 83 Nyköping

Kontaktperson markförvaltare David Lundevall.  
Tfn: 0155-45 73 35 och epost: david.lundevall@nykoping.se

### **Arrendator**

Fastighets AB Nyköping Rosen, org.nr 556435-1822  
Adress: Sibyllegatan 24  
114 42 Stockholm

Kontaktperson: Anders Bremmer och Peter Severing Kragerud.  
Epost: [ab@sveavikenbostad.se](mailto:ab@sveavikenbostad.se) respektive [peter@moko.se](mailto:peter@moko.se)

Avtal om lägenhetsarrende med avtalsnummer 14331A-05 har upprättats under år 2021, i fortsättningen Grundavtalet, se bilaga 1. I Grundavtalet har en yta upplåtits för ändamålet parkering och arrendetiden sträcker sig till år 2032. Det här tillägget till avtal om lägenhetsarrende med avtalsnummer 14331A-05 utgör Tilläggsavtalet. Tilläggsavtalet får ett eget avtalsnummer.

Fastighetsägaren och Arrendatorn är överens om följande i Tilläggsavtalet:

### **Arrendeområde**

Arrendeområdet på Nyköping Högbrunn 1:13 är det område som framgår av Grundavtalet. Arrendeområdet utgör fortfarande ca. 570 kvm, se Grundavtalet.

### **Arrendetid**

Upplåtelsen enligt Tilläggsavtalet gäller för en tillfällig tid från och med 2023-06-01 till och med 2025-06-30. Efter 2025-06-30 upphör Tilläggsavtalet per automatik att gälla och Grundavtalet gäller på oförändrade villkor, se dock vad



som gäller för stycke 3 under upplåtelse/ändamål som fortsatt kommer att gälla tillsammans med Grundavtalet.

### **Upplåtelse/ändamål**

Fastighetsägaren upplåter under en tillfällig tid till Arrendatorn och dess underentreprenörer rätt att nyttja arrendeområdet, på följande sätt och för följande ändamål: Tillfällig uppställningsyta för byggetablering där bland annat byggbodar får ställas upp.

Efter 2025-06-30, eller annan tidpunkt om Tilläggsavtalet sägs upp tidigare, är ändamålet för upplåtelsen återigen parkering. Se vad som framgår om upplåtelse för parkering i Grundavtalet.

Enligt Grundavtalet är upplåtelsen för parkering villkorad av att minst fyra bilpooler lokaliseras till platsen, vilka ska vara möjlig för allmänheten att ansluta sig till. Arrendatorn ansvarar för att ett minimum om fyra bilpoolsbilar ska finnas från att första inflytt sker inom Stockrosen 7 och 11. Arrendatorn ansvarar också för att marknadsföring sker av bilpooler till de nya boende samt till allmänheten. Det här stycket gäller fortsatt tillsammans med Grundavtalet när resterande delar av Tilläggsavtalet upphör att gälla.

### **Giltighet och uppsägning**

Tilläggsavtalet träder i kraft i och med Fastighetsägarens och Arrendatorns undertecknande av det här Tilläggsavtalet. Tilläggsavtalet är beroende av att Kommunstyrelsen beslutar om att anta Tilläggsavtalet.

Tilläggsavtalet är giltigt till 2025-06-30. Någon uppsägning behöver inte ske, utan Tilläggsavtalet upphör per automatik att gälla utan uppsägning dagen efter 2025-06-30. Avträdesdag är därmed 2025-06-30. Eventuell möjlighet till förlängning av Tilläggsavtalet avtalas separat. Det är Fastighetsägaren som slutligen avgör om eventuell förlängning av Tilläggsavtalet är aktuell.

Om någon av parterna vill säga upp Tilläggsavtalet innan 2025-06-30 är uppsägningstiden 2 månader.

### **Avgift**

Arrendeavgiften, enligt Tilläggsavtalet, för den tillfälliga tiden och för det tillfälliga nyttjandet för byggetablering är en månatlig avgift om 10 kr/kvm, vilket innebär att Arrendatorn ska betala en ersättning om 5 700 kr/månad till Fastighetsägaren. Betalning sker mot ställd faktura. Vid dröjsmål med betalning utgår dröjsmålsränta enligt räntelagen.

Arrendeavgift enligt Grundavtalet kommer också att utgå. Fastighetsägaren

kommer därmed vid sin fakturering till Arrendatorn räkna av den arrendeavgift som Fastighetsägaren erlägger enligt Grundavtalet mot den arrendeavgift som Arrendatorn erlägger enligt Tilläggsavtalet. Därmed undviks att Arrendatorn betalar dubbelt.

### **Myndighetstillstånd**

Vad som stadgas angående myndighetstillstånd gäller också för Tilläggsavtalet. Arrendatorn ska ansöka om och bekostar ansökan om tillfälligt bygglov hos Nyköpings Bygglovenhet. Arrendatorn får inte börja nyttja arrendeområdet som etableringsyta förrän beviljat och lagakraftvunnet bygglov finns för ändamålet byggetablering samt att startbesked har erhållits från Bygglovenheten om att ytan får tas i anspråk för byggetablering.

### **Tilläggsavtalets upphörande**

Idag utgör Arrendeområdet en asfalterad parkeringsyta. Vid Tilläggsavtalets upphörande ska Arrendatorn återställa Arrendeområdet i ursprungligt skick, d.v.s. till asfalterad parkeringsyta. Eventuella extra kostnader och åtgärder som krävs till följd av nyttjandet av Arrendeområdet som etableringsyta bekostas och utförs av Arrendatorn.

I övrigt gäller villkoren om vad som stadgas om upphörande enligt Grundavtalet.

### **Skyltning**

Arrendatorn ansvarar för att i god tid skylta upp för allmänheten att parkeringsytan inom Arrendeområdet inte längre kan användas som allmän parkering. Fastighetsägaren ansvarar för att ta ned parkeringsskylt som finns i anslutning till arrendeområdet och parkeringen.

### **Övrigt**

I övrigt gäller Grundavtalet på oförändrade villkor och övriga villkor i Grundavtalet gäller också för det här Tilläggsavtalet.

.....  
Det här Tilläggsavtalet har upprättats i två exemplar, varav parterna tagit var sitt.

Nyköping 2023-

Nyköping 2023-

För Fastighetsägaren:

För Arrendatorn:

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Urban Granström  
Kommunstyrelsens ordförande

xxxx  
Styrelseledamot

---

xxx  
Styrelseledamot

UTKAST

## **AVTAL OM LÄGENHETSARRENDE**

### **FASTIGHETSÄGARE**

Nyköpings Kommun, Samhällsbyggnad, 611 83 Nyköping, org.nr 212000-2940.  
Kontaktperson David Lundevall 0155- 45 73 35, david.lundevall@nykoping.se

### **ARRENDATOR**

Fastighets AB Nyköping Rosen, 556435-1822, Adress c/o LANDIA AB, BOX 5387, 102 49 Stockholm. Kontaktperson Erik Westerlund, tfn: 0703877175, erik.westerlund@bolite.se.

### **ARRENDEOMRÅDE**

Del av fastigheten Nyköping Högbrunn 1:13. Arrende området omfattar en yta om ca 570 kvadratmeter och framgår av bilaga A.

### **UPPLÅTELSE**

Fastighetsägaren upplåter till arrendatorn rätt att, på de villkor som anges i detta avtal, nyttja arrendeområdet på följande sätt och för följande ändamål:

Upplåtelsen avser rätt att nyttja yta för parkering för personbilar, motorcyklar och cyklar. Arrendatorn äger rätt att på egen kostnad uppföra el/laddstolpar för personbil inom arrendeområdet.

Upplåtelsen villkoras av att en bilpool lokaliseras till platsen, vilken ska vara möjlig för allmänhet att ansluta till. Ett minimum om fyra bilpoolsbilar ska finnas från uppstart.

Arrendatorn får endast hårdgöra ytan inom arrendeområdet efter att skriftligt godkännande från Jordägaren inhämtas.

### **ARRENDETID**

Upplåtelsen gäller för en tid av 10 år från och med 2022-05-01 till och med 2032-04-30.

### **UPPSÄGNING**

Avtalet ska sägas upp senast sex månader före arrendetidens utgång. I annat fall förlängs avtalet på ett år i sänder.

### **AVGIFT**

Arrendeavgiften är 12 000 SEK (**TOLVTUSEN KRONOR**) för det första arrendeåret 2022.

Följande arrendeår är avgiften detta belopp omräknat med hänsyn till förändringen i penningvärdet. Avgiften ska sålunda från och med andra

arrendeåret justeras med hänsyn till förändringen i konsumentprisindex. Avgiften justeras på grundval av förändringen mellan oktober månads indextal året före upplåtelsens början och oktober månads indextal året före respektive avgiftsår.

Avgiften erläggs mot ställd faktura. Vid betalningstillfället gällande mervärdesskatt tillkommer. Vid för sen betalning utgår dröjsmålsränta enligt lag samt ersättning för betalningspåminnelse.

## **LEDNINGAR**

Fastighetsägaren förbehåller sig rätten att i eller över arrendestället dra fram ledningar, utan ersättning till arrendatorn, förutom för direkta skador orsakade av ledningsdragningen.

## **MYNDIGHETSTILLSTÅND**

Arrendatorn är skyldig att skaffa de tillstånd som erfordras för verksamheten på arrendeområdet. Han ska följa alla de föreskrifter som meddelas av myndigheter eller som följer av lag.

## **KOSTNADER**

Arrendatorn ska svara för samtliga avgifter och övriga kostnader som uppkommer genom arrendeområdets nyttjande.

## **OFÖRUTSEDDA KOSTNADER**

Om myndighet ålägger fastighetsägaren att vidta åtgärder inom arrendeområdet eller inom angränsande område och åtgärderna föranleds helt eller delvis av arrendatorns nyttjande äger fastighetsägaren, genom höjning av arrendeavgiften, ta ut så stor del av kostnaden som, med hänsyn till, skälig avskrivningstid eller förräntning, belöper på arrendeområdet.

Skulle efter avtalets tecknande oförutsedda kostnadsökningar uppkomma på arrendeområdet, på grund av införande eller höjning av särskild för fastigheten gällande skatt, avgift eller pålaga som riksdag, regering, kommun eller myndighet kan komma att besluta, ska arrendatorn med verkan från inträdd kostnadsökning betala ersättning till fastighetsägaren för på arrendeområdet belöpande andel av kostnadsökningen genom höjning av arrendet.

## **INSKRIVNING**

Detta avtal får inte inskrivas.

## **ÖVERLÅTELSE**

Arrendatorn får inte överlåta eller på annat sätt överföra rättigheterna enligt detta avtal på annan. Detta överlåtelseförbud omfattar dock inte Arrendatorns rätt att upplåta parkering till tredje man.

## **ARRENDEOMRÅDETS SKICK OCH SKÖTSEL**

Arrendatorn ska:

- tillse att verksamheten denne bedriver inte medför men för grannar eller annan.
- hålla arrendestället i väl städat skick och i övrigt hålla god ordning på arrendeområdet.
- använda arrendeområdet så att risk för miljöskada ej uppkommer.

**ARRENDETS UPPHÖRANDE**

Vid avtalets uppförande skall arrendatorn återställa arrendestället i ursprungligt skick. Arrendatorn ska enligt 8 kap. 21 § jordabalken erbjuda fastighetsägaren att inlösa arrendatorns anläggning. Arrendatorn ska återlämna arrendestället i välstädat skick.

**ANSVAR**

Arrendatorn ska i alla sammanhang svara för skada som härrör från arrendatorns verksamhet på arrendestället. Arrendatorn har ansvar för av honom och hans verksamhet orsakad skada på arrendeområdet även efter avtalets upphörande.

\*\*\*\*\*

Detta avtal har upprättats i två likalydande exemplar av vilka respektive part erhållit var sitt.

Nyköping Datum 17/6-2021  
För Nyköpings Kommun  
Mark- och Exploateringsenheten



Urban Granström  
Kommunstyrelsens ordförande  
Nyköpings kommun

Stockholm 28/5 2021  
Nyköping Datum  
För Fastighets AB Nyköping Rosen



Namnförtydligande Jonas Ramstedt

Bilaga A: Karta över arrendeområde.



## **KS § Yttrande över granskningshandling - Ostlänkens järnvägsplan 35, delen Bibana Nyköping**

### **Diarienummer: KK23/249**

Nyköpings kommun har fått granskningshandlingar för järnvägsplan för bibanan, öster och väster, för yttrande. Järnvägsplanen omfattar två delsträckor: öster (sträckan söder om väg 800/223 till väster om Nyköpingsån) samt, Väster (sträckan från Minninge till efter passagen av väg 52 innan Skavsta). Nyköpings kommun har tidigare yttrat sig vid val av spårlinje 2017-06-17 och vid samråd 2022-01-24. Kommunen har vid tidigare yttrande särskilt påpekat på följande punkter av särskild vikt:

- Kommunen tillstyrker förslaget i stort
- Utformningen av anläggningen är av särskild vikt inom denna del.
- God tillgänglighet tvärs banan, särskilt för gång och cykel behöver säkras.
- Kommunen anser att Trafikverket ska säkra för fler tågpassager än i prognosen.

Samhällsbyggnad gör bedömningen att Trafikverkets förslag till järnvägsplan i de flesta aspekter har tagit hand om de synpunkter kommunen framfört i tidigare yttranden och arbetsmöten och föreslår att Nyköpings kommun tillstyrker förslaget till järnvägsplan med de angivna invändningar och medskick som preciseras i förslag till yttrande, bilaga till tjänsteskrivelsen daterad 2023-04-12.

### Yttrandets viktigaste delar är att:

- Kommunen i huvudsak tillstyrker förslaget till järnvägsplan
- Kommunen anser att Trafikverket gjort ett gediget arbete kring att minska den ofrånkomliga påverkan från järnvägen och värna andra intressen såsom lokala näringar, friluftsliv, kulturmiljö och naturmiljö, där kommunen haft möjlighet att vara med och påverka i ett tidigt skede.
- Kommunen är inte nöjd med den lösning som presenteras för passager tvärs bibanan öster om Ekensberg, som innebär att passager saknas på en sträcka på 2,5 km till kommunens viktigaste friluftsområde.
- Utformning av anläggningen är särskilt viktig för denna del av Ostlänken. Det gäller särskilt bullerskydd, suicidprevention och passager inom Nyköpings tätort samt passage väg 52, liksom passage av Tunsätteråns dalgång och i anslutning till riksintresset Arnö - Stora Kungsladugården.
- Kommunen förordar samordning mellan genomförandet av bibana väster och kommande Kungsladugårdsleden.



- Kommunen anser att Trafikverket ska säkra förutsättningar för fler tågpassager än i prognosen.
- Kommunen anser att regional persontågstrafik ska trafikera Ostlänken med bibana för att nå maximal nytta.
- Kommunen ser fram emot fortsatt god dialog.

I ärendet har kommunens översiktsplanerare varit föredragande, I ärendet har även följande tjänstemannafunktioner deltagit: Kommunekolog, trafikstrateg, miljö och hälsoskyddsinspektör, VA-ingenjör, stadsplanerare, bygglövsarkitekt och representant för räddningstjänsten.

### **Prövning av barnets bästa enligt barnkonventionen**

Berör eller påverkar ärendet barn direkt eller indirekt så att det i enlighet med barnkonventionen funnits skäl att genomföra en prövning av barnets bästa?

Ja

Har en prövning av barnets bästa genomförts?

Ja

Om en barnrättsprövning har genomförts, beaktas vad som bedömdes vara barnets bästa i förslag till beslut?

Ja

### **Dokumentation**

Se bifogad barnrättsprövning.

### **Yttranden och yrkanden**

### **Beslutsordning**

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen beslutar

- 1) **att** anta yttrande över granskningshandling - Ostlänkens järnvägsplan 35, delen Bibana Nyköping.

### **Reservationer**

### **Bilagor till beslutet:**

### **Beslutet skickas till:**

Trafikverket  
Samhällsbyggnad  
Tekniska divisionen  
Region Sörmland

Kommunstyrelsen

## Yttrande över granskningshandling - Ostlänkens järnvägsplan 35, delen Bibana Nyköping

### Bakgrund

Nyköpings kommun har fått granskningshandlingar för järnvägsplan för bibanan, öster och väster, för yttrande. Järnvägsplanen omfattar två delsträckor: öster (sträckan söder om väg 800/223 till väster om Nyköpingsån) samt, Väster (sträckan från Minninge till efter passagen av väg 52 innan Skavsta). Nyköpings kommun har tidigare yttrat sig vid val av spårlinje 2017-06-17 och vid samråd 2022-01-24. Kommunen har vid tidigare yttrande särskilt påpekat på följande punkter av särskild vikt:

- Kommunen tillstyrker förslaget i stort
- Utformningen av anläggningen är av särskild vikt inom denna del.
- God tillgänglighet tvärs banan, särskilt för gång och cykel behöver säkras.
- Kommunen anser att Trafikverket ska säkra för fler tågpassager än i prognosen.

Samhällsbyggnad gör bedömningen att Trafikverkets förslag till järnvägsplan i de flesta aspekter har tagit hand om de synpunkter kommunen framfört i tidigare yttranden och arbetsmöten och föreslår att Nyköpings kommun tillstyrker förslaget till järnvägsplan med de angivna invändningar och medskick som preciseras i förslag till yttrande, bilaga till tjänsteskrivelsen daterad 2323-04-12.

### Yttrandets viktigaste delar är att:

- Kommunen i huvudsak tillstyrker förslaget till järnvägsplan
- Kommunen anser att Trafikverket gjort ett gediget arbete kring att minska den ofrånkomliga påverkan från järnvägen och värna andra intressen såsom lokala näringar, friluftsliv, kulturmiljö och naturmiljö, där kommunen haft möjlighet att vara med och påverka i ett tidigt skede.

- Kommunen är inte nöjd med den lösning som presenteras för passager tvärs bibanan öster om Ekensberg, som innebär att passager saknas på en sträcka på 2,5 km till kommunens viktigaste friluftsområde.
- Utformning av anläggningen är särskilt viktig för denna del av Ostlänken. Det gäller särskilt bullerskydd, suicidprevention och passager inom Nyköpings tätort samt passage väg 52, liksom passage av Tunsätteråns dalgång och i anslutning till riksintresset Arnö - Stora Kungsladugården.
- Kommunen förordar samordning mellan genomförandet av bibana väster och kommande Kungsladugårdsleden.
- Kommunen anser att Trafikverket ska säkra förutsättningar för fler tågpassager än i prognosen.
- Kommunen anser att regional persontågstrafik ska trafikera Ostlänken med bibana för att nå maximal nytta.
- Kommunen ser fram emot fortsatt god dialog.

I ärendet har kommunens översiktsplanerare varit föredragande, I ärendet har även följande tjänstemannafunktioner deltagit: Kommunekolog, trafikstrateg, miljö och hälsoskyddsinspektör, VA-ingenjör, stadsplanerare, bygglovsarkitekt och representant för räddningstjänsten.

### **Prövning av barnets bästa enligt barnkonventionen**

Berör eller påverkar ärendet barn direkt eller indirekt så att det i enlighet med barnkonventionen funnits skäl att genomföra en prövning av barnets bästa? Ja

Har en prövning av barnets bästa genomförts? Ja

Om en barnrättsprövning har genomförts, beaktas vad som bedömdes vara barnets bästa i förslag till beslut? Ja

### **Dokumentation**

Se bifogad barnrättsprövning.

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen beslutar

- 1) **att** anta yttrande över granskningshandling - Ostlänkens järnvägsplan 35, delen Bibana Nyköping.

Mats Pettersson  
Kommundirektör  
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes  
2023-04-26

Maria Ljungblom  
Samhällsbyggnadschef  
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes

**Beslut till:**

Trafikverket

Samhällsbyggnad

Tekniska divisionen

Region Sörmland

Trafikverket  
Ärendemottagningen, Region Öst  
Box 810  
781 28 BORLÄNGE

## **Yttrande över granskningshandling - Ostlänkens järnvägsplan 35, delen Bibana Nyköping (TRV 2018/127685)**

Nyköpings kommun har tagit del av handlingarna för granskning för Järnvägsplan 35 bibanan öster och väster. Nyköpings kommun gör följande yttrande:

### Yttrandets viktigaste delar är att:

- Kommunen i huvudsak tillstyrker förslaget till järnvägsplan
- Kommunen anser att Trafikverket gjort ett gediget arbete kring att minska den ofrånkomliga påverkan från järnvägen och värna andra intressen såsom lokala näringar, friluftsliv, kulturmiljö och naturmiljö, där kommunen haft möjlighet att vara med och påverka i ett tidigt skede.
- Kommunen är inte nöjd med den lösning som presenteras för passager tvärs bibanan öster om Ekensberg, som innebär att passager saknas på en sträcka på 2,5 km till kommunens viktigaste friluftsområde.
- Utformning av anläggningen är särskilt viktig för denna del av Ostlänken. Det gäller särskilt bullerskydd, suicidprevention och passager inom Nyköpings tätort samt passage väg 52, liksom passage av Tunsätteråns dalgång och i anslutning till riksintresset Arnö - Stora Kungsladugården.
- Kommunen förordar samordning mellan genomförandet av bibana väster och kommande Kungsladugårdsleden.
- Kommunen anser att Trafikverket ska säkra förutsättningar för fler tågpassager än i prognosen.
- Kommunen anser att regional persontågstrafik ska trafikera Ostlänken med bibana för att nå maximal nytta.
- Kommunen ser fram emot fortsatt god dialog.

## Allmänt

- Kommunen anser att Trafikverket gjort ett gediget arbete kring att minska den ofrånkomliga påverkan från järnvägen och värna andra intressen såsom lokala näringar, friluftsliv, kulturmiljö och naturmiljö, där kommunen haft möjlighet att vara med och påverka i ett tidigt skede.
- Kommunen förordar samordning mellan genomförandet av bibana väster och kommande Kungsladugårdsleden.
- Masshantering borde samordnas mellan järnvägsplan 35 och 32 för att minimera masstransporter då det är massunderskott i JP 32 och massöverskott i JP35 väster om Nyköpingsån och tvärt om öster om Nyköpingsån.

## Friluftsliv

- Kommunen är inte nöjd med den lösning som presenteras för passager tvärs bibanan öster om Ekensberg. Lösningen innebär att passager för gång och cykel saknas på en sträcka på 2,5 km, mellan väg 800 och GC-passagen vid Stenkulla, till kommunens viktigaste friluftsområde Ekensberg. Den funktion som är utpekad som viktigt natur- och friluftslivsstråk i kommunens översiktsplan, som idag består av flera formella och informella passager, kommer därmed skadas.
- Tidigare redovisad passage vid Tunsättersbäcken är borttagen. Kommun anser detta mycket olyckligt. Kommunen anser att en passage behöver ersättas/säkerställas i detta ungefärliga läge.
- Om inte en formell passage kan säkras måste utformningen vid Tunsättersbäcken ge möjlighet till passage längs med bäcken säkerställas med tillräcklig höjd och bredd. Slänterna vid bäcken och på tryckbanken ska utformas så att man kan ansluta till passagen under bron. Vegetation som inte hindrar att passering kan ske ska väljas.
- Den faunapassage som planeras behöver utformas så den kan passeras även av människor, särskilt om gångpassage öster om denna inte tillkommer. Möjlighet till stiganslutning till motionsspår i norr och serviceväg i söder bör utredas.
- Kommunen vill påpeka att de delar av kommunens motionsspår som Trafikverket ska ersätta ska vara av samma kvalitet som befintliga spår, d.v.s. körbara för skötsel.
- Kommunen anser det som en förbättring att passagen vid Perioden ersätts med gångvägspassage med möjlighet till cykelpassage längs Nyköpingsån.
- Kommunen konstaterar att det fortsatt blir en lång sträcka på nästan nära 4 km utan passagemöjligheter för gång och cykel på västra bibanan mellan Hemgårdspassagen och passage av väg 52. Vid framtida utveckling av Dammgruveområden kan det innebära risk för spårspring, då sträckan delvis är ostängslad.

## Landskap och gestaltning

- Kommunen instämmer i att sträckan genom Nyköpings tätort kräver omsorgsfull gestaltning av anläggningen. Det gäller särskilt bullerskydd, suicidprevention och passager inom Nyköpings tätort. Kommunen tidigare framfört det som viktigt med god gestaltning av passagerna av väg 52 och över Tunsättersbäcken vilket också hör sammats då dessa givits gestaltningsklass 2 respektive 3. Kommunen har getts tillfälle att komma med inspel till gestaltungsarbetet och underlaget till redovisat gestaltungsprogram, vilket varit värdefullt.
- Det anges som mål i gestaltungsprogrammet att det har en betydande roll för att framtagna intentioner inte ska gå förlorade över tid. Kommunen instämmer i vikten av detta och förutsätter att intentionerna och principerna kommer följas vid kommande genomförande av anläggningen. Fortsatt arbete sker också i bygglovsprocessen där utformning bestäms enligt den överenskommelse som kommunen och TRV har.

## Natur och vilt

- Kommunen upplever materialet för JP35 som väl genomarbetat och kommunen har fått gehör för mycket av det vi haft synpunkter på under arbetets gång. Stor hänsyn har tagits till både arter och miljöer längs sträckningen.
- Kommunen anser att skadorna på det brynområde som påverkas i Ekensbergsområdet skall kompenseras genom att banvallen anläggs med särskilt fokus på artrik flora på den sydvända delen genom Ekensberg. Detta skall också fastställas i skötseln av den sträckan.
- Kommunen anser också att de skador på naturvärden som uppstår inom den västra delen av banan där en stor åkerholme med äldre tallskog försvinner tillsammans med en intilliggande hassellund skall kompenseras på liknande sätt med en förstärkning av artrikedomen på banvallen i det öppna området innan banan går in i skogsmiljön.
- Kommunen stöder gärna Trafikverket i ett sådant arbete.
- Kommunen ser en risk för ökade viltolyckor vid passage av väg 52 då djur som passerar i öst-västlig riktning norr om vägen riskerar att tvingas ut på cykel- eller körbana vid denna punkt.

## Berörda detaljplaner

- Nyköpings kommun ett pågående arbete med att se över de kvarvarande detaljplaner som strider mot järnvägsplanen. Detaljplanerna som berörs är P82-3, där en bestämmelse som tillåter allmän gångtrafik över spårområdet behöver tas bort då den oövervakade övergången ska stängas, samt P58-5 där nuvarande markanvändning park och garageändamål behöver ändras till järnväg för att överensstämja med järnvägsplanens användning.
- Då hantering av gällande detaljplaner i de flesta fall har bedömts innebära framtida nyttor och att planarbetet tar relativt små resurser i anspråk för hantering har kommunen beslutat att ta kostnaderna för dessa planarbeten. För planen P58-5 vid Stenkulla anser kommunen att Trafikverket enligt likhetsprincipen borde bekosta planarbetet då den inte ger kommunen någon nytta och planarbetet principiellt bekostas av den part som initierat behovet av planarbetet.
- Förutsatt att markanspråket inte ändras under järnvägsplanens granskning, bedömer kommunen att preliminärt datum för antagande är 20 juni 2023.

## Buller

- Det vore samhällsekonomisk bättre om bullerskydd vid Perioden kunde uppföras inom järnvägsplaneområdet istället för inom detaljplaneområdet på denna sträcka då bullerskyddet skulle kunna uppföras som avsevärt lägre inom järnvägsplanen än inom detaljplaneområdet. Det skulle dessutom bättre kunna säkerställa att beräknad maximal bullernivå vid Mikaeliskolans skolgård innehålls då dämpningen från byggnaderna på Spinnerskan har tagits med i beräkning av maximal ljudnivå 2040. Även med den dämpning som beräknats kan inte kommunen se att max 70 dBA innehålls vid Mikaeliskolans skolgård.
- Då vi ser att de bullerskyddsskärmar på båda sidor av bron över Nyköpingsån som tidigare föreslagits i järnvägsplanen för resecentrum kan ge stora fördelar för området norrut och även St Anne området söder om bron bör inte bullerskyddsskärmar här nu slopas om det inte tydligt kan motiveras utifrån teknisk möjlighet och ekonomisk rimlighet.
- I PM buller nämns "Förskolan Solgläntan" med hänvisning att åtgärder vid denna utförs inom järnvägsplan för Resecentrum. Kommunen lyckas inte förstå vilken fastighet som avses i föreliggande förslag eller i JP Resecentrum och se om det finns åtagande om försiktighetsmått i någon av planerna. Det är viktigt att dessa fastighetsåtgärder säkerställs.



### Gång och cykel

- Vid passagen av väg 52 måste säkerställas möjligheten att inrätta god passagemöjlighet för gång, cykel och vilt. Tyvärr har passagens bredd i markplan minskats i förhållande till samrådsversionen vilket kan försvåra detta.
- Kring det som idag är RV 629 behöver järnvägsprojektet säkerställa att funktioner för oskyddade trafikanter längs 52 återställs minst med samma funktion som idag,

### Trafikering

- Kommunen anser att systemet ska utformas med tanke på hög tillförlitlighet i systemet och så det kan trafikeras mer än 18 h/dygn, redan idag sker trafikering inom tidsspannet 24-06. Ökad tillförlitlighet kan uppnås med bland annat tillräckligt många växlar.
- Kommunen anser det angeläget att det säkras för fler tågpassager per dygn än i prognosen bl.a. för regionaltåg med tanke på banans livslängd.
- Kommunen anser att regional persontågstrafik ska trafikera Ostlänken med bibana för att nå maximal nytta.
- Kommunen anser att det är av yttersta vikt att bibanan i så stor utsträckning som möjligt byggs med hög kapacitet och så lång sträcka dubbelspår som möjligt. Detta för att främja en trafik med hög kapacitet och korta restider för att erhålla de nyttor som järnvägen ger. Kommunen noterar att det skett förbättringar sedan samrådet till framtida möjlighet till dubbelspår på bibanan, med föreslagen utformning, genom att bland annat bredda bron över Tunsättersbäcken
- Planeringen bör utgå från regionaltåg med längd upp till 315 m.

Urban Granström

Kommunstyrelsens ordförande

## Mall för egen prövning av barnets bästa, enkel och formell

### Instruktion

Använd mallen som vägledning vid genomförande av prövningar av barnets bästa i utredningar och inför beslut. Mallen utgår från den processbeskrivning som återfinns i *Riktlinje för prövning av barnets bästa i Nyköpings kommun*.

Det är viktigt att process, bedömning och utfall av en prövning dokumenteras skriftligen. Prövningen bör dokumenteras på ett sådant sätt att den blir *tydlig och transparent* för de barn eller övriga som berörs, som exempelvis vårdnadshavare eller för dem som kan komma att granska beslutet.

Hur mycket som redogörs under respektive delmoment i mallen beror på vilken form för prövning som bedöms lämplig och kan också variera från ärende till ärende.

Exempelvis kan prövningens omfattning variera beroende på ärendets komplexitet i relation till i vilken grad; eller på vilket sätt det kan komma att påverka barn; om ärendet omfattar rättigheter som riskerar att kränkas eller inte tillgodoses; eller inbegriper försvårande mål- och intressekonflikter som behöver vägas in i analysen.

Till hjälp att bedöma om och i vilken form en prövning ska göras (enkel eller formell), använd *Checklista för bedömning av behov av genomförande av prövning av barnets bästa inför utredningar och beslut*.

Använd processbeskrivningens steg 1–8 i riktlinjen till hjälp att genomföra prövningen och redogör för resonemangen i mallen. I riktlinjen finns även en förteckning över barnkonventionens artiklar liksom länk till barnkonventionen som helhet.

Stödmaterial för genomförande av prövningar av barnets bästa liksom information om barnkonventionen och barnrätt i praktiken finns att hitta på IN under Samarbete och projekt/ Samarbete/ Barnkonventionen.

## Mall för prövning av barnets bästa, enkel och formell

### Delmoment

### Resonemang

<p><b>1. Beskriv ärendet eller frågan med utgångspunkt i barns bästa</b></p> <p>Exempelvis: bakgrund, syfte, problem/ målbild, verksamhet och målgrupp.</p> <p>Om beskrivningen motiverar det, initiera samverkan med berörda parter (ex. annan verksamhet, anhöriga eller resurser.)</p> <p>Om det framgår att barnets bästa ska vägas mot andra intressen bör en formell prövning genomföras. Det bör då också framgå i beskrivningen av ärendet. Se under delmoment 5.</p> <p>(Berör processteg 1 i riktlinje)</p>	
<p><b>2. Bedöm vilket underlag som är relevant att utgå från för att kunna göra en bedömning av barnets bästa, och beskriv detta</b></p> <p>Exempelvis: Artiklar i barnkonventionen: 2, 3, 6 och 12 omfattas alltid av en prövning. Identifiera övriga artiklar som är relevanta för ärendet, forskning, lagstiftning/ myndighetsföreskrifter.</p> <p>(Berör processteg 2–4 i riktlinje)</p>	

**3. Väg relevanta faktorer mot varandra. Ta utgångspunkt i barnets rättigheter**

Om motiverat identifiera handlingsalternativ och analysera konsekvenser för barnet/barnen, samt andra konsekvenser som bedöms viktiga för att belysa den åtgärd som föreslås

(Berör processteg 5 i riktlinje)

**4. Formulera en slutsats – vad bedöms vara barnets bästa i ärendet?**

Tillför dokumentationen från prövningen till ärendet. Vad som bedömdes vara barnets bästa ska beaktas och väga tungt för beslutet/utfallet.

(Berör processteg 6 i riktlinje)

**5. Finns det övriga intressen som behöver beaktas i ärendet? Beskriv dessa**

(Berör processteg 5 i riktlinje)

<p><b>6. Väg övriga intressen mot vad som bedömts vara barnets bästa</b></p> <p>Beskriv de eventuella intressekonflikter som identifieras. Utgå från rättigheterna, och i synnerhet om en intressekonflikt innebär en kränkning av en rättighet eller att barns rättigheter inte kan tillgodoses fullt ut.</p> <p>(Berör processteg 5–6 i riktlinje)</p>	
<p><b>7. Formulera ett förslag till beslut</b></p> <p>Det ska tydligt framgå hur förslag till beslut beaktar barnets bästa eller tydligt motivera eventuella avvägningar som innebär att andra intressen fick väga tyngre. Notera att barnets bästa ska beaktas i första hand. Tillför dokumentation från prövningen till ärendet.</p> <p>(Berör processteg 6 i riktlinje)</p>	
<p><b>8. Föreslå kompensande åtgärder</b></p> <p>Har andra intressen behövt väga tyngre än bedömning av barnets bästa, bör kompensatoriska åtgärder föreslås. Utgå från de rättigheter som inte kan tillgodoses fullt ut/målgruppen som berörs. Det kan vara på kort eller lång sikt.</p> <p>(Berör processteg 5–6 i riktlinje)</p>	

## SAMRÅDSHANDLING

# Ostlänken, järnvägsplan delen Bibana Nyköping

Nyköpings kommun, Södermanlands län

Samrådsredogörelse, 2023-03-24

Ärendenummer: TRV 2018/127685



**Trafikverket**

Postadress: Trafikverket, Box 1140, 631 80 Eskilstuna

E-post: [investeringsprojekt@trafikverket.se](mailto:investeringsprojekt@trafikverket.se)

Telefon: 0771–921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse Ostlänken, delen Bibana Nyköping

Författare: COWI AB

Dokumentdatum: 2023-03-24

Ärendenummer: TRV 2018/127685

Kontaktperson: Ida Hohenthal, Trafikverket

# Sammanfattning

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

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådet för Ostlänken, delen Bibana Nyköping har bedrivits, och vilka synpunkter som inkommit från länsstyrelsen, Nyköpings kommun, enskilda som särskilt berörs, Sörmlands kollektivtrafikmyndighet, övriga statliga myndigheter, allmänheten och berörda organisationer. I samrådsredogörelsen kommenterar Trafikverket de inkomna synpunkterna.

Planläggningen av Ostlänken, delprojekt Nyköping bedrevs tidigare enligt en annan geografisk uppdelning mellan de olika järnvägsplanerna. Innan 2019 ingick denna sträcka i järnvägsplanen för Ostlänken, delen Sjösa–Skavsta och därför är många av uppgifterna i detta dokument hämtade ifrån den järnvägsplanens samrådsredogörelse, daterad 2017-11-27.

Andra uppgifter är hämtade ifrån den samrådsredogörelse, daterad 2017-10-20, som upprättades i samband med den kompletterande lokaliseringsutredning som bedrevs för att fastställa bibanans mest fördelaktiga sträckning väster om Nyköpings tätort. Inbjudan till samråd skickades då per brev till samtliga i samrådskretsen, undantaget berörd allmänhet som bjöds in via annons i Södermanlands Nyheter den 10 augusti 2017, med angiven samrådstid från den 14 augusti fram till den 1 september 2017.

Under framtagandet av järnvägsplanen har samrådsmöten löpande hållits med Länsstyrelsen i Södermanlands län, Nyköpings kommun, Sörmlands kollektivtrafikmyndighet, trafikoperatörer, organisationer samt fastighetsägare som kan bli berörda av järnvägen. Trafikverket har vid två tillfällen bjudit in till samråd med allmänhet, lokala intresseföreningar, fastighetsägare och rättighetshavare. I samband med dessa samrådstillfällen har samrådsmaterial hållits tillgängligt och en samrådsremiss gått ut till länsstyrelsen, kommunen, myndigheter och enskilda som särskilt berörs.

Det första samrådstillfället avsåg spårlinjens sträckning och hölls – inom ramen för järnvägsplanen för Ostlänken, delen Sjösa–Skavsta – i form av ett öppet hus den 11 maj 2017 på mötesplatsen Träffen i Nyköping. Samrådet besöktes av cirka 130 personer. De synpunkter och frågor som inkommit från allmänheten har framför allt handlat om spårlinjens lokalisering i plan och profil, buller och vibrationer, samt påverkan under byggtiden. Synpunkter har också inkommit angående mer specifika områden, såsom passager (för både djur och människor) och frågor rörande transporter och framkomlighet för arbets- och jordbruksmaskiner. Det har även inkommit förslag till större omtag av projektet som skulle kräva åtgärder utanför den förordade järnvägskorridoren.



Det andra samrådstillfället avsåg järnvägens utformning och planförslagets konsekvenser och hölls under perioden 3 december 2021 till 20 januari 2022. Detta samråd avsåg även innehåll i och utformning av den miljökonsekvensbeskrivning som tagits fram till järnvägsplanen. På grund av den rådande pandemin kunde inte något fysiskt möte i form av ett öppet hus anordnas. Handlingarna ställdes ut på Nyköpings stadshus och på Nyköpings stadsbibliotek och fanns även tillgängliga på Trafikverkets webbplats där också synpunkter kunde lämnas. På webbplatsen återfanns även en interaktiv karta för att underlätta förståelsen för var den nya järnvägen är planerad att ligga, hur den ska se ut och påverkar omgivningen. Enskilda som kan bli särskilt berörda erbjöds ett personligt möte med Trafikverkets projektledare och markförhandlare. Dessa möten ägde rum på hotell Sunlight i Nyköping under december 2021.

Från allmänheten inkom ytterligare synpunkter och frågor som bland annat berörde passager, kulturmiljö, oro för buller och påverkan under byggtiden, samt påverkan på rekreativområdet Ekensberg. Det inkom även många synpunkter som rör politiska beslut om till exempel hastigheten och investeringskostnad för Ostlänken och nya stambanor som helhet, snarare än järnvägsanläggningen på sträckan Bibana Nyköping.

Efter samrådet vintern 2021/2022 uppdaterade Trafikverket dokumentet PM Buller utifrån inkomna synpunkter samtidigt som ett parallellt arbete med vidare bullerberäkningar genomfördes. Det vidare arbetet resulterade i att antalet bullerberörda fastigheter uppdaterades och därför genomfördes ett kompletterande samråd för bullerberörda under perioden 10 juni till den 30 juni 2022.

Trafikverket såg även över planförslaget utifrån inkomna synpunkter vilket i några fall resulterade i förändringar som berör vägnätet. Av den anledningen genomfördes ett kompletterande samråd med Region Sörmland under perioden 28 juni till den 26 augusti 2022. Under perioden 12 september till den 2 oktober 2022 genomfördes även ett kompletterande samråd med enskilda som kan bli särskilt berörda av att cirkulationsplatsen vid väg 52 och väg 629 ersätts av en trevägskorsning.

Även samråd om berörda allmänna vägar har, inom ramen för järnvägsplanen för Ostlänken, delen Sjösa–Skavsta, hållits. Under 2017 fick Länsstyrelsen i Södermanlands län, Nyköpings kommun, enskilda som kan bli särskilt berörda, övriga myndigheter och organisationer samt allmänheten, tillfälle att yttra sig. Synpunkterna finns sammanställda i ett samrådsunderlag om berörda allmänna vägar och är diariefört på diarie-nummer TRV 2014/72085. Påverkan på allmänna vägar ingick även som en del av samrådet av järnvägens utformning och planförslagets konsekvenser vintern 2021/2022.

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

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

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

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

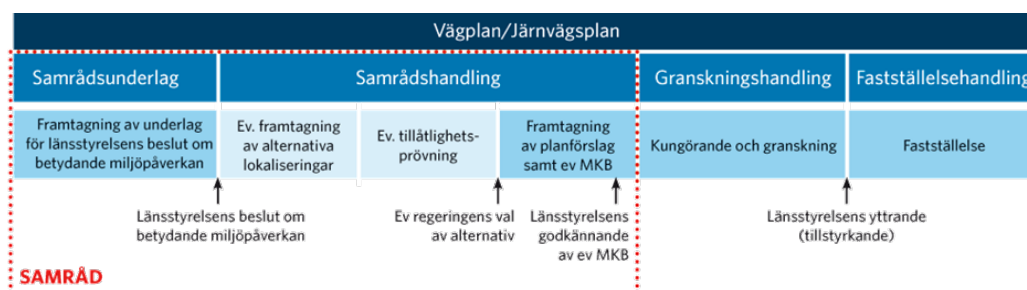
# Innehåll

<b>1</b>	<b>PLANLÄGGNINGSPROCESSEN</b>	<b>7</b>
<b>2</b>	<b>SAMRÅDSKRETS</b>	<b>10</b>
2.1	Förstudie och järnvägsutredning	10
2.2	Kompletterande lokaliseringsutredning för bibana Nyköping	10
2.3	Järnvägsplan	10
<b>3</b>	<b>SAMRÅD – TIDIGARE SKEDEN</b>	<b>11</b>
3.1	Sammanfattning av samråd genomförda under förstudie	11
3.2	Sammanfattning av samråd genomförda under järnvägsutredning	11
3.3	Sammanfattning av samråd genomförda under kompletterande lokaliseringsutredning för bibana Nyköping	12
<b>4</b>	<b>SAMRÅD – JÄRNVÄGSPLAN</b>	<b>14</b>
4.1	Samråd med Länsstyrelsen i Södermanlands län	15
4.1.1	Yttrande om spårlinje (2020)	16
4.1.2	Yttrande om samrådshandlingar (2021/2022)	17
4.2	Samråd med Region Sörmland	24
4.2.1	Yttrande om samrådshandlingar (2021/2022)	25
4.2.2	Synpunkter på kompletterande samråd om förändringar i vägnätet (2022)	28
4.3	Samråd med Nyköpings kommun	28
4.3.1	Yttrande om spårlinje (2017)	29
4.3.2	Yttrande om samrådshandlingar (2021/2022)	32
4.4	Samråd med enskilda som kan bli särskilt berörda	43
4.4.1	Synpunkter på spårlinjen (2017)	43
4.4.2	Synpunkter på samrådshandlingarna (2021/2022)	45
4.4.3	Synpunkter på kompletterande samråd för bullerberörda (2022)	50
4.4.4	Synpunkter på kompletterande samråd avseende ombyggnad av cirkulationsplats till trevägskorsning (2022)	53
4.5	Samråd med övriga berörda myndigheter, organisationer och andra intressenter	53
4.5.1	Yttrande om spårlinje (2017)	54
4.5.2	Yttrande om samrådshandlingar (2021/2022)	56
4.6	Samråd med allmänheten	65
4.6.1	Synpunkter på spårlinjen (2017)	66
4.6.2	Synpunkter på samrådshandlingarna (2021/2022)	69

<b>5 UNDERLAG</b>	<b>77</b>
<b>BILAGA 1 – SAMRÅDSKRETS 2017</b>	<b>78</b>
<b>BILAGA 2 – SAMRÅDSKRETS 2021/2022</b>	<b>80</b>

# 1 Planläggningsprocessen

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



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

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

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

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

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

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

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

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

För Ostlänken, delen Bibana Nyköping är skedet *Samrådshandling – Framtagning av planförslag* – vari järnvägsanläggningens markanspråk har lagts fast inom den fastställda järnvägskorridoren – avslutat och denna version av samrådsredogörelsen är slutversionen. Planläggningsprocessen går nu in i skedet *Granskningshandling – Kungörande och granskning*, det vill säga att järnvägsplanens status övergår från samrådshandling till granskningshandling och järnvägsplanen kungörs för granskning.

Även granskningen är ett tillfälle att samla in synpunkter på järnvägsplanen. De synpunkter som kommer in sammanställs och kommenteras i ett granskningsutlåtande som upprättas när granskningstiden är slut. De inkomna synpunkterna kan föranleda att Trafikverket ändrar järnvägsplanen. De sakägare som berörs kommer då att kontaktas och få möjlighet att lämna synpunkter på ändringen. Är ändringen omfattande kan underlaget återigen behöva göras tillgängligt för granskning.

Järnvägsplanen och granskningsutlåtandet översänds sedan till länsstyrelsen som yttrar sig över planen. Därefter begärs fastställelse av planen hos Trafikverkets enhet för juridik och planprövning. De som har lämnat synpunkter på järnvägsplanen ges möjlighet att ta del av de handlingar som har tillkommit efter granskningstiden, bland annat granskningsutlåtandet.

Efter tiden för kommunikation kan beslut tas om att fastställa järnvägsplanen, förutsatt att den uppfyller de krav som finns i lagstiftningen. Om beslutet överklagas prövas överklagandet av regeringen.

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



Figur 2. Järnvägsplanens dokument.

## 2 Samrådsrets

### 2.1 Förstudie och järnvägsutredning

Under förstudie- respektive järnvägsutredningsskedet ansågs samrådsretsen vara så stor att kallelse till samrådsmöten skedde med annons i ett antal tidningar samt via projektets hemsida. När kompletterande samråd om berörda allmänna vägar genomfördes, inom ramen för järnvägsplanen för Ostlänken, delen Sjösa–Skavsta i november 2017, annonserades det i Post- och Inrikes Tidningar, i Södermanlands Nyheter samt på projektets hemsida.

### 2.2 Kompletterande lokaliseringsutredning för bibana Nyköping

Samrådsretsen utgjordes av samtliga berörda samrådsparter som bjudits in till samråd under järnvägsutredningen 2004–2010 inklusive berörd allmänhet. Därutöver tillkom Livsmedelsverket, de regionala kollektivtrafikmyndigheterna samt ägare till fastigheter inom den nya utredningskorridoren.

### 2.3 Järnvägsplan

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

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

I samrådsretsen ingår även allmänheten, relevanta myndigheter och organisationer, samt gruppen enskilda som kan bli särskilt berörda. Av Bilaga 1 framgår vilka myndigheter, organisationer och andra intressenter som ingick i samrådsretsen för samrådet av spårlinjen 2017 och i Bilaga 2 redovisas motsvarande för samrådet av järnvägens utformning och planförslagets konsekvenser vintern 2021/2022. De som räknas till gruppen enskilda som kan bli särskilt berörda är fastighetsägare, delägare i samfälligheter, gemensamhetsanläggningar samt innehavare av rättigheter inom den förordade korridoren.

Till varje samrådstillfälle har en uppdaterad sändlista tagits fram och stämts av med kommunen och länsstyrelsen. Av sändlistan framgår vilka som har fått en särskild inbjudan till det allmänna samrådsmötet. För att informera om samrådstillfällena har en inbjudan gått ut till relevanta myndigheter och organisationer samt särskilt berörda. Med inbjudan har en folder med övergripande information om projektet inkluderats. Inbjudan har även skett via annonser i media samt på Trafikverkets hemsida.

## 3 Samråd – tidigare skeden

### 3.1 Sammanfattning av samråd genomförda under förstudie

Under förstudien har det hållits flera olika samråd. Här sammanfattas övergripande de inkomna synpunkterna som kan härröras till delsträckan Bibana Nyköping. Inkomna synpunkter från förstudieskedet är diarieförda på diarienummer BRÖ 03-1047/SA20.

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

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

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

### 3.2 Sammanfattning av samråd genomförda under järnvägsutredning

Under järnvägsutredningarna har det hållits flera olika samråd. Här sammanfattas övergripande de inkomna synpunkterna som kan härröras till delsträckan Bibana Nyköping. Inkomna synpunkter från järnvägsutredningsskedet är diarieförda på diarienummer TRV 2010/25632.

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

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



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

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

För risk- och säkerhetsfrågor genomfördes samråd med länsstyrelserna, brandförsvaren samt dåvarande Räddningsverket. Även Polismyndigheten och brandförsvaret på Skavsta flygplats deltog vid några tillfällen. Representanter för flygplatsen deltog även i samrådsmöten kring bytespunkt Skavsta.

Under hösten 2007 hölls även samråd med kommunen, länsstyrelsen och övriga intressenter avseende mindre korridorutvidgningar vid Sjösa, söder om Hovrasjön och vid Skavsta. Korridorjusteringarna kunde genomföras eftersom det inte framkom några synpunkter som hindrade detta.

### 3.3 Sammanfattning av samråd genomförda under kompletterande lokaliseringsutredning för bibana Nyköping

Här sammanfattas övergripande de inkomna synpunkterna på den nya utredningskorridoren för den västra delen av bibanan, det vill säga den nya järnvägen som ska förbinda Nyköpings tätort med den nya stambanan vid Skavsta resecentrum. Dessa synpunkter är diarieförda på diarienummer TRV 2017/60493.

Det nya resecentrumet vid Skavsta flygplats var ursprungligen tänkt att förläggas till den nya stambanan eftersom bibanan i den av järnvägsutredningen förordade korridoren i huvudsak var förlagd till den befintliga TGOJ-banan. Beslutet om att bygga ut järnvägsnätet för snabba persontåg föranledde dock nya kapacitetsutredningar under 2015 som visade att när de nya stambanorna är fullt utbyggda uppstår en kapacitetsbrist som skulle begränsa möjligheten till uppehåll vid Skavsta station. Detta medförde att beslutet om en lång bibana omvärderades och det kompletterande utredningsarbetet resulterade i att en ny utredningskorridor för den västra delen av bibanan togs fram under 2017.

Samråd om det nya korridoralternativet för bibana Nyköping med Skavsta station på bibanan hölls med de enskilda som kan bli särskilt berörda, Nyköpings kommun samt kollektivtrafikmyndigheterna i Stockholm, Södermanland och Östergötland mellan den 22 juni och den 1 september 2017. Samråd med allmänhet och övriga myndigheter hölls mellan den 14 augusti och 1 september 2017. Den kompletterande lokaliseringsutredningen tillsammans med den tillhörande miljökonsekvensbeskrivningen ställdes under denna period ut på Trafikverkets kontor i Eskilstuna respektive Norrköping samt på stadshuset på Stora Torget i Nyköping. Materialet fanns även att tillgå på Trafikverkets webbplats.

Korridoren för kort bibana med Skavsta station på bibanan har utformats för att undvika risk för påtaglig skada på riksintresset Nyköpingsåns dalgång. Korridorens gränser är nu fastställda och ingår i regeringens tillåtlighetsbeslut. Detta ställnings-tagande emottogs dock inte uteslutande av bifall. Bland de aktörer som under samrådsperioden motsatte sig detta korridoralternativ återfinns de berörda kommunerna.

Sammantaget var de kommuner som yttrade sig kritiska till det nya utredningsalternativet med Skavsta station på bibanan. Skälen till detta var framför allt att utredningens utgångspunkter och förutsättningar gällande framtida trafikering och det planerade järnvägssystemets kapacitet ifrågasattes. Dessutom ansågs det nya utredningsalternativet innebära att den storregionala trafiken prioriterades ned till förmån för den interregionala trafiken mellan storstadsområdena Stockholm, Göteborg och Malmö. Inte heller ansågs Skavsta flygplats roll och potential – i ett lokalt såväl som regionalt och nationellt perspektiv – ha beaktats tillräckligt.

I ett yttrande daterat den 8 september 2017 påtalade Länsstyrelsen i Södermanlands län att den tidigare förordnadet långa alternativet för den västra delen av bibanan. Länsstyrelsen framhöll att de nya förutsättningarna som Trafikverket pekade på gav upphov till nya frågeställningar och behov av ytterligare utredningar som tydligt visar på för- och nackdelar med de olika förslagen och vilken den samlade samhällsnyttan för olika alternativ blir.

I ett yttrande daterat den 28 augusti 2017 ställde sig Nyköpings kommun kritiskt till förslaget med en kort bibana med hänvisning till att förslaget innebär inskränkningar i flygplatsens möjligheter att utvecklas och inte ser till ett trafikslagsövergripande perspektiv. Vidare ansågs förslaget innebära ett antal negativa konsekvenser för kommunens utveckling och aspekter av stor vikt för kommunen, såsom tillkommande barriäreffekt och uppdelning av kommunens planerade verksamhetsområde vid Skavsta, ytterligare en barriär för Nyköpings utveckling västerut och förlängda restider till och från Nyköping, vilket minskar Nyköpings attraktion.

Efter att den korta bibanan ingått i den järnvägskorridor som regeringen den 7 juni 2018 gett Trafikverket tillåtelse att bygga inom yttrade sig kommunen den 4 december 2019 om spårlinjevalsprocessen för denna del. Kommunen ansåg att Trafikverket i sin process enbart tog hänsyn till planeringen av ny järnväg och inte fäste tillräckligt stor vikt vid kommunens och flygplatsens intressen. Generellt ansåg kommunen att det var svårt att se hur analysen av skillnaderna mellan de olika spårlinjealternativen påverkade området i ett helhetsperspektiv. Vidare påtalades att Trafikverkets ställningstaganden kring att de olika alternativen endast har måttlig påverkan på natur- och kulturmiljövården var tunt underbyggt och att påverkan på landskapsbilden var större för det rosa och det blåa alternativet än för det gula alternativet. Detta eftersom det gula alternativet var förlagt längre ifrån Nyköpingsåns dalgång och riksintressen för kulturmiljövård och friluftsliv.

## 4 Samråd – järnvägsplan

Samråd omfattar många slags aktiviteter, till exempel utskick av informationsmaterial, telefonkontakter, skriftväxling och personliga eller allmänna möten. Under projektets gång har en mängd möten i olika konstellationer hållits, exempelvis informationsmöten med fastighetsägare och andra aktörer i området. Under mötena har exempelvis bakgrund till projektet, projekteringsförutsättningar samt tidplan behandlats. Trafikverkets representanter har besvarat frågor. Mötena har dokumenterats i minnesanteckningar eller liknande. Samråd har utöver detta skett löpande med enskilda som kan bli särskilt berörda och andra sakägare.

Trafikverket har tagit emot ett antal yttranden som inkommit utanför de samrådstillfällen som beskrivs i egna avsnitt i samrådsredogörelsen. Dessa gäller exempelvis förslag på spårlinjens sträckning, järnvägens utformning och väganslutningar. Vissa av de synpunkter som inkommit ligger utanför Ostlänkens uppdrag. Fastighetsägare har även inkommit med information gällande bland annat torrlägningsföretag och utdiktningssåtgärder.

Trafikverket har löpande hanterat inkomna synpunkter. Ett kontinuerligt arbete har pågått för att ta fram ett planförslag som tar hänsyn till många olika intresseområden samt tekniska, ekonomiska och miljömässiga förutsättningar.

Samråd har även genomförts med övriga myndigheter, organisationer och intressenter. De som har haft återkommande möten med Trafikverket sammanfattas nedan. Alla samråd finns dokumenterade hos Trafikverket på diarienummer TRV 2018/127685.

Under järnvägsplanens framtagande har två öppna samrådstillfällen – varav det första inom ramen för järnvägsplanen för Ostlänken, delen Sjösa–Skavsta – anordnats med berörda fastighetsägare och närboende, myndigheter, organisationer och allmänheten. Vid det andra av dessa ingick även den planerade vattenverksamheten. Samråds-synpunkter med avseende på vattenverksamheten på delsträckan Bibana Nyköping är diariet förda på diarienummer TRV 2021/16818 och redovisas i en separat samrådsredogörelse.

Efter det andra samrådet uppdaterade Trafikverket dokumentet PM Buller utifrån inkomna synpunkter samtidigt som ett parallellt arbete med vidare bullerberäkningar genomfördes. Det vidare arbetet resulterade i att antalet bullerberörda fastigheter uppdaterades och därför genomfördes ett kompletterande samråd (se avsnitt 4.4.3).

Trafikverket såg även över planförslaget utifrån inkomna synpunkter vilket i några fall resulterade i förändringar som berör vägnätet. Av den anledningen genomfördes ett kompletterande samråd med Region Sörmland (se avsnitt 4.2.2) samt ett kompletterande samråd med enskilda som kan bli särskilt berörda av att cirkulationsplatsen vid väg 52 och väg 629 ersätts av en trevägskorsning (se avsnitt 4.4.4).

## 4.1 Samråd med Länsstyrelsen i Södermanlands län

Samrådsmöten har löpande hållits med länsstyrelsen under arbetet med järnvägsplanen. Vid mötena har samarbetsformerna diskuterats, Trafikverket har informerat om projektet och länsstyrelsen har bland annat lyft vikten av tidig och nära dialog i samrådsprocessen. Under mötena har Trafikverket löpande bemött länsstyrelsens synpunkter. Frågor som särskilt har lyfts fram under arbetets gång inkluderar:

- Passager för vilt, friluftsliv och areella näringar
- Intrång och skyddsåtgärder kopplat till naturmiljö, biotopskydd, strandskydd och artskydd
- Påverkan på kulturhistoriskt värdefulla byggnader
- Järnvägsnära och fastighetsnära bullerskyddsåtgärder
- Stängsling läng med bibanan
- Dammar och hantering av dag- och länshållningsvatten
- Brolösning över Tunsättersbäcken
- Påverkan på rekreationsområdet Ekensberg
- Miljökvalitetsnormer för ytvatten
- Risk och säkerhet
- Förorenad mark

I ett yttrande daterat den 27 september 2017 ställde sig länsstyrelsen bakom Trafikverkets bedömning och förordade det gröna spårlinjealternativet längs hela sträckan genom Södermanlands län. Länsstyrelsen lyfte i sitt yttrande fram ett antal punkter i särskilt behov av uppföljning i det fortsatta planeringsarbetet, däribland risken för påtaglig skada på riksintresse för kulturmiljövården Nyköpingsåns dalgång, intrång i vattenskyddsområde för Högåsens vattenverk respektive Tystberga vattentäkt vid Rogsta, mark- och vattenföroreningar vid Skavsta flygplats och intrång i fornlämningsområden och värdefulla kulturmiljöer.

Till följd av den reviderade utredningskorridoren för den västra delen av bibanan (se avsnitt 3.3) genomfördes en kompletterande spårlinjevalsutredning för delen Bibana Skavsta. Vid denna tid gjordes, till följd av beslutet att tågen ska köra i 250 km/tim på Ostlänken i stället för i 320 km/tim, även en känslighetsanalys av den nya stambanans spårlinje som resulterade i vissa mindre justeringar. En reviderad spårlinje för hela Ostlänkens sträckning genom Nyköpings kommun redovisades 2020 och länsstyrelsens yttrande över denna följer här i avsnitt 4.1.1.

#### 4.1.1 Yttrande om spårlinje (2020)

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

##### *Risk och säkerhet*

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

##### *Risk för översvämning*

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

##### *Bibanan*

Vägutredningar pågår för anslutningar mot Skavstaområdet och i sammanhanget vill länsstyrelsen poängtera betydelsen av väg 52 avseende tillgängligheten till andra delar av länet än Skavsta för viktiga samhällsfunktioner som räddningstjänst och ambulans.

Länsstyrelsen upplyser även om att Skavsta flygplats har en fördefinierad brytpunkt, för uttryckningsstyrkor vid flygrelaterade händelser, i närheten av terminalområdet vilket kan behöva beaktas. En noggrann analys av om och i så fall hur brytpunkten påverkas behöver göras. Ändring av insatsplaner för denna typ av händelser berör ett flertal organisationer där förändringar kan behöva mer eller mindre lång tid för att kunna implementeras.

Ur ett säkerhetsperspektiv anser länsstyrelsen att järnvägsanläggningen bör anläggas med planskilda korsningar, vilket även är en åtgärd som kan bidra till suicidprevention då möjligheten till åtkomst till spåren minskar.

##### *Jordbruksmark*

Ett jordbruksblock, det vill säga sammanhängande åkermark med en beständig indelning, är efter fragmentering inte berättigat till stöd om det blir mindre än 1 000 m<sup>2</sup> stort, vilket bör beaktas i den fortsatta planeringen.

### *Vattenförvaltning och vattenverksamhet*

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

Länsstyrelsen upplyser vidare om att ytvatten för infiltrering till grundvatten i Larslundsmalmen/Högåsen tas från sjön Yngaren. Länsstyrelsen anser att den aspekten bör beaktas i riskanalysen för Bibana Nyköping.

### *Kulturmiljö*

Trots att bibanan endast berör riksintressets utkant och undviker den kulturhistoriska värdefulla bebyggelsen och fornlämningarna vid Tå bedömer länsstyrelsen att bibanan kommer att påverka riksintresset negativt. Länsstyrelsen menar att intrånget i riksintresset som bibanan innebär måste sammanvägas med det intrång i riksintresset som den nya stambanan innebär.

Bibanans spårlinje kommer att medföra ett intrång i ett gravfält i den södra delen av den västra bibanan. Detta område påverkas mer av den förordade spårlinjen än i övriga alternativ, där åtminstone ett av gravfälten eventuellt hade kunnat undvikas. Ur kulturmiljösynpunkt anser länsstyrelsen att ett mer fördelaktigt spårlinjealternativ vore en kombination av de utredda spårlinjealternativen.

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

### *Trafikverkets svar:*

*Trafikverket delar i stort den syn länsstyrelsen ger uttryck för i sitt yttrande och kommer att bevaka frågorna i den fortsatta projekteringen och inför efterföljande skeden.*

## 4.1.2 Yttrande om samrådshandlingar (2021/2022)

### *Kulturmiljö*

Länsstyrelsen konstaterar att behov finns av en fortsatt och fördjupad samrådsdialog kring intrånget i de riksintressen för kulturmiljövård som berörs av järnvägsplanen. Även dialogen kring hänsyn till kulturmiljön vid val av åtgärder för att motverka buller och vibrationer bör fördjupas.

Ostlänken bedöms sammantaget innebära måttliga till stora negativa konsekvenser för kulturmiljöer och kulturhistoriska värden i landskapet längs med delsträckan Bibana Nyköping. Trafikverket anger att i de fall en skada inte kan begränsas och kulturvärdet inte kan skyddas eller återställas kan det bli aktuellt att utföra åtgärder som stärker och tydliggör liknande kulturmiljövärden och i viss mån även kompensera ingrepp i kulturmiljön. Länsstyrelsen föreslår att en kompensationsutredning och åtgärdsplan tas fram som redovisar kompensationsåtgärder och stärkande åtgärder.

Trafikverkets svar:

Med avseende på en kompensationsutredning och åtgärdsplan för kulturmiljövården vill Trafikverket påminna om myndighetens yttrande i samband med yttrandet över utbyggnaden av Ostlänken inför regeringens tillåtlighetsprövning (daterat 2015-11-10). I yttrandet kommenterar Trafikverket förslaget på att en kompensationsplan för kulturmiljö ska ställas som villkor för tillåtligheten med att ett sådant villkor skulle "[...] bygga på att det ställs krav på projekt Ostlänken att generellt vidta ytterligare åtgärder efter att man vidtagit alla rimliga åtgärder för att undvika och minimera skada. Det skulle innebära att en helt ny princip skulle etableras för planläggning och prövning av infrastruktur, utan att det finns stöd i lag för vare sig kravet i sig eller möjligheterna att fullfölja det. En sådan princip skulle innebära helt nya förutsättningar för byggande av transportinfrastruktur exempelvis vad avser beräkning av kostnader och bedömning av markbehov. Det är uppenbart att en så stor förändring som detta innebär inte kan genomföras utan att först hela regelverket för finansiering, planläggning och prövning av vägar och järnvägar förändras."

Trafikverket konstaterar att regeringen gick på Trafikverkets linje eftersom det i tillåtlighetsbeslutet inte förekommer några skrivningar om krav på kompensation med avseende på kulturmiljö. Trafikverket anser att miljökompensation för kulturmiljö inte är reglerat i miljölagstiftningen utan görs som frivillig åtgärd. Parallellt med arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen pågår ett arbete med att identifiera kulturmiljö-stärkande åtgärder för driftskedet. Arbetet leds av Trafikverket och samordnas för samtliga delar av Ostlänken i dialog med länsstyrelser, kommuner och fastighetsägare. Sådana åtgärder syftar till att stärka och tydliggöra kulturmiljövården och visa nuvarande och kommande generationer på tidigare generationers liv och leverne.

Länsstyrelsen anser att landskapsbilden för hela den del av riksintresset Nyköpingsåns dalgång som berörs av den västra delen av bibanan ska värderas som klass 3, det vill säga även området kring byn Tå.

Trafikverkets svar:

Värderingen av landskapsbilden gjordes i samband med arbetet med de fördjupade landskapsanalyser som tagits fram i projektet. Trafikverket har inte för avsikt att göra någon omvärdering men vill understryka att närheten till Nyköpingsåns dalgång och området kring Tå är viktiga utgångspunkter i gestaltungsarbetet. Stor hänsyn tas vid inplaceringen av järnvägsanläggningen i området, oaktat den gränsdragning som görs i kartmaterialet.

Länsstyrelsen anser att samtliga riksintressen för kulturmiljövård ska ges den högsta klassningen som särskilt representativ kulturmiljö, inklusive hela den del av riksintresset Nyköpingsåns dalgång som berörs av den västra delen av bibanan, det vill säga även området kring byn Tå. Med avseende på riksintresset Nyköpingsåns dalgång noterar länsstyrelsen att bibanan kommer att innebära en stor påverkan på byn Tå med dess värdefulla bebyggelse och vikingatida höggravfält strax invid, och på bebyggelsemiljön vid Bönsta gård och byn vid Stora Berga med intilliggande vikingatida höggravfält, utpekade fornlämningsmiljöer som kommer att skadas fysiskt i samband med att brofästen till landskapsbron uppförs. Påtaglig visuell skada kommer även att uppstå genom den påverkan som den långa landskapsbron kommer att ha på det känsliga öppna landskapet med dess utblickar över sankängarna invid ån.

Trafikverkets svar:

Värderingen av kulturmiljöområden gjordes i samband med arbetet med de kultur-  
arvsanalyser som tagits fram i projektet. Trafikverket har inte för avsikt att göra  
någon omvärdering men vill understryka att samtliga riksintressen för kulturmiljö-  
vård är beskrivna som värdefulla områden i samrådsmaterialet. Stor vikt har tillfäst  
dessa så att åtgärder som medför påtaglig skada undviks i möjligaste mån.

För tätorten bör det framgå att riksintresset ska tillgodoses i planeringen och skyddas  
från åtgärder som medför påtaglig skada. Ett samlat grepp behöver tas på den påverkan  
som till exempel bullerskydd och stängsel på bibanans östra del kommer att innebära för  
riksintresset och dess värdefulla bebyggelse.

Bibanans västra del passerar strax norr om riksintresset Arnö- Stora och Lilla  
Kungsladugården och kommer att vara synlig från riksintresset eftersom den går på en  
något högre bank än TGOJ-banan. En ny banvall – som påverkar upplevelsen av det  
öppna jordbrukslandskapet inom riksintresseområdet – kommer att anläggas inom den  
angränsande järnvägsplanen för delsträckan Nyköpings resecentrum och sammantaget  
bedömer länsstyrelsen att de kumulativa effekterna kommer att medföra skada på  
riksintressets värden. Länsstyrelsen påtalar att även åtgärder utanför ett riksintresse-  
områdes avgränsning kan medföra skada på riksintresset.

Länsstyrelsen påtalar att även mark- och vattenområden samt fysisk miljö i övrigt som  
från allmän synpunkt är av betydelse på grund av deras natur- eller kulturvärden så  
långt möjligt ska skyddas mot påtaglig skada. Kulturlandskapet runt Sjösa lyfts fram  
som exempel på ett sådant område där påverkan bör beskrivas i järnvägsplanen och där  
åtgärder som stärker och tydliggör kulturmiljövärden bör redovisas i en kompensations-  
och åtgärdsplan. Bibanan kommer att medföra att Sjösa allé fragmenteras i och med att  
träd försvinner, vilket minskar det kulturhistoriska värdet. Konsekvensen blir även att  
de visuella och funktionella kopplingarna mellan godset och det gamla gruvområdet  
bryts. Den historiska kopplingen mellan Sjösa, dalgången samt Svärtaån med  
tillhörande kvarn och gården Fjunsta kommer att brytas. Det 20 meter höga radiotornet  
kommer också att innebära en avsevärd påverkan på det öppna jordbrukslandskapet och  
länsstyrelsen ser gärna att det flyttas till annan plats.

Trafikverkets svar:

Med avseende på förslaget om att skadeförebyggande och stärkande åtgärder  
avseende kulturmiljön ska redovisas i en kompensationsutredning och åtgärdsplan  
hänvisar Trafikverket till sitt svar här ovanför.

Trafikverket tar även med sig synpunkten om att tätortens riksintresse för kulturmiljö-  
vård ska skyddas från åtgärder som medför påtaglig skada och förtydligar hur detta  
arbete bedrivs i miljökonsekvensbeskrivningen.

Trafikverket är medvetet om att även åtgärder utanför ett riksintresseområdes  
avgränsning kan medföra skada på riksintresset. Bibanans profilläge strax norr om  
riksintresset Arnö- Stora och Lilla Kungsladugården är dock styrt av arbetet med att  
klimatsäkra anläggningen. En lägre profil i området skulle öka risken för över-  
svämning i händelse av kraftigt skyfall.



*Med avseende på radiotornet vid Sjösa placeras det enligt förslaget på en yta som redan idag ägs av Trafikverket. Trafikverket behöver alltså inte ta någon ny mark i anspråk. Området som radiotornet kan placeras inom är begränsat och en annan placering skulle innebära att mer jordbruksmark skulle behöva tas i anspråk, både för själva tornet och för en ny serviceväg.*

Länsstyrelsen anser att placering och utformning av bankar, broar och bullerskyddsskärmar behöver göras med god anpassning till kulturmiljön och landskapsbilden. Bebyggelseantikvarisk och arkeologisk kompetens bör delta i detta arbete. Vilka möjligheter som finns till lokalt anpassad utformning av anläggningsdelarna, exempelvis vad gäller materialval och färgsättning, bör beskrivas i järnvägsplanen.

*Trafikverkets svar:*

*Trafikverket instämmer med länsstyrelsen och bebyggelseantikvarisk och arkeologisk kompetens kommer att involveras även i kommande bygghandlings- och entreprenadskede. Järnvägsanläggningen har utformats för att smälta in i landskapet så bra som möjligt. Vid utformningen har stor hänsyn tagits till de områden som i den fördjupade landskapsanalysen pekats ut som viktiga karaktärsområden. I sådana områden ska stor hänsyn tas till landskapet och kulturmiljön, såväl vid utformningen och gestaltningen av anläggningen som vid lokaliseringen av järnvägen i plan och profil. Materialval och färgsättning fastställs inte i järnvägsplanen utan detaljprojekteras i kommande bygghandlings- eller entreprenadskede. Bygglov kommer att sökas för bullerskyddsskärmarna.*

Länsstyrelsen har i sitt yttrande över val av spårlinje 2020 framfört att inom ramen för det fortsatta planarbetet behöver konsekvenser av Ostlänkens påverkan på värdefulla bebyggelsemiljöer utredas. En övergripande inventering och klassificering av byggnader längs bibanan, särskilt den östra delen genom Nyköpings tätort, bör därför göras för att klargöra behovet av åtgärder när en byggnad direkt berörs. Underlag för beslut om åtgärder bör tas fram med medverkan av antikvarie.

För de byggnader som kan bli aktuella för erbjudande om förvärf om vibrationsnivåer överskrids bedömer länsstyrelsen preliminärt att samtliga har kulturhistoriskt värde. Byggnaderna bör därför värderas av byggnadsantikvarie och Trafikverkets handlingsprogram för kulturmiljö (daterat 2017-04-19) och uppdaterad handlingsplan byggnader (daterad 2020-02-10) bör tillämpas för klassificering och förslag på åtgärder.

*Trafikverkets svar:*

*Trafikverket delar länsstyrelsens syn i frågan och avser att tillämpa handlingsprogram för kulturmiljö och uppdaterad handlingsplan byggnader för klassificering och förslag på åtgärder. Hänsyn ska tas till gällande lagstiftning som reglerar byggnaders kulturvärden, däribland 3–4 kap. kulturmiljölagen (1988:950), plan- och bygglagen (2010:900), exempelvis 13 § (förbud mot förvanskning), 14 § (anpassat underhåll) och 17 § (varsamhetskrav vid ändring) och förordning (2013:558) om statliga byggnadsminnen.*

*Värdefulla bebyggelsemiljöer och byggnader med kulturhistoriskt värde har identifierats på en övergripande nivå. I program Ostlänken påbörjas detaljarbetet med inventering av byggnader för att se vilka som har kulturhistoriskt värde i och med att en järnvägsplan fastställs och vinner laga kraft. Ett underlag som klargör om det finns byggnader med någon form av kulturvärde ska tas fram. I arbetet identifieras, klassificeras och värderas dessa byggnader. Arbetet ska utföras av byggnadsantikvarie och hålla en sådan nivå att rätt bedömningar kan göras.*

*Uppdaterat svar 2023-03-24:*

*Vid förvärv på grund av överskridna vibrationsnivåer kommer byggnaden förmodligen att rivas. Innan byggnaderna rivs görs en byggnadshistorisk klassificering, konsekvensbeskrivning och dokumentation av kulturhistoriska värden.*

Länsstyrelsen ser fram emot en nära dialog med Trafikverket om vilka åtgärder som Trafikverket planerar att vidta i bygg- och driftskedet för att minimera risken för skador på forn- och kulturlämningar som ligger i anslutning till Ostlänkens tillfälliga och permanenta markanspråk. Det är av stor vikt att Trafikverket säkerställer att villkor som länsstyrelsen ställt i beslut enligt kulturmiljölagen efterlevs. Länsstyrelsen är positiv till att Trafikverket utreder behov av ytterligare uppföljning med hänsyn till kulturmiljö. Länsstyrelsen önskar ta del av resultatet av utredningen så snart den är färdigställd eller senast i samband med att miljökonsekvensbeskrivningen skickas till länsstyrelsen för godkännande.

*Trafikverkets svar:*

*Trafikverket kommer att ställa miljökrav vid upphandling av entreprenörer och i samråd med berörda tillsynsmyndigheter ta fram ett övergripande kontrollprogram för miljö inom program Ostlänken, vari uppföljande kulturmiljökontroller kommer att inkluderas. I projektets miljökonsekvensbeskrivning redovisas utförligt hur Trafikverket arbetar med miljösäkring i byggskedet.*

*Trafikverket delar länsstyrelsens syn på vikten av att villkor som länsstyrelsen ställt i beslut enligt kulturmiljölagen efterlevs. Vid behov av ytterligare uppföljning med hänsyn till kulturmiljö kommer Trafikverket att meddela länsstyrelsen detta.*

*Bullerskyddsåtgärder*

Länsstyrelsen anser att bullerskyddsåtgärder som berör kulturhistoriskt värdefull bebyggelse och miljöer längs med bibanan behöver utformas med särskild anpassning till kulturmiljön. Länsstyrelsen har i samråd med Trafikverket framfört att bullerskyddsskärmarna höjd och utformning behöver anpassas efter lokala förhållanden och kulturmiljövärden samt att gestaltning och materialval bör göras med en hög ambitionsnivå. Länsstyrelsen delar bedömningen att de långa bullerskyddsskärmar som tillkommer längs med sträckan innebär en ny visuell barriär i stadslandskapet som kan försvåra läsbarheten av riksintresset. Vilka åtgärder som kan vidtas för att så långt möjligt möjliggöra för fortsatta siktlinjer över järnvägen behöver studeras vidare.

Länsstyrelsen ser positivt på att antikvarisk kompetens ska avgöra vilka bullerskyddsåtgärder som är lämpliga för enskilda byggnader och miljöer utifrån kulturhistoriska värden, för att uppfylla varsamhetskravet och förvanskningförbudet. Det kan till exempel handla om anpassade lösningar för isolering av fönster och dörrar eller fasadåtgärder. Att varsamma åtgärder kommer till stånd är avgörande för att byggnadernas kulturvärden inte ska förvanskas. Länsstyrelsen upplyser om att flera av byggnaderna i kvarteret Sjukvårdaren har höga kulturvärden, däribland Sjukvårdaren 14, som har förvanskningförbud i gällande detaljplan, och huvudbyggnaden till Sankt Annas hospital, som är byggnadsminne enligt kulturmiljölagen. Länsstyrelsens tillstånd krävs för eventuella åtgärder.

Trafikverkets svar:

*Trafikverket delar länsstyrelsens syn i frågan och har gett bullerskyddsskärmarna den högsta gestaltningsklassningen, vilket innebär en omsorgsfull gestaltning anpassad till platsen. Bygglov kommer att sökas för bullerskyddsskärmarna.*

*Vid detaljprojektering av bullerskyddsåtgärder ska hänsyn tas till gällande lagstiftning som reglerar byggnaders kulturvärden, däribland plan- och bygglagen (2010:900), exempelvis 13 § (förbud mot förvanskning), 14 § (anpassat underhåll) och 17 § (varsamhetskrav vid ändring). Även i Boverkets byggregler – föreskrifter och allmänna råd (BFS 2011:26) finns specifika skrivningar om hur kulturvärden kan vara kopplade till bebyggelse.*

*I program Ostlänken påbörjas arbetet med detaljdimensionering av bullerskyddsåtgärder för byggnader med kulturhistoriskt värde i och med att en järnvägsplan fastställs och vinner laga kraft. Ett underlag som klargör om det finns byggnader eller bebyggelsemiljöer med någon form av kulturvärde som kan påverkas negativt av fastighetsnära bullerskyddsåtgärder ska tas fram.*

*I ett första steg i detta arbete görs ett utpekande och en klassificering som översiktligt karaktäriserar och värderar byggnader som är aktuella för fastighetsnära bullerskyddsåtgärder enligt fastställd plan. I ett andra steg görs en bedömning och gradering av lämpligheten att genomföra fastighetsnära bullerskyddsåtgärder i form av standardåtgärder på byggnader med hänsyn till redovisade kulturvärden.*

*Arbetet ska utföras av byggnadsantikvarie och hålla en sådan nivå att rätt bedömningar kan göras.*

**Risk och säkerhet**

Såväl Nyköpingsbanan som TGOJ-banan är idag primära transportleder för farligt gods, vilket länsstyrelsen anser tydligare behöver beaktas i järnvägsplaneringen av Ostlänkens bibana. Risken med transporter av farligt gods behöver belysas, inte enbart utifrån individrisken utan även samhällsrisken. Denna kan komma att förändras, vilket kommunen har att hantera i den kommunala planprocessen. Individrisken är ett mått som kan styra skyddsavstånd och kan vara en faktor där befolkningstätheten är lägre medan samhällsrisken blir viktigare när befolkningstätheten är högre, varför riskanalyser bör ta höjd för befolkningsutveckling på samma sätt som en riskutredning tar höjd för trafikutvecklingen till 2040.

Länsstyrelsen ställer sig även frågande till att vissa relevanta farlighetsklasser har utlämnats i riskanalysen på grund av att de inte förväntas förekomma på någon av sträckningarna eller i sådan låg omfattning att de skulle kunna bortses ifrån. Länsstyrelsen delar dock inte denna uppfattning och ger exempel på förändringar som bör beaktas, däribland att nya målpunkter kan uppstå, att nytt logistikflöde från Oxelösunds hamn tillkommer och att störningar i järnvägssystemet medför att transporter via Järna–Katrineholm–Åby leds om via Nyköping. Länsstyrelsen anser att analysen bör inkludera ett resonemang kring vilken eventuell påverkan detta skulle kunna få och i vilken omfattning detta kan behöva beaktas i samhällsplaneringen.

Trafikverkets svar:

*Trafikverket tar till sig länsstyrelsens synpunkter och förtydligar skrivningarna om hur arbetet med risk och säkerhet bedrivs.*

Naturmiljö

Länsstyrelsen lyfter fram frågan om barriäreffekter och dess konsekvenser för viltets möjligheter att röra sig i landskapet och noterar att lösningarna ser olika ut på den östra respektive västra delen av bibanan. Den västra delen planeras i vissa delar vara ostängslad söder om Minninge och här efterlyser länsstyrelsen en tydligare redovisning av hur det är tänkt att fungera i praktiken och vilka analyser och avvägningar som har lett fram till förslaget.

Länsstyrelsen önskar även en tydligare redovisning av hur risken för viltolyckor vid eventuella förändringar av viltrörelser i området längs väg 52 och på den västra delen av bibanan hanteras i den fortsatta planeringsprocessen.

Trafikverkets svar:

*Trafikverket tar till sig länsstyrelsens synpunkter och lyfter frågan på kommande samrådsmöte med länsstyrelsen.*

Uppdaterat svar 2023-03-24:

*Konsekvenser av järnvägsanläggningens påverkan på viltrörelser har utretts grundligt i projektet och en mer utförlig redovisning av detta arbete är inkluderat i miljökonsekvensbeskrivningen. I detta område har – inom ramen för järnvägsplanen för Ostlänken, delen Sjösa–Skavsta – järnvägsbron över väg 52 och TGOJ-banan förlängts, vilket öppnar upp för viltrörelser i områdets västra delar mellan Skavsta, järnvägsanläggningen och väg 52. På bibanans västra del har även två viltuthopp, en breddad vägport bredvid väg 52 och stängsel längs en större del av anläggningen tillkommit sedan samrådet. Detta minskar risken för att antalet viltolyckor vid väg 52 ska öka.*

Jordbruksmark

Länsstyrelsen vill understryka vikten av flexibilitet i den närmare planeringen av var servicevägar planeras. Hänsyn till produktiv jordbruksmark bör kunna tas, inte minst för att undvika fragmentering av denna.

Trafikverkets svar:

Trafikverket delar länsstyrelsens syn i frågan och att minimera negativ påverkan på jordbruket med avseende på till exempel markintrång och svårbrukade skiften är högt prioriterat och ett villkor för projektet som ingår i regeringens tillåtlighetsbeslut. Markägares synpunkter på placering av vägar, dammar och massupplag, samt hur man ska planera för att minimera störningar på skogsbruk och jordbruk, har i samråd med markägarna beaktats och i möjligaste mån tillgodosetts i arbetet med att färdigställa den slutliga lösningen.

Krossverksamhet

Länsstyrelsen påpekar att buller från krossverksamhet inte räknas som byggbuller. Krossverksamhet finns upptagen i miljöprövningsförordning (2013:251). Riktvärdena som ska uppfyllas för krossverksamhet är därmed de för miljöfarlig verksamhet.

Trafikverkets svar:

Krossverksamheten är anmälningspliktig. Det är tillsynsmyndigheten som ger tillstånd för krossverksamhet och som beslutar vilka riktvärden för buller som kommer att gälla. Anmälan görs av entreprenören som också är ansvarig för att klara de riktvärden som gäller för verksamheten och för att vid behov vidta bullerskyddsåtgärder.

## 4.2 Samråd med Region Sörmland

Region Sörmland övertog huvudmannaskapet för kollektivtrafiken den 1 januari 2019 och har därmed det samlade ansvaret för kollektivtrafiken i länet. Dessförinnan låg ansvaret på kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet.

Samrådsmöten med Sörmlands kollektivtrafikmyndighet har genomförts vid två tillfällen, den 23 maj 2016 respektive den 9 november 2016. Mötena berörde samtliga delsträckor inom Nyköpings kommun och vid ett av tillfällena medverkade även Mälalab (nuvarande Mälardalstrafik). Vid mötena har bland annat trafik under byggtiden, samrådsformer samt utformning av uppställningsspår, signaler och spärväxlar diskuterats.

Samrådsmöten har även genomförts med regionen vid fem tillfällen, den 10 juni 2020, den 19 mars, den 25 oktober respektive den 20 december 2021, samt den 1 november 2022. Vid alla tillfällena medverkade Nyköpings kommun och vid mötena som hölls 2021 medverkade även Mälardalstrafik. Vid mötena har Trafikverket informerat om projektet och samarbetsformer och frågor om bland annat kollektivtrafik och trafik under byggtiden har diskuterats.

Regionen önskar en nära dialog kring produktionsplanering eftersom det är under byggtiden som kollektivtrafiken kommer att påverkas mest. Regionen påtalar att planeringstiden för att ta fram nya tidtabeller för kollektivtrafiken är 1,5 år. Tidtabellerna är de samma under hela året men regionen påtalar att det dock är mindre luft i tabellerna vintertid på grund av sämre väglag. Därför är det önskvärt om byggnationen kan förläggas från vår till höst, allra helst under sommarlovet från början av juni till mitten av augusti.

Regionen undrar om projektet samordnas med Trafikverkets planeringsenhet för att passa på att förbättra vägstandarden, exempelvis sikt, linjeföring och sidoområden. Regionen undrar även om det har tagits höjd för att i framtiden kunna bygga ut järnvägsanläggningen från två till fyra spår på de sträckor där järnvägen ska gå på bro.

Regionen påtalar att väg 52 är den viktigaste vägen efter E4. Regionen lyfter även att både den och andra aktörer ett flertal gånger har lyft frågan om dubbelspår på bibanans hela sträckning. Även om sträckan där Nyköpingsbanans befintliga enkelspår ska användas är förhållandevis kort, riskerar den att bli en flaskhals.

#### Trafikverkets svar:

*Trafikverket tar till sig informationen om planeringen av tidtabeller. Även för Trafikverkets egna processer behövs en lång framförhållning.*

*Vid utbyggnaden av nu aktuella sträckor är det främst under byggskedet som buss- och tågtrafik kommer att påverkas. Ambitionen är att järnvägstrafiken på befintliga banor ska fortgå under hela byggtiden. Avstängningar kan dock bli aktuella under vissa kortare perioder med avbrott i tågtrafiken som följd. Trafikverket eftersträvar en god framförhållning i produktionsplaneringen för att kunna kommunicera planerade avstängningar i så god tid som möjligt.*

*Vägtrafiken kommer att påverkas av de anläggningsarbeten som görs men även av den trafik som tillkommer för byggandet av anläggningen. Exakt mängd byggtrafik är inte möjligt att fastställa i detta skede men påverkan på vägtrafiken kommer att beaktas i produktionsplaneringen. Med avseende på samordning med Trafikverkets planeringsenhet om förbättrad vägstandard är inga sådana åtgärder planerade utöver de som ska utföras i samband med anpassning av allmänna vägar. För delsträckan Bibana Nyköping berörs väg 629, som ska läggas om i dialog med regionen och kommunen.*

*Trafikverket har genom att utföra kapacitetsanalyser kommit fram till att dubbelspår på Ostlänken är tillräckligt med avseende på järnvägssystemets framtida kapacitet. Att utforma banan med fyra spår har därför inte beaktats i projekteringen. Kapacitetsanalyserna har även visat att enkelspåret inte kommer att begränsa tågtrafiken genom Nyköpings tätort.*

*Trafikverket ser fram en fortsatt nära dialog med regionen för att hitta en lösning där byggskedet innebär en så liten påverkan på kollektivtrafiken som möjligt.*

#### 4.2.1 Yttrande om samrådshandlingar (2021/2022)

I ett yttrande daterat den 16 december 2021 redogjorde Region Sörmland för sin syn på samrådsmaterialet för delsträckan Bibana Nyköping.

Region Sörmland ser positivt på att järnvägsplanen för Ostlänken, delen Bibana Nyköping befinner sig i samrådsfasen och att Ostlänken kan börja byggas norrifrån med tidig trafikering. Regionen välkomnar att både den regionala utvecklingen och Ostlänkens roll i att stärka sambanden mellan regionerna i stråket framhävs i samrådsmaterialet.

### *Trafikering*

Gällande kapacitet på bibanan ser Region Sörmland en risk med att den östra delen av bibanan byggs delvis enkelspårig. Region Sörmland förordar en dubbelspårig utbyggnad av bibanan i den östra delen fram till bron över Lennings väg. Kapaciteten på bibanan förväntas inte vara tillräcklig i samband med att hela systemet för nya stambanor står färdigt. Enligt Trafikverkets förslag till nationell infrastrukturplan för 2022–2033 skiljer det endast tio år från att Ostlänken är färdig till att hela systemet är färdigutbyggt och därför anser regionen att bibanan bör byggas ut direkt med dubbelspår även på den östra delen.

### Trafikverkets svar:

*All planering i projektet utgår från trafikering enligt Trafikverkets basprognos för 2040. Inför arbetet med järnvägsplanen har ett omfattande arbete lagts ned i kapacitetsutredningar som visar att förslaget har tillräcklig kapacitet utifrån basprognosen. Delar av den befintliga Nyköpingsbanans enkelspår bibehålls efter att en avvägning mellan kostnader och nyttor gjorts.*

Med avseende på banans tillgänglighet anser regionen även att det är angeläget att inte omöjliggöra för trafik natttid med hänvisning till arbets- och studiependling samt Skavsta flygplats avgångstider. Regionen påtalar även behovet av att i rusningstid framföra 315 meter långa regionaltåg.

### Trafikverkets svar:

*När Ostlänken tas i drift kommer banan att vara tillgänglig för 18 timmars sammanhängande trafik varje dygn året om. För att kunna utföra ett effektivt underhåll och säkerställa anläggningens funktioner menar Trafikverket att det bästa sättet är att skapa ett underhållsfönster då anläggningen stängs för kommersiell trafik. För systemet med ny stambana mellan Stockholm och Göteborg respektive Malmö har ett underhållsfönster på sex timmar antagits för löpande underhåll. Tiden för detta kan variera men normalt ska underhållsarbeten utföras kl. 24.00–6.00. Omfattningen på den sammanhängande perioden för underhåll baseras bland annat på internationella erfarenheter av vad som är möjligt att underhålla på dessa sex timmar. Större underhållsåtgärder kommer att utföras på tider som bestäms enligt normalt förfarande inom Trafikverket.*

*Trafikverket har gjort bedömningen att det är under denna period som ett underhållsfönster påverkar Ostlänkens resenärer minst, men håller samtidigt med Region Sörmland om att det kan finnas behov av att justera underhållsfönstret. Det kan innebära att det blir en förskjutning i tid eller att enkelspårsdrift godtas under delar av underhållsfönstret. Detta är inte något som påverkar utformningen eller markanspråket. Trafikverket arbetar med frågan om hur det ska gå att samordna sammanhängande underhållsfönster med en attraktiv trafikering, bland annat för att bidra till större arbetsmarknadsregioner. En avvägning mellan dessa behov sker löpande i det arbete som görs med tänkta trafikeringssupplägg. Observera att underhållsfönstret inte fastställs inom ramen för järnvägsplanen.*

*Enligt prognosen för år 2040 gäller att den aktuella delsträckan ska trafikeras av 56 regionalståg, 125–250 meter långa, angett i antal tåg i båda riktningarna per vardagsmedeldygn. Spårkonfigurationen möjliggör att plattformarna för regionalståg – inom ramen för den angränsande järnvägsplanen för Ostlänken, delen Sjösa–Skavsta – i framtiden förlängs till upp till 355 meter för att kunna hantera trippelkopplade fordonskonfigurationer.*

*Uppdaterat svar 2023-03-24:*

*Ostlänken har projekterats med en underhållsstrategi där banan hålls stängd för underhåll kl. 24.00-06.00. Trafikverket arbetar för närvarande med att uppdatera underhållsstrategin. Observera att underhållsfönstret inte fastställs inom ramen för järnvägsplanen.*

Därtill har regionen invändningar kring ett antal faktauppgifter om dagens trafikering i materialet.

*Trafikverkets svar:*

*Trafikverket tar till sig regionens synpunkter och kommer att korrigera uppgifterna inför att järnvägsplanen ska ställas ut för granskning.*

*Vägar*

Regionen ser positivt på att Ostlänkens passage över väg 52 anpassas för en framtida utveckling av vägen. Regionen ställer sig dock frågande till om den befintliga cirkulationsplatsen som förbinder väg 52 med väg 629 behöver finnas kvar när väg 629 dras in från allmänt underhåll. Cirkulationsplatsen bör tas bort och ersättas av en ny koppling mellan väg 52, den nya sträckningen för väg 629 samt den eventuella Kungsladugårdsleden, en ny vägförbindelse som planeras mellan E4 och Skavsta flygplats.

Regionen ställer sig inte heller bakom förslaget på en flytt av väg 629 västerut eftersom det inte är framtaget tillsammans med regionen och kommunen. Ett gemensamt förslag bör tas fram där även gång- och cykelvägen som kopplar ihop väg 52 med Skavsta flygplats ingår. Skavsta flygplats är en viktig målpunkt och gång- och cykelvägen ingår i ett utpekad regionalt cykelstråk mellan Nyköpings tätort och flygplatsen.

*Trafikverkets svar:*

*Sedan tiden för samrådet har Trafikverket träffat en avsiktsförklaring tillsammans med Region Sörmland och Nyköpings kommun avseende planering av ny infrastruktur till Skavsta flygplats, Skavsta resecentrum och Skavsta verksamhetsområde. De funktioner som väg 629 och den långsgående gång- och cykelvägen har idag kommer att ersättas inom projekt Ostlänken och redovisas i den angränsande järnvägsplanen för Ostlänken, delen Sjösa–Skavsta. I detta arbete ingår en ny dragning av väg 629 och dess anslutning till väg 52. Även en översyn av korsningens utformning vid den befintliga anslutningen, där en cirkulationsplats idag förbinder de båda vägarna, kommer att göras. Detta görs inom ramen för denna järnvägsplan.*

*Den befintliga väg 629 kommer inte att tas ur bruk innan den nya vägen har öppnat för trafik. Vid eventuella störningar i produktionen kan trafikanter som ska ta sig mellan väg 52 och flygplatsen även använda väg 627 och väg 628, öster om den befintliga väg 629.*



#### Uppdaterat svar 2023-03-24:

När väg 629 tappar sin funktion som koppling till Skavsta flygplats kommer trafikflödet att minska och därför kommer cirkulationsplatsen som förbinder väg 629 och väg 52 tas bort och ersätts med två T-korsningar, en för den gamla väg 629 och en cirka 40 meter längre österut för en befintlig enskild väg som sträcker sig söderut från väg 52.

#### 4.2.2 Synpunkter på kompletterande samråd om förändringar i vägnätet (2022)

Region Sörmland är i grunden positiva till de förändringar i vägnätet som genomförts sedan det andra samrådet, inte minst att Trafikverket hörsammat regionens synpunkt om att cirkulationsplatsen som förbinder väg 52 med väg 629 bör tas bort.

Med avseende på den nya sträckningen för väg 629 vill regionen lyfta fram den avsiktsförklaring som träffats med Trafikverket och Nyköpings kommun om samverkan kring vägdragningar i Skavstaområdet. Regionen ser ett behov av två kopplingar mellan Skavsta resecentrum och väg 52 och anser att olika förslag på vägdragningar och hur dessa påverkar områdets utveckling, flygplatsens tillgänglighet och kollektivtrafiken, bör diskuteras inom ramen för detta samarbete innan ett förslag går ut på formellt samråd. Regionen ser fram en fortsatt nära dialog för att utveckla ett attraktivt och tillgängligt Skavsta resecentrum.

#### Trafikverkets svar:

Trafikverket delar regionens syn på behovet av en nära dialog och ser fram emot ett fortsatt gott samarbete.

#### 4.3 Samråd med Nyköpings kommun

Samrådsmöten och gemensamma arbetsmöten med Nyköpings kommun har hållits löpande under arbetet med järnvägsplanen. Vid mötena har exempelvis samarbetsformer, upplägg för samråd, gränssnitt mellan olika delar inom Ostlänken och resandeprognoser diskuterats. Trafikverket har informerat om projektet, järnvägsanläggningens utformning och dess påverkan, och om vilka arbeten som är inplanerade. Kommunen har informerat om pågående kommunal planering och utveckling inom kommunen.

Andra frågeställningar som behandlats rör järnvägsanläggningens sträckning genom Nyköpings kommun, tidplan för projektet, projekteringsläge, omgivningspåverkan och frågor som berör platsspecifika områden. Kommunen har under mötena haft möjlighet att lämna synpunkter och Trafikverket har löpande bemött dessa.

Frågor som särskilt har lyfts fram under arbetets gång inkluderar:

- Lokalisering och spårlinjeval inklusive placering av dammar, teknikgårdar, produktionsytor, vägar, med mera
- Landskapsbild och gestaltning med fokus på områden av särskild vikt för kommunen, däribland passage över väg 52
- Passager för vilt, friluftsliv och areella näringar, där bland annat passagerna dimensionering, frekvens och motiv till placering diskuterats i detalj
- Järnvägsnära och fastighetsnära bullerskyddsåtgärder
- Fastigheter som erbjuds förvärv med anledning av vibrationer
- Intrång och skyddsåtgärder kopplat till naturmiljö, biotopskydd, strandskydd och artskydd
- Produktion och masshantering, där bland annat placering av produktionsytor och bygg- och transportvägar i byggskedet diskuterats
- Dagvattenhantering
- Nya vägar och påverkan på befintliga, däribland trevägskorsningen som ersätter cirkulationsplatsen vid väg 52 och väg 629 och ny anslutning mellan dessa vägar längre västerut
- Bygglovsbefrielse
- Järnvägsplanens påverkan på gällande och pågående detaljplaner samt behov av detaljplaneändring
- Rekreativområdet Ekensberg, ett viktigt område för friluftslivet i Nyköping, där bland annat frågor som placering av produktionsytor och utformning av passager och vägar diskuterats
- Gångpassage vid Tunsättersbäcken som kommunen anser behövs som ersättning för passagen vid Sjösa allé som stängs, men som Trafikverket menar att det utan fastighetsägarens tillåtelse inte finns juridiskt stöd för att anlägga

#### 4.3.1 Yttrande om spårlinje (2017)

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

##### *Allmänna synpunkter*

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

Kommunen anser att viktiga befintliga passager för friluftslivet och vilt saknas i materialet. Dessutom skärs Sörmlandsleden av på ett par ställen och ledens passager behöver säkras. Kommunen är angelägen om att delta i arbetet med placering och utformning av passager.

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

För Skavsta flygplats framför kommunen att en station på den nya stambanan främjar utvecklingen av flygplatsområdet och det planerade verksamhetsområdet söder om flygplatsen i enlighet med kommunens översiktsplan. Det är av största vikt att en framtida station knyts ihop med befintligt resecentrum med så korta avstånd som möjligt. Placering och utformning av stationen ska möjliggöra en framtida koppling till TGOJ-banan.

Kommunen lyfter att funktionen för väg 629, infartsvägen till Skavsta, är mycket viktig och måste upprätthållas. Behov av separat serviceväg till flygplatsområdet måste bedömas i en riskanalys. Transport av flygbränsle sker på väg 629 och vid händelse av olycka måste det finnas möjlighet både till snabb åtkomst till området samt till evakuering.

#### Trafikverkets svar:

*Anslutningspunkten mellan bibanan och den befintliga Nyköpingsbanan har förlagts för att möjliggöra så hög hastighet som möjligt för tåg på bibanan som kör in på den nya stambanan. Utredningar har visat att den planerade anläggningen är tillräcklig med avseende på kapacitet.*

*I det fortsatta arbetet kommer Trafikverket att lägga stort fokus på att optimera anläggningen i profil och på att hitta lösningar som, om möjligt, minimerar intrång i värdefulla miljöer. I det fortsatta arbetet kommer även stor vikt att läggas på att ta fram lösningar som säkrar grundvattenförekomster och på andra skyddsåtgärder. Kommunen inbjuds till arbetsmöten och samrådsmöten för att delta i det fortsatta arbetet.*

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

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

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

*Området kring Skavsta behöver ägnas stor omsorg och en dialog kring funktion och upprätthållande av kvalitet och kapacitet finns med i arbetet. Funktionalitet och säkerhet för vägar ska omhändertas i projekteringen av anläggningen. Detta avser såväl passager som angöring till flygplatsen.*

*Sträckor där optimering av spårlinjen är av särskild vikt*

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

- Anslutningsvägar i Skavstaområdet
- Passage av vattentäkten i Larslund
- Passager och samlokalisering med Nyköpingsbanan vid Ekensberg

*Trafikverkets svar:*

*Kommunen inbjuds till arbets- och samrådsmöten för att delta i det fortsatta optimeringsarbetet.*

*Uppdaterat svar 2022-04-20:*

*Trafikverket och Nyköpings kommun har löpande hållit arbets- och samrådsmöten under det fortsatta optimeringsarbetet i syfte att hitta lösningar som är så bra som möjligt för båda parter. Såväl Skavstaområdet som passagen av vattentäkten och passagebehovet vid Ekensberg har varit prioriterade punkter under dessa möten.*

*Platsspecifika synpunkter*

Utöver ovan nämnda sträckor har kommunen identifierat ett antal platser och sträckor längs banan där kommunen har intresse av insyn och inflytande i den fortsatta optimeringsprocessen. Dessa platsspecifika synpunkter finns med i kommunens yttrande och är platsangivna enligt Trafikverkets längdmätningssystem i samråds-materialet.

km 53+000:

Känsligt landskapsrum. Placering och utformning av järnvägsanläggningen är av största vikt.

km 53+000:

Passage för vattendrag saknas. God utformning av passage av Tunsättersbäcken är av yttersta vikt.

km 53+000–55+000:

Kommunen har i sin översiktsplan pekat ut flera viktiga passager för både biologisk mångfald och friluftsliv, inklusive cykling, vid Ekensberg. Dessa saknas i samrådsmaterialet. Kommunen är ytterst angelägen om att delta i arbetet med placering och utformning av dessa.

km 54+000:

Kommunen förordar att bibanan och Nyköpingsbanan kopplas samman så snabbt som möjligt vid Sjösa för att minimera fragmentering av mark och parallella banor. Samtidigt måste bibanan och Nyköpingsbanan planeras för framtida trafik med hög kapacitet.

km 55+000:

Kommunen ser ett behov av gång- och cykelpassage vid Stenkulla.

#### Trafikverkets svar:

*Kommunen inbjuds till arbets- och samrådsmöten för att delta i det fortsatta optimeringsarbetet.*

#### Uppdaterat svar 2022-04-20:

*Trafikverket och Nyköpings kommun har löpande hållit arbets- och samrådsmöten under det fortsatta optimeringsarbetet i syfte att hitta lösningar som är så bra som möjligt för båda parter. Spårlinjens optimering har kontinuerligt förfinats i projekteringen. Bland annat planeras järnvägen att gå på bro över Tunsättersbäcken och passagebehovet för vilt och för rekreation har tillgodosetts vid Ekensberg. Anslutningspunkten mellan bibanan och den befintliga Nyköpingsbanan har förlagts för så tidigt som möjligt för att undvika fragmentering av mark och för att möjliggöra så hög hastighet som möjligt för tåg på bibanan som kör in på den nya stambanan.*

#### 4.3.2 Yttrande om samrådshandlingar (2021/2022)

Kommunstyrelsen antog den 24 januari 2022 ett yttrande gällande järnvägens utformning och dess påverkan som det framställts i samrådsmaterialet för delsträckan Bibana Nyköping.

#### *Allmänt*

Kommunen tillstyrker i huvudsak förslaget till järnvägsplan och ser fram emot fortsatt dialog med Trafikverket kring färdigställande av denna och kommande järnvägsplaner. I det fortsatta arbetet förordar kommunen att planeringen av bibanans västra del samordnas med arbetet med Kungsladugårdsleden, den nya vägförbindelsen som planeras mellan E4 och Skavsta flygplats. Kommunen anser även att planeringen av den nya sträckningen för väg 629 ska följa kommunens förslag till planprogram för Skavsta verksamhetsområde.

#### Trafikverkets svar:

Trafikverket delar kommunens förhoppning om ett fortsatt gott samarbete med järnvägsplanerna i Nyköpings kommun. Omlokaliseringen av väg 629 innebär att en ny anslutning för fordonstrafik till Skavsta flygplats ska skapas längre västerut, inom ramen för den angränsande järnvägsplanen för Ostlänken, delen Sjösa–Skavsta.

Sedan tiden för samrådet har Trafikverket träffat en avsiktsförklaring tillsammans med Region Sörmland och Nyköpings kommun avseende planering av ny infrastruktur till Skavsta flygplats, Skavsta resecentrum och Skavsta verksamhetsområde.

#### Gestaltning

Kommunen påtalar att utformningen av järnvägsanläggningen är särskilt viktig för denna del av Ostlänkens sträckning genom Nyköpings kommun. Det gäller särskilt bullerskyddsskärmar och passager inne i tätorten, passage av E4 och väg 52, passage av Tunsätteråns dalgång och i anslutning till riksintresset Arnö- Stora och Lilla Kungsladugården. Kommunen anser att Trafikverket ska ha en särskilt hög ambition vid gestaltning av bibanan och dess passager inom denna järnvägsplan.

#### Trafikverkets svar:

Trafikverket delar kommunens syn på vikten av en hög ambitionsnivå vid utformningen av järnvägsanläggningen inom denna järnvägsplan. Stora delar går genom ett tätbebyggt område och järnvägen är visuellt påtaglig för många, varför gestaltungs-klassen på anläggningsdelarna är hög på många platser.

#### Trafikering

Kommunen anser att Trafikverket ska säkra förutsättningar för fler tågpassager än i prognosen, bland annat för regionaltåg. Planeringen bör även utgå från regionaltåg med längder på upp till 315 meter.

Kommunen vill även förtydliga att den anser att regional persontågstrafik ska trafikera Ostlänken med bibana för att erhålla maximal nytta. Nyköpingsbanan och TGOJ-banan kan i ett längre perspektiv, när underlag finns, nyttjas för delregional persontågstrafik med möjlighet till stopp i kommunens bebyggelsenoder.

#### Trafikverkets svar:

Trafikverket har regeringens uppdrag att ta fram och tillhandahålla trafikprognoser för alla trafikslag inom såväl persontrafik- som godstransportsektorn. Syftet med dessa så kallade basprognoser är bland annat att utgöra underlag för samhälls-ekonomiska analyser av åtgärder som påverkar transportsystemet. De utgör även grunden för de nationella och regionala transportplanerna. På regional och lokal nivå används trafikprognoser för exempelvis kapacitetsanalyser och dimensionering av infrastrukturprojekt.

Trafikprognosberäkningar görs med hjälp av godstransport- och persontrafikmodeller som är baserade på dagens transport- och resandemönster. Som indata till modellerna krävs bland annat uppgifter om nutida och framtida infrastruktur, trafikering och kostnader. Dessutom krävs information om hur omvärldsförutsättningar såsom befolkning, ekonomisk utveckling, bränslekostnader, med flera kan förväntas utvecklas.

*Trafikverket har utrett behovet av kapacitet på Ostlänken med bibana och gjort bedömningen att den föreslagna utformningen är kapacitetsmässigt tillräckligt för att hantera framtida trafik.*

*Enligt prognosen för år 2040 gäller att den aktuella delsträckan ska trafikeras av 56 regionalståg, 125–250 meter långa, angett i antal tåg i båda riktningarna per vardagsmedeldygn. Spårkonfigurationen möjliggör att plattformarna för regionalståg – inom ramen för den angränsande järnvägsplanen för Ostlänken, delen Sjösa–Skausta – i framtiden förlängs till upp till 355 meter för att kunna hantera trippelkopplade fordonskonfigurationer.*

*Trafikeringen på Nyköpingsbanan och TGOJ-banan hanteras inte inom ramen för detta projekt, dock omöjliggör inte järnvägsplanen en framtida utökning av trafikeringen på de banorna.*

Kommunen anser att en så hög tillförlitlighet i systemet ska eftersträvas och att det ska kunna trafikeras mer än under 18 timmar per dygn. Det befintliga systemet trafikeras även mellan kl. 24.00 och 06.00 och en ökad tillförlitlighet kan uppnås genom att vidta andra åtgärder som till exempel att planera för tillräckligt många växlar.

*Trafikverkets svar:*

*När Ostlänken tas i drift kommer banan att vara tillgänglig för 18 timmars sammanhängande trafik varje dygn året om. För att kunna utföra ett effektivt underhåll och säkerställa anläggningens funktioner menar Trafikverket att det bästa sättet är att skapa ett underhållsfönster då anläggningen stängs för kommersiell trafik. För systemet med ny stambana mellan Stockholm och Göteborg respektive Malmö har ett underhållsfönster på sex timmar antagits för löpande underhåll. Tiden för detta kan variera men normalt ska underhållsarbeten utföras kl. 24.00–06.00. Omfattningen på den sammanhängande perioden för underhåll baseras bland annat på internationella erfarenheter av vad som är möjligt att underhålla på dessa sex timmar. Större underhållsåtgärder kommer att utföras på tider som bestäms enligt normalt förfarande inom Trafikverket.*

*Trafikverket har gjort bedömningen att det är under denna period som ett underhållsfönster påverkar Ostlänkens resenärer minst, men håller samtidigt med Region Sörmland om att det kan finnas behov av att justera underhållsfönstret. Det kan innebära att det blir en förskjutning i tid eller att enkelspårdrift godtas under delar av underhållsfönstret. Detta är inte något som påverkar utformningen eller markanspråket. Trafikverket arbetar med frågan om hur det ska gå att samordna sammanhängande underhållsfönster med en attraktiv trafikering, bland annat för att bidra till större arbetsmarknadsregioner. En avvägning mellan dessa behov sker löpande i det arbete som görs med tänkta trafikeringssupplägg. Observera att underhållsfönstret inte fastställs inom ramen för järnvägsplanen.*

*Uppdaterat svar 2023-03-24:*

*Ostlänken har projekterats med en underhållsstrategi där banan hålls stängd för underhåll kl. 24.00–06.00. Trafikverket arbetar för närvarande med att uppdatera underhållsstrategin. Observera att underhållsfönstret inte fastställs inom ramen för järnvägsplanen.*

Kommunen anser att det är av yttersta vikt att bibanan i så stor utsträckning som möjligt byggs med hög kapacitet och med dubbelspår på så lång sträcka som möjligt. Detta för att främja en trafik med hög kapacitet och korta restider för att erhålla de nyttor som järnvägen ger. Kommunen håller inte med Trafikverkets om att det i framtiden kommer att vara möjligt att bygga ut hela bibanan till dubbelspårig järnväg eftersom det skulle innebära allt för stora nyinvesteringar, bland annat vid anpassning av samtliga passager.

Trafikverkets svar:

*Inför arbetet med järnvägsplanen har ett omfattande arbete lagts ned i kapacitetsutredningar som visar att förslaget har tillräcklig kapacitet utifrån Trafikverkets basprognos för 2040. Delar av den befintliga Nyköpingsbanans enkelspår bibehålls efter att en avvägning mellan kostnader och nyttor gjorts.*

Uppdaterat svar 2023-03-24:

*Den järnvägstekniska lösningen har anpassats för att inte omöjliggöra en eventuell framtida utbyggnad med ytterligare ett spår förlagt väster om det planerade spåret.*

Kommunen förutsätter att spårens lutningar på bibanan inte begränsar framtida godstrafik på Nyköpingsbanan.

Trafikverkets svar:

*Inga lutningar på Nyköpingsbanan förhindrar framtida godstrafik, inte heller där Nyköpingsbanan är samförlagd med bibanan. Vid godstrafik bör lutningar som överstiger 10 promille undvikas men en sådan lutning kan godtas på kortare sträckor. En lutning som överstiger 10 promille återfinns där bibanan ansluter till den nya stambanan. Denna del är inte avsedd för godstrafik utan kommer endast att trafikeras av persontrafik.*

**Masshantering**

Kommunen påtalar att masshanteringen bör samordnas med den angränsande järnvägsplanen för Ostlänken, delen Sjösa–Skavsta för att minimera behovet av transport av massor.

Trafikverkets svar:

*I projektet har det eftersträövats att skapa en så bra balans som möjligt mellan hanteringen av de massor som uppstår, produktionsplanering och entreprenadstrategi. Kommunen kommer att involveras i det fortsatta arbetet med var bergkrossytter ska förläggas och hur massorna ska hanteras.*

*Trafikverket strävar efter att massor som uppkommer ska komma till nytta och kunna ses som en resurs inom den egna verksamheten. Om massorna är lämpliga att använda och det samtidigt finns ett reellt behov av massorna har Trafikverket varken en skyldighet eller för avsikt att göra sig av med massorna.*



*Produktionsytorna kommer att redovisas på plankartan och motiveras och konsekvensbeskrivas i planbeskrivningen respektive i miljökonsekvensbeskrivningen. Storleken och placeringen av ytorna är kopplade till den produktion som ska ske i området, om det ska bedrivas någon krossverksamhet och om massor ska lagras i väntan på användning inom Ostlänken. Massor som inte ska användas inom Ostlänken kommer inte att lagras utan köras bort direkt.*

*I järnvägsplaneskedet är det inte möjligt att redovisa exakt vilka massor som kommer att användas av Trafikverket och vilka som innebär ett överskott. Inom Ostlänken har det gjorts långtgående masshanteringsanalyser och massoptimeringar i syfte att i så hög grad som möjligt verka avfallsförebyggande och mot en cirkulär materialhantering. På så sätt har överskottet kunnat begränsas. Detaljkunskapen kring massbalansen ökar successivt i kommande bygghandlingsprojektering och i byggskedet och det är först då det är möjligt att mer detaljerat redovisa vilka massor som ska användas inom Ostlänken.*

#### *Rekreation och friluftsliv*

Kommunen är angelägen om att passagemöjligheter upprätthålls under hela byggtiden för de två planerade passagerna vid Ekensberg.

Kommunen konstaterar även att en sträcka på nästan fyra kilometer, mellan Hemgårds-passagen och passage av väg 52, blir utan passagemöjligheter. Vid den planerade framtida utvecklingen av Dammgruveområdet västerut kan detta innebära en barriäreffekt för friluftslivet. Här skulle kommunen gärna se ytterligare en passage, eventuellt i anslutning till den planerade dagvattendammen. Eftersom sträckan delvis ska vara ostängslad ökar risken för spårspring utan en sådan passage.

#### *Trafikverkets svar:*

*Passagemöjligheter under byggtiden ska säkerställas i projektet. Exakt hur utformningen av dessa passager kommer att se ut i byggskedet fastställs inte i järnvägsplanen utan detaljprojekteras i kommande bygghandlings- eller entreprenadskede.*

*Trafikverket bedömer att passagebehovet i området är uppfyllt i förslaget och inga fler passager än de som redovisas i samrådsmaterialet planeras. Förslaget till utformning är framtaget utifrån ett helhetsperspektiv där landskapets förutsättningar, tekniska förutsättningar, måluppfyllelse och den samhällsekonomiska nyttan har vägts samman. Sträckan mellan Minninge och väg 52 kommer att vara ostängslad för att undvika att skapa en barriär för viltets rörelser.*

#### *Uppdaterat svar 2023-03-24:*

*Sedan tiden för samrådet har stängsel längs en större del av anläggningen tillkommit på bibanans västra del.*

### *Naturmiljö*

Ostlänken påverkar ett antal naturvärdesobjekt. Kommunen anser att möjliga kompensationsåtgärder ska utredas för dessa och stöder gärna Trafikverket i ett sådant arbete.

#### Trafikverkets svar:

*Trafikverket arbetar kontinuerligt genom hela planläggningsprocessen utifrån skadelindringshierarkin, det vill säga att skador på naturvärden undviks och minimeras vid lokalisering, spårlinjeval och utformning av järnvägsanläggningen. Platsspecifika skyddsåtgärder vidtas i form av exempelvis faunapassager, fågelavvisare på ledningar, grumlingskydd i vattendrag under byggskedet och fågelholkar. Miljökonsekvenserna redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen och vid kvarstående skada beskrivs detta i denna. Kompensation blir aktuellt om lagstöd för detta finns (för Ostlänken gäller detta artskydd, biotopskydd och strandskydd) och om åtgärden ryms inom markanspråket. I enskilda fall kan Trafikverket genomföra ytterligare förbättrande åtgärder inom planområdet eller på inköpt mark, förutsatt att dessa åtgärder inte är ekonomiskt orimliga eller kräver drift och underhåll av Trafikverket. Trafikverket lyfter frågan på kommande arbetsmöte med kommunen för vidare diskussion.*

### *Viltpassager*

Kommunen påpekar att kablagentunnlar ska utformas med utrymningsvägar för smådjur, särskilt där dagvattendammar kan fungera som goda salamanderlokaler och attrahera groddjur utmed spårlinjen.

#### Trafikverkets svar:

*Kabelbrunnar i anläggningen kommer att utformas med utrymning för att skydda smådjur som till exempel grod- och kräldjur. Detta är ett krav som Trafikverket har att förhålla sig till i projektet.*

### *Buller*

Kommunen förutsätter att bulleråtgärder anpassas till möjlig framtida trafikering inte enbart prognostiserad.

#### Trafikverkets svar:

*I planläggningsprocessen tas inte trafikeringsprognoser fram av Ostlänken utan av Trafikverket centralt utifrån en fastslagen metodik. Trafikeringsprognoserna för år 2040 utgör en beslutad projekteringsförutsättning för hela program Ostlänken, det vill säga all projektering och för samtliga delsträckors järnvägsplaner.*

*Prognoserna omfattar trafikuppgifter för nuläge samt prognostiserade scenarier för nollalternativ och utbyggnadsalternativ. Bland samrådsmaterialet som publicerades på Trafikverkets webbplats finns bullerutbredningskartor som visar bullerutbredningen för de olika scenarierna. För utbyggnadsalternativet redovisas bullersituationen med och utan järnvägsnära bullerskyddsåtgärder.*

Mer information kring hur bullerberäkningarna har utförts och vilka järnvägsnära och fastighetsnära bullerskyddsåtgärder som kommer att vidtas finns i [MKB för samråd, bilaga 2: PM Buller](#) som också ingick i samrådsmaterialet. Samtliga dokument går att del av på Ostlänkens dokument sida på Trafikverkets webbplats: <https://bransch.trafikverket.se/ostlanken-dokument>.

Uppdaterat svar 2023-03-24:

Efter samrådet vintern 2021/2022 uppdaterade Trafikverket dokumentet PM Buller utifrån inkomna synpunkter samtidigt som ett parallellt arbete med vidare bullerberäkningar genomfördes. Den uppdaterade bullerutredningen som ingick i det kompletterande samrådet för bullerberörda redovisas i [MKB, bilaga 2: PM Buller](#). Observera att slutversionen av PM Buller publiceras på Trafikverkets webbplats i och med att järnvägsplanen kungörs för granskning.

Kommunen önskar ett tätt samarbete med Trafikverket med avseende på utformningen av bullerskydd, särskilt i de centrala delarna av Nyköpings tätort.

Trafikverkets svar:

Trafikverket ser fram emot en fortsatt nära dialog vid utformning av bullerskydd i stadens centrala delar. Bygglov kommer att sökas för bullerskyddsskärmarna.

Utifrån riktvärden för buller i det elfte villkoret i regeringens tillåtlighetsbeslut har Trafikverket gjort ett generellt antagande om att ett visst antal överskridande av maximala ljudnivåer ska antas vara förenligt med villkoret utan rimlighetsavvägning i varje enskilt fall. Kommunen ställer sig frågande till ett sådant generellt antagande och anser att avsteg ska redovisas tydligt i varje enskilt fall.

Trafikverkets svar:

Antagandet i fråga rör sig inte om något avsteg utan det är så här praxis ser ut. Infrastrukturpropositionen ligger till grund för de riktvärden som anges i det elfte villkoret i regeringens tillåtlighetsbeslut och i propositionen återfinns hänvisningar till Svensk standard (SS 25268:2007) och Boverkets byggregler – föreskrifter och allmänna råd (BFS 2011:26) om antalet överskridande per natt. Riktvärdet för maximal ljudnivå inomhus i bostadsrum på 45 dB(A) får inte överskridas mer än fem gånger per natt.

Kommunen ställer sig undrande till avsaknaden av bullerskydd över Nyköpingsån eftersom det lämnar en lucka i avskärmningen in mot Folkungavallen, vilket förtar en del av effekten med och investeringen i bullerskyddsskärmen omedelbart väster om ån. Kommunen undrar också över hur bullersituationen kommer att bli vid Mikaeliskolan om ingen skärm uppförs på bron. Detta med tanke på att bullerskyddsåtgärder för skolan redovisas i den angränsande järnvägsplanen för Ostlänken, delen Nyköpings resecentrum, i tillägg till en bullerskyddsskärm längs Folkungavallen.

Trafikverkets svar:

Förutsättningarna i området kring Nyköpingsån och Folkungavallen har förändrats sedan den angränsande järnvägsplanen färdigställdes. Byggnationen i kvarteret Spinnarskan kommer att ha en bullerdämpande effekt och därför är Mikaeliskolan inte längre bullerberörd och vidtagna åtgärder inom den angränsande järnvägsplanen är tillräckliga för att skydda Folkungavallen.

Frågan om bullerreducerande åtgärder för sträckan förbi kvarteret Spinnerskan behöver diskuteras vidare för att hitta den samhällsekonomiskt mest fördelaktiga lösningen. Kommunen vill i detta sammanhang upplysa om att planerade bullerskyddsåtgärder i detaljplanen baseras på trafikeringen år 2030 och inte för den trafikering som nu anges som förutsättningar för åtgärder längs bibanan.

Trafikverkets svar:

*I såväl detaljplanens som i järnvägsplanens bullerutredning är det maximal ljudnivå från godståg som är dimensionerande i beräkningarna. Vid nybyggnation ska hänsyn tas till framtida trafikering och i projekteringen av fastigheter vid kvarteret Spinnerskan har hänsyn därför tagits till Ostlänken i enlighet med vad som krävs för bullerberäkningar för detaljplan. Detaljplanen har vunnit laga kraft och det är exploitören som ansvarar för bullerskyddsåtgärderna och att dessa tar höjd även för utbyggnaden av Ostlänken. Bullerskyddsåtgärder föreslås därmed inte inom ramen för järnvägsplanen.*

**Risk och säkerhet**

Kommunen anser att det undantagsvis, till exempel i stationsnära lägen, kan vara möjligt att pröva användning av mark för byggnader eller lågintensiv verksamhet även inom 30 meter från järnvägsanläggningen.

Trafikverkets svar:

*Frågan om markanvändning inom 30 meter från järnvägsanläggningen kan inte prövas generellt inom ramen för en järnvägsplan utan varje enskild åtgärd måste prövas separat.*

**Platsspecifika synpunkter**

Kommunen har i sitt yttrande identifierat ett antal platser där kommunen har mer specifika synpunkter. De är platsangivna enligt Trafikverkets längdmätningssystem i samrådsmaterialet.

Vid km 53+100 måste vattenavrinningen vid arbetsytor i anslutning till Tunsättersbäcken säkras så att inte bäcken utsätts för grumling.

Trafikverkets svar:

*Krav avseende länshållningsvatten och dess kvalitet och flöde vid utsläpp till recipient kommer att ställas på entreprenören i förfrågningsunderlaget som ska upprättas för entreprenadskedet. Detta gäller generellt för placering av arbetsytor och planering av de olika arbetsmomenten.*

Vid km 53+100 anser kommunen att dragningen av gång- och cykelvägen vid Tunsättersbäcken inte är optimal. Flera 90-graderskurvor minskar attraktiviteten och försvårar skötseln.

Trafikverkets svar:

*Vägen i fråga avsåg endast gångtrafik men den kommer att utgå från förslaget såvida inte kommunen kommer överens med markägaren. Trafikverket kan inte ta mark i anspråk för en gångväg som inte anläggs intill en allmän väg med statlig väghållare.*

Uppdaterat svar 2023-03-24:

Gångvägen har utgått från planförslaget och redovisas inte längre på illustrationskartan.

Vid km 52+500–53+700 ser kommunen en möjlighet till framtida utveckling av marken mellan bibanan och Trosavägen. Därför förutsätts att den planerade servicevägen på den befintliga banvallen inte innebär att en annan lösning omöjliggörs.

Trafikverkets svar:

Trafikverkets motiv för placeringen av servicevägen på den befintliga banvallen är att marken utgörs av befintlig järnvägsfastighet och redan ägs av Trafikverket.

Trafikverket får inte ta mer mark i anspråk än vad som är nödvändigt och denna placering minimerar intrånget. En annan lösning omöjliggörs dock inte av servicevägens föreslagna dragning. Förutsatt att Trafikverkets åtkomst till signalskåp med mera säkerställs kan kommunen köpa marken när järnvägen är utbyggd.

Fastighetsbildning sker då i en separat process med Lantmäteriet.

Vid km 52+800–53+600 kommer ett längre parti ur naturvårdssynpunkt värdefulla brynmiljöer att försvinna på grund av bibanans dragning. Kommunen anser att kompensationsåtgärder för detta bör planeras.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar till sig synpunkten och lyfter frågan på kommande arbetsmöte med kommunen.

I området vid km 53+200 är kommunen angelägen om att det ska vara möjligt att passera järnvägen under hela byggtiden.

Trafikverkets svar:

Passagemöjligheter under byggtiden ska säkerställas i projektet. Exakt hur utformningen kommer att se ut i byggskedet fastställs inte i järnvägsplanen utan detaljprojekteras i kommande bygghandlings- eller entreprenadskede.

Vid km 56+100 skulle kommunen gärna vilja se en översyn av möjliga buller-reducerande åtgärder på bron över Nyköpingsån, särskilt eftersom fler godståg förväntas trafikera Nyköpingsbanan i framtiden.

Trafikverkets svar:

I prognosen för år 2030 är antalet godståg (15) fler än i prognosen för år 2040 (10). I övrigt överensstämmer trafikuppgifterna väl och påverkar inte behovet av en järnvägsnära bullerskyddsskärm. En sådan skulle inte heller dämpa den ljudalstring från stålbron som ger det högsta bullerbidraget. Trafikverkets bullerberäkningar visar att riktvärdena klaras utan att bullerdämpande åtgärder behöver vidtas på bron över Nyköpingsån.

De befintliga gång- och cykelpassagerna på båda sidor av Nyköpingsån saknas och ska säkras på plankartan.

Trafikverkets svar:

*I järnvägsplanen redovisas inte befintliga gång- och cykelvägar, däremot är läget för passagera redovisade i planbeskrivningen.*

Vid km 60+000 kan placeringen av en dagvattendamm eventuellt påverkas av den parallella planeringen av Kungsladugårdsleden.

Trafikverkets svar:

*För närvarande pågår en översyn över samtliga dammar i järnvägsplanen, vari möjligheten att ersätta denna damm med ett fördröjningsdike utreds.*

Vid passage över väg 52 vid km 61+500 förordar kommunen en längre bro med samförlagd passage till fastigheterna väster om bibanan, en öppnare lösning som skulle ge en mer välkomnande entré till kommunen i väster. En sådan lösning skulle även möjliggöra vilt- och gång- och cykelpassage om väg 52 förses med viltstängsel.

Trafikverkets svar:

*Förslaget till utformning är framtaget utifrån ett helhetsperspektiv där landskapets förutsättningar, tekniska förutsättningar, måluppfyllelse och den samhällsekonomiska nyttan har vägts samman. Även de synpunkter som kommunen lämnat har varit en del av den sammanvägda bedömningen. Väg 52 kommer att vara ostängslad för att undvika att skapa en barriär för viltets rörelser.*

Uppdaterat svar 2023-03-24:

*Sedan tiden för samrådet har bron över väg 52 förlängts för att i framtiden kunna byggas ut till 1+1-väg med gång- och cykelväg. I gestaltningen eftersträvas en god genomsikt som skapar en känsla av trygghet längs vägen.*

Vid km 61+800–62+200 förordar kommunen en dragning av väg 629 i enlighet med kommunens planprogram för Skavsta verksamhetsområde. Kommunens hållning är fortsatt att planprogrammets utformning av den nya sträckningen för väg 629 bäst möter Skavstaområdets behov ur både regional och lokal trafiksynpunkt och för samtliga trafikslag inklusive gång- och cykeltrafik och busstrafik.

Trafikverkets svar:

*Sedan tiden för samrådet har Trafikverket träffat en avsiktsförklaring tillsammans med Region Sörmland och Nyköpings kommun avseende planering av ny infrastruktur till Skavsta flygplats, Skavsta resecentrum och Skavsta verksamhetsområde. Tillgängligheten till dessa målpunkter ska tillgodoses för samtliga trafikslag och de funktioner som väg 629 och den långsgående gång- och cykelvägen har idag kommer att ersättas inom projekt Ostlänken.*

*Omlokaliseringen av väg 629 innebär att en ny anslutning för fordonstrafik till Skavsta flygplats ska skapas längre västerut, inom ramen för den angränsande järnvägsplanen för Ostlänken, delen Sjösa–Skavsta. I planbeskrivningen för den järnvägsplanen kommer motiven till det nya förslaget på dragning av väg 629 att utvecklas.*

### Planläggning

Kommunen anser att Trafikverket ska initiera de ändringar av detaljplaner som krävs genom att ansöka om planbesked för de detaljplaner som behöver ändras. Detta krävs för att järnvägsplanen inte ska strida mot gällande detaljplaner i området. Hanteringen av dessa planer innebär inga lokala mervärden för kommunen i och med att nyttan endast kommer det nationella transportsystemet till gagn. Hur fördelningen av finansiering av dessa ändringar ska se ut behöver avgöras eftersom kommunen ställer sig frågande till det principbeslut som Trafikverket anser vara gällande. Planläggningsprocessen som sådan hanteras av Nyköpings kommun.

### Trafikverkets svar:

*För närvarande pågår en diskussion mellan Trafikverket och Nyköpings kommun om finansiering av detaljplaneändringar, med målet att skapa samsyn i frågan. I diskussionen är Trafikverkets utgångspunkt att utbyggnaden av stationerna i Skavsta och Nyköpings tätort skapar mycket stora nyttor för kommunen som helhet. Utbyggnaden möjliggör avsevärt förbättrade resmöjligheter för kommunens invånare, ökad attraktivitet för företagande men också ökade fastighetsvärden. I sådana fall finansieras normalt inte detaljplaneändringar av Trafikverket. Nyköpings kommun ser å sin sida att det finns nyttor kopplade till stationen vid Skavsta, men kommunen ser ingen direkt nytta av förändringarna vid Stenkulla eller av att gångpassagen öster om Nyköpingsån försvinner. Kommunen framhåller också att de har en viktig likabehandlingsprincip rörande kostnader för detaljplanehantering. Kommunen ska ta fram ett skriftligt underlag som beskriver kommunens syn i frågan och som sedan ska delges Trafikverket för vidare dialog.*

### Uppdaterat svar 2023-03-24:

*Trafikverket och Nyköpings kommun har efter konstruktiva diskussioner nått en samsyn i frågan om hur detaljplaneändringar ska genomföras och finansieras. För att järnvägsplanen inte ska strida mot detaljplanerna P58-5 och P82-3 har Trafikverket ansökt om planbesked för att ändra detaljplan P82-3 samt för att ta fram en ny detaljplan som ska ersätta P58-5. Nyköpings kommun har påbörjat planprocesserna och båda detaljplanerna har varit ute på samråd. Enligt en preliminär tidplan förväntas de vinna laga kraft sommaren 2023.*

### Larslundsmalmen

Kommunen ser att samrådsmaterialet inte är samstämmigt med avseende på skydd av grundvattenförekomsten Larslundsmalmen. För kommunen är det av största vikt att grundvattenförekomsten skyddas så långt som möjligt och kommunen förutsätter att den i ett tidigt skede informeras om Trafikverkets vidare hantering av frågan om tätskikt under järnvägsanläggningens spår och diken.

### Trafikverkets svar:

*Trafikverket tar till sig synpunkten och kommer att justera texterna i materialet inför att miljökonsekvensbeskrivningen ska skickas in till länsstyrelsen för godkännande och järnvägsplanen ställas ut för granskning. Grundvattenförekomsten har tillfästs stor vikt i arbetet med att utforma den nya järnvägsanläggningen och identifiera vilka åtgärder som behöver vidtas för att minimera påverkan. Konstruktioner med tätskikt under spåren, täta diken och andra alternativ för att hejda föroreningsspridning om olyckan skulle vara framme har utvärderats.*

*Trafikverket avser att ta fram krav på fysiska åtgärder som ska vidtas inför byggskedets detaljutformning av anläggningen. Därutöver tillkommer administrativa åtgärder såsom krav på byggprocessen, hantering av gods, massor och farliga ämnen med mera. Trafikverket ser framemot en fortsatt nära dialog med kommunen i frågan.*

#### 4.4 Samråd med enskilda som kan bli särskilt berörda

Möten har hållits löpande under projektet med de fastighetsägare och sakägare som kan bli särskilt berörda av järnvägen. Dessa har även bjudits in till de båda öppna samrådstillfällena som anordnats, dels öppet hus som – inom ramen för järnvägsplanen för Ostlänken, delen Sjösa–Skavsta – hölls på mötesplatsen Träffen i Nyköping den 11 maj 2017, dels det digitala samråd som anordnades den 3 december 2021–20 januari 2022 och de personliga möten som ägde rum under december 2021 på hotell Sunlight i Nyköping.

Här sammanfattas inkomna synpunkter från enskilda som kan bli särskilt berörda, först från samrådet av spårlinjens sträckning 2017 (avsnitt 4.4.1), därefter från samrådet av järnvägens utformning och planförslagets konsekvenser vintern 2021/2022 (avsnitt 4.4.2). Sist i avsnittet återfinns synpunkter från de kompletterande samråden för bullerberörda (avsnitt 4.4.3) och avseende ombyggnad av cirkulationsplats till trevägskorsning (avsnitt 4.4.4).

##### 4.4.1 Synpunkter på spårlinjen (2017)

*Synpunkter på behovet av en bibana samt alternativ till en lång bibana*

Behovet av en bibana som ansluter den nya stambanan till Nyköpings tätort ifrågasätts i en skrivelse.

I en annan skrivelse föreslås det att Ostlänken ansluts till TGOJ-banan i stället för att bibanan byggs. Det skulle skapa ett lokalt tågssystem på sträckan Oxelösund–Skavsta med anslutning till den nya stambanan. I stället för det resecentrum som nu planeras bör det skapas ett vid TGOJ-banan i Nyköping samt ett vid Skavsta. Detta skapar ett effektivare trafikeringssystem som beaktar flyget och inkluderar Oxelösund i regionförstoringen med möjlighet till lokal trafik på sträckan Oxelösund–Skavsta. Förslaget skulle innebära att Nyköpingsbanan inte fyller någon funktion för persontrafik. Den skulle då kunna avvecklas och mark i centrala Nyköping frigöras. Systemet skulle bli betydligt billigare att bygga och drifva än det som nu planeras eftersom den befintliga TGOJ-banan nyttjas i stället för att en ny bibana skapas. Även om Trafikverket skulle gå vidare med att bygga bibanan är det relevant att placera resecentrum vid TGOJ-banan.

##### Trafikverkets svar:

*Beslutet att Nyköpings tätort ska kopplas samman med den nya stambanan via en lång bibana togs i Järnvägsutredning Ostlänken, sträckan Järna–Norrköping (Loddbby). Trafikverket bedömer att den nu studerade korridoren är bättre än övriga studerade alternativ och man föreslår att den ska ges rang 1. Regeringens beslut om tillåtlighet kommer att ligga till grund för i vilken korridor Trafikverket får bygga Ostlänken. Regeringens tillåtlighetsprövning sker med stöd av 17 kap. miljöbalken (1998:808). Detta tillåtlighetsbeslut kan inte överklagas.*



*Trafikeringen på TGOJ-banan hanteras inte inom ramen för detta projekt, dock omöjliggör inte järnvägsplanen en framtida utökning av trafikeringen på TGOJ-banan. Ett resecentrum på TGOJ-banan skulle kunna komplettera ett resecentrum i Nyköping men inte ersätta det. Trafikverket anser också att Nyköpingsbanan även fortsättningsvis behövs för godstrafik och för persontrafik vid eventuella störningar på annan plats i järnvägsnätet.*

*Uppdaterat svar 2022-04-20:*

*Den 7 juni 2018 fattade regeringen beslut om tillåtlighet att bygga Ostlänken inom den av Trafikverket förordade korridoren. Korridorens gränser är i och med beslutet fastställda.*

*Beslutet om en lång bibana har på grund av nya kapacitetsutredningar omvärderats. Det prognostiserade antalet höghastighetståg hade ökat betydligt och en regionalstågstrafik på en kort bibana mellan Skavsta flygplats och Nyköpings resecentrum skulle innebära en förbättrad kapacitet för de snabba persontågen på den nya stambanan. Det är korridoren för en kort bibana som ingår i regeringens tillåtlighetsbeslut. Den sammanvägda bedömningen är att den beslutade korridoren bäst uppnår ändamål och projektmål med minst negativ påverkan på omgivningen.*

*Passager för arbets- och jordbruksmaskiner samt oro för delning av brukningsbar jord*  
*Oro för att broar och tunnlar inte anpassas för arbets- och jordbruksmaskiner har inkommit i skrivelser från markägare. Även oro för att brukningsbar jord delas upp och fragmenteras lyfts fram.*

*Trafikverkets svar:*

*I det pågående spårlinjearbetet studerar Trafikverket möjligheterna att justera spårlinjen för att i möjligast mån minska intrånget på intilliggande fastigheter och minimera den barriäreffekt anläggningen kan förväntas medföra. Restytor ska i möjligaste mån undvikas. I det fortsatta studerar Trafikverket även på vilket sätt markägare nyttjar och har åtkomst till sina fastigheter. Funktionen ska kvarstå efter anläggandet av järnvägen. Trafikverkets intention är att jordbruksmaskiner ska kunna ta sig under de allra flesta broar.*

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

*Uppdaterat svar 2022-04-20:*

*Arbetet med omläggning av vägar och passager har efter samrådet 2017 fortskridit och de förslag som arbetats fram presenterades på samrådet under vintern 2021/2022.*

*Intrång på enskilda gårdar*

*Ett flertal fastighetsägare uttrycker oro för intrång på sina gårdar och framför önskemål om andra lokaliseringar för att undvika intrång och minimera påverkan. Det finns en oro för att kulturhistoriska miljöer förstörs och att gårdar som brukats i generationer påverkas negativt.*

Trafikverkets svar:

Det finns en stor medvetenhet om att föreslagen sträckning kommer att påverka människors vardag och liv och hur verksamheter längs sträckningen ska kunna fungera framöver. Trafikverket jobbar aktivt för att minimera denna påverkan genom att lägga stort fokus på att optimera anläggningen och på att hitta lösningar som, om möjligt, minimerar intrång i värdefulla miljöer.

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

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

**Ekensberg**

Nyköpings orienteringsklubb lyfter att det i området kring Ekensberg finns ett flertal motionsspår som frekvent nyttjas av såväl klubben som allmänheten.

Trafikverkets svar:

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

**Sörmlandsleden**

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

Trafikverkets svar:

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

#### 4.4.2 Synpunkter på samrådshandlingarna (2021/2022)

Samtliga ägare till fastigheter där mark eller utrymme kan komma att tas i anspråk har erbjudits samrådsmöte på orten. Trafikverkets projektledare och markförhandlare har i december 2021 haft enskilda möten på hotell Sunlight i Nyköping med de fastighetsägare som så önskat. Dialog har förts kring placering av till exempel servicevägar och produktionsytor, trafikförsörjningen i området kring Skavsta flygplats, och önskemål om justeringar av såväl järnvägens sträckning som utformning har framförts. Trafikverket har svarat på frågor om till exempel hur trafiken under byggtiden kommer att se ut och hur höga bullernivåerna kommer att bli.

Trafikverket tackar för informationen och har i några fall gjort en ny översyn med anledning av de synpunkter som lämnats för att skapa en så bra helhetslösning som möjligt för samtliga parter. I många fall har dock Trafikverket inte haft möjlighet att tillgodose önskemålen som framförts. Skälen till detta har då varit att översynen visat på antingen tekniska svårigheter eller att det skulle vara orimligt dyrt i förhållande till de nyttor förslaget skulle innebära. I andra fall beror det på att önskemålen rör sådant som ligger utanför ramen för järnvägsplaneprocessen.

Frågor som rör markbyten och hopslagning av fält regleras utanför järnvägsplane-processen och får hanteras i en separat process med Lantmäteriet i ett senare skede. Trafikverkets eventuella markförsäljningar sker när järnvägen är utbyggd.

Här sammanfattas inkomna synpunkter på järnvägens utformning och dess påverkan från enskilda som kan bli särskilt berörda.

#### *Produktionsytor*

En fastighetsägare påtalade vikten av att inte fragmentisera jordbruksmark och vill hellre att en planerad produktionsyta på åkermark placeras i kilen som bildas mellan befintlig och ny järnväg, alternativt i närliggande skogsmark. Samma fastighetsägare såg inte heller behovet av en planerad byggväg i området och påtalade att den befintliga vägen något västerut borde kunna användas i stället. Fastighetsägaren ser gärna så få produktionsytor som möjligt på den norra sidan av spåren i området och önskar att dessa förläggs på den södra sidan i stället.

#### *Trafikverkets svar:*

*Förslaget till utformning är framtaget utifrån ett helhetsperspektiv där landskapets förutsättningar, tekniska förutsättningar, måluppfyllelse och den samhällsekonomiska nyttan har vägts samman. Trafikverket verkar för att ändamålet med järnvägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Hänsyn har tagits till de som bor och verkar i området, till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden med stort fokus på det sjunde villkoret i regeringens tillåtlighetsbeslut som säger att fragmentering av odlingslandskapet så långt möjligt ska begränsas.*

*I det aktuella området väger friluftslivet tungt och terrängens förutsättningar innebär att den föreslagna placeringen av produktionsytan sammantaget bedöms vara den mest fördelaktiga. Den planerade byggvägen behövs för att kunna etablera produktionsytan för bron över Tunsättersbäcken. Tunsättersbäckens höga naturvärden medger inte byggtrafik närmare bäcken än i föreslagen lösning. Av samma anledning är produktionsytan i området förlagd på den norra sidan av spåren. En placering söder om spåren skulle innebära att ytan hamnar så nära Tunsättersbäcken att det skulle medföra stora miljömässiga risker.*

*Placeringen innebär att åkermark kommer att behöva tas i anspråk tillfälligt. Trafikverkets ambition är att i samråd med markägaren återställa marken så länge det är ekonomiskt motiverat. Ambitionen är också att under byggtiden förebygga och minimera skador så långt som det är möjligt. Trafikverket har dock enligt lag inga krav på sig att vare sig återställa mark till ursprungligt skick eller genomföra skadeförebyggande åtgärder, utan kravet är att ekonomiskt ersätta skadan. Vägar och mark som nyttjas i byggskedet kommer att besiktigas, före och efter byggskedet, för att säkerställa återställning och värdering av anläggningar och mark.*

Uppdaterat svar 2023-03-24:

*Den fördjupade produktionsplaneringen har lett till att synpunktslämnarens önskemål har kunnat tillgodoses med avseende på bland annat den planerade byggvägen som nu har utgått från förslaget.*

*Förbindelser som skärs av*

En fastighetsägare efterlyser en ersättning för den funktion som går förlorad när den befintliga kommunala gång- och cykelvägen längs befintlig väg 629 stängs i och med att väg 629 dras in från allmänt underhåll. Långtidsparkeringen som drivs på fastigheten är en viktig verksamhet för gården och beroende av det korta promenadavståndet till flygplatsens terminalbyggnad. För att verksamheten fortsatt ska kunna bedrivas krävs att det även i framtiden finns en gångväg från parkeringen till terminalbyggnaden.

Från samma fastighet försvinner även gårdens direktförbindelser med dels ett torp, dels gårdens skogsmark på andra sidan väg 629, vilket försvårar brukandet av skogen.

Trafikverkets svar:

*Omlokaliseringen av väg 629 innebär att en ny anslutning för fordonstrafik till Skavsta flygplats ska skapas längre västerut, inom ramen för den angränsande järnvägsplanen för Ostlänken, delen Sjösa–Skavsta.*

*Sedan tiden för samrådet har Trafikverket träffat en avsiktsförklaring tillsammans med Region Sörmland och Nyköpings kommun avseende planering av ny infrastruktur till Skavsta flygplats, Skavsta resecentrum och Skavsta verksamhetsområde. De funktioner som väg 629 och den längsgående gång- och cykelvägen har idag kommer att ersättas inom projekt Ostlänken.*

*Trafikverket tar med sig synpunkten om gårdens direktförbindelser till diskussionerna för att möjliggöra åtkomst från den nya vägen.*

*Vägar*

En fastighetsägare påtalar att det inte är så länge sedan som väg 629 byggdes och att det inte kan anses vara en god samhällsekonomisk hushållning att bygga ytterligare en ny väg längre västerut. I stället föreslås att väg 629 ska behållas i sitt befintliga läge och förläggas på bro över järnvägen någonstans där denna går i djup skärning. Då behöver inte heller en ny cirkulationsplats anläggas på väg 52 för anslutning till det södra området i kommunens planprogram för Skavsta verksamhetsområde.

Kungsladugårdsleden, den nya vägförbindelsen som planeras mellan E4 och Skavsta flygplats, kan byggas parallellt med bibanan och anslutas till den befintliga cirkulationsplatsen vid väg 52 för att minimera markanspråk på och fragmentisering av jordbruksmark.

#### Trafikverkets svar:

Förslaget till utformning är framtaget utifrån ett helhetsperspektiv där landskapets förutsättningar, tekniska förutsättningar, måluppfyllelse och den samhällsekonomiska nyttan har vägts samman. Trafikverket verkar för att ändamålet med järnvägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Hänsyn har tagits till de som bor och verkar i området, till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden med stort fokus på det sjunde villkoret i regeringens tillåtlighetsbeslut som säger att fragmentering av odlingslandskapet så långt möjligt ska begränsas. Den sammanvägda bedömningen är att den föreslagna lösningen bäst uppnår ändamål och projektmål med minst negativ påverkan på omgivningen.

Sedan tiden för samrådet har Trafikverket träffat en avsiktsförklaring tillsammans med Region Sörmland och Nyköpings kommun avseende planering av ny infrastruktur till Skavsta flygplats, Skavsta resecentrum och Skavsta verksamhetsområde. De funktioner som väg 629 och den längsgående gång- och cykelvägen har idag kommer att ersättas inom projekt Ostlänken och redovisas i den angränsande järnvägsplanen för Ostlänken, delen Sjösa–Skavsta.

#### Vägtrafik

En del trafik, däribland flygbussar och cyklisterna, väljer idag väg 627 i stället för väg 629 för att ta sig till flygplatsen. Förslaget på ny sträckning av väg 629 samt flera cirkulationsplatser i de södra delarna av området kommer att medföra att ännu mer trafik väljer väg 627, eftersom den ligger närmare och går snabbare.

#### Trafikverkets svar:

Trafikverket har tillsammans med Region Sörmland och Nyköpings kommun träffat en avsiktsförklaring avseende planering av ny infrastruktur till Skavsta flygplats, Skavsta resecentrum och Skavsta verksamhetsområde. De funktioner som väg 629 och den längsgående gång- och cykelvägen har idag kommer att ersättas inom projekt Ostlänken och redovisas i den angränsande järnvägsplanen för Ostlänken, delen Sjösa–Skavsta.

Trafikverket ser inget problem i sig med att trafikanter skulle välja väg 627 i stället för väg 629. Visar det sig att ökningen blir markant kan åtgärder för att begränsa trafiken här vidtas efterhand.

#### Flytt av byggnad

En fastighetsägare upplyser om att ett torp på fastigheten kommer att hamna under järnvägen och önskar att det ska flyttas.

Trafikverkets svar:

Förhandlingar och köp av mark sker först när järnvägsplanen har vunnit laga kraft. Trafikverkets markförhandlare kommer att ta kontakt med fastighetsägaren i frågan. Fastighetsägaren har rätt till ersättning för mark som tas i anspråk och för de flesta skador som uppstår i samband med byggandet. Reglerna om ersättning finns i lagen om byggande av järnväg, vilken hänvisar till expropriationslagens ersättningsregler. Samma regler tillämpas vid frivilliga överenskommelser. Avtal tecknas mellan Trafikverket och berörda fastighetsägare för att reglera intrång och kompensation.

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

**Gångväg**

En fastighetsägare uttrycker oro för att en planerad gångväg vid Tunsättersbäcken ska medföra att förbipasserande tar sig ut på odlingsmark.

Trafikverkets svar:

Trafikverket kan inte ta mark i anspråk för en gångväg som inte anläggs intill en allmän väg med statlig väghållare. Gångvägen i fråga kommer därför att utgå från förslaget såvida inte en överenskommelse träffas mellan markägaren, kommunen och Trafikverket.

Uppdaterat svar 2023-03-24:

Gångvägen har utgått från planförslaget och redovisas inte längre på illustrationskartan.

**Spårlinje**

En fastighetsägare anser att järnvägen bör placeras på den östra sidan av cirkulationsplatsen som förbinder väg 52 med väg 629.

Trafikverkets svar:

Järnvägens spårlinje har samrått i ett tidigare skede och i den samlade bedömningen av tre olika spårlinjealternativ har den nu föreslagna sträckningen ansetts vara den mest fördelaktiga utifrån aspekterna anläggning, landskap, människa och samhälle, livscykelkostnad och klimatpåverkan. Det valda alternativet innebär en lägre påverkan på riksintresset Nyköpingsåns dalgång och undviker att det skapas en impedimentsyta mellan bibanan, väg 52 och väg 629.

Mer information kring hur spårlinjevalsutredningen för denna del utfördes finns i [PM Förslag till spårlinje – samlad bedömning](#) som ingick i samrådsmaterialet och som nu går att ta del av på Ostlänkens dokumentsida på Trafikverkets webbplats: <https://bransch.trafikverket.se/ostlanken-dokument>.

**Bank i anslutning till passage av väg 52**

En fastighetsägare påtalar att en 50 meter bred och 10 meter hög bank på åkermarken kommer att upplevas som en jättevägg. Fastighetsägaren uttrycker även oro för hur den omgivande marken kommer att påverkas när banken anläggs. En annan fastighetsägare uttrycker samma åsikt och föreslår att bron över väg 52 förlängs för att minska längden på järnvägsbanken.

Trafikverkets svar:

Förslaget till utformning är framtaget utifrån ett helhetsperspektiv där landskapets förutsättningar, tekniska förutsättningar, måluppfyllelse och den samhällsekonomiska nyttan har vägts samman. Trafikverket verkar för att ändamålet med järnvägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Trafikverkets samlade bedömning är att en förlängning av bron över väg 52 inte är motiverad.

Geotekniska förstärkningsåtgärder kommer att utföras för banken för att undvika sättningar av den omkringliggande marken i driftskedet. Ytor kommer dock att behöva tas i anspråk tillfälligt för anläggningsarbeten under byggtiden. Sådana ytor återlämnas till markägaren när Trafikverket inte längre behöver dem. Trafikverkets ambition är att i samråd med markägaren återställa marken så länge det är ekonomiskt motiverat. Ambitionen är också att under byggtiden förebygga och minimera skador så långt som det är möjligt. Trafikverket har dock enligt lag inga krav på sig att vare sig återställa mark till ursprungligt skick eller genomföra skadeförebyggande åtgärder, utan kravet är att ekonomiskt ersätta skadan. Vägar och mark som nyttjas i byggskedet kommer att besiktigas, före och efter byggskedet, för att säkerställa återställning och värdering av anläggningar och mark.

Radiotorn vid Sjösa

En fastighetsägare är orolig för att radiotornet vid Sjösa hamnar nära bostaden och att eventuell belysning ska störa.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har i detta skede inte planerat för någon belysning i radiotornet. Baserat på liknande, befintliga radiotorn bedöms sannolikheten vara låg för ett behov av stark belysning i tornet. Avståndet till närmaste bostadsbyggnad är cirka 170 meter och det finns vegetation i form av träd i området mellan radiotornet och bostadsbyggnaden. Sammanfattningsvis bedöms risken för störningar från radiotornet vara låg.

#### 4.4.3 Synpunkter på kompletterande samråd för bullerberörda (2022)

En fastighetsägare påtalar att den befintliga järnvägsviadukten över Stockholmsvägen saknar ljudisolering. Den luftiga konstruktionen gör att luften kan röra sig fritt i höjddled och skapa den resonans som utgör buller. Fastighetsägaren anser att en ordentlig isolering av balkkonstruktionerna vid rälerorna behövs för att komma till rätta med detta.

Trafikverkets svar:

De planerade bullerskyddsskärmarna på båda sidor av banan förbi Stockholmsvägen kommer att vara högre än de befintliga broräckena. Vid Stockholmsvägen utförs skärmarna genomskiktliga vilket gör att reflektioner kan uppstå men höjd har tagits för detta i beräkningarna som visar att riktvärdena för buller kommer att klaras.

En annan fastighetsägare anser att inventeringens information om kulturminnesmärkning är otillräcklig som grund för att avgöra bebyggelsens kulturmiljövärden. Flera fastigheter är kulturhistoriskt värdefulla eller ligger i kulturhistoriskt intressanta villaområden, exempelvis Östra villastaden som pekats ut i kommunens översiktsplan. Dessutom påtalas att Sankt Annas hospital är byggnadsminne enligt 3 kap. kulturmiljölagen (1988:950) och att Västra kyrkogården är skyddad enligt 4 kap. kulturmiljölagen. Det anges vara av stor vikt att såväl fasad- som uteplatsåtgärder utformas på ett sätt som inte skadar eller förvanskar byggnadens kulturmiljövärden.

Trafikverkets svar:

*Trafikverket tar med sig synpunkten och justerar text om byggnadsminnen. Västra kyrkogården kommer att hanteras inom ramen för den angränsande järnvägsplanen för Ostlänken, delen Nyköpings resecentrum.*

*Vid detaljprojektering av bullerskyddsåtgärder ska hänsyn tas till gällande lagstiftning som reglerar byggnaders kulturvärden; 3–4 kap. kulturmiljölagen (1988:950) (enskilda byggnadsminnen respektive kyrkliga kulturminnen), förordning (2013:558) om statliga byggnadsminnen, och plan- och bygglagen (2010:900), exempelvis 13 § (förbud mot förvanskning), 14 § (anpassat underhåll) och 17 § (varsamhetskrav vid ändring). Även i Boverkets byggregler – föreskrifter och allmänna råd (BFS 2011:26) finns specifika skrivningar om hur kulturvärden kan vara kopplade till bebyggelse.*

*I program Ostlänken påbörjas arbetet med detaljdimensionering av bullerskyddsåtgärder för byggnader med kulturhistoriskt värde i och med att en järnvägsplan fastställs och vinner laga kraft. Ett underlag som klargör om det finns byggnader eller bebyggelsemiljöer med någon form av kulturvärde som kan påverkas negativt av fastighetsnära bullerskyddsåtgärder ska tas fram.*

*I ett första steg i detta arbete görs ett utpekande och en klassificering som översiktligt karakteriserar och värderar byggnader som är aktuella för fastighetsnära bullerskyddsåtgärder enligt fastställd plan. I ett andra steg görs en bedömning och gradering av lämpligheten att genomföra fastighetsnära bullerskyddsåtgärder i form av standardåtgärder på byggnader med hänsyn till redovisade kulturvärden.*

*Arbetet ska utföras av byggnadsantikvarie och hålla en sådan nivå att rätt bedömningar kan göras.*

Ett par fastighetsägare påtalar vikten av att bullerskyddskärmen vid deras fastigheter utförs åtminstone delvis genomsiktig. Banvallen i området är brant och väsentligt högre än omkringliggande tomter varför skärmen kommer att bli 1–2 meter högre än vad som anges i PM Buller, där måttet utgår från rälsöverkant. Resultatet blir en kraftig försämring eftersom delar av tomterna kommer att hamna i skugga under stora delar av året.

Trafikverkets svar:

*Bullerskyddsskärmen i fråga är placerad i ett område med bullerskyddsskärmar på båda sidorna om spåret och då behöver skärmarna vara täta och extra absorberande för att undvika reflektioner av ljud. Bygglov kommer att sökas för bullerskyddsskärmarna.*



Ett antal fastighetsägare i samma kvarter önskar att den planerade bullerskyddsskärmen förlängs så att den sträcker sig förbi även deras fastigheter. På så sätt skulle de fasadåtgärder som erbjuds kunna utgå och därmed minska påverkan på deras fastigheter.

Även mer specifika önskemål om höjd på bullerskyddsskärmar och utformning av fasadåtgärder inkom från fastighetsägare. En fastighetsägare påtalade att bullermätningarna gjorts i markplan och inte på det andra våningsplanet där fastighetsägarens sovrum är belägna.

En fastighetsägare ifrågasätter bullerberäkningarna och önskar att fastigheten avskärmas med järnvägsnära bullerskydd. Fastighetsägaren påtalar även att tidpunkten för samrådet, strax innan semestertider, är olycklig och begär anstånd till efter sommaren för att kunna inkomma med ytterligare synpunkter och fakta.

Trafikverkets svar:

*Trafikverket utreder behovet av bullerskyddsåtgärder för bullerberörda byggnader, det vill säga de byggnader som på grund av den här järnvägsplanen utsätts för buller från Ostlänken som överskrider riktvärden för trafikbuller om inga bullerdämpande åtgärder vidtas. Bullerskyddsåtgärder utreds för att klara de riktvärden som anges i det elfte villkoret i regeringens tillåtlighetsbeslut. Hänsyn tas även till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt i enlighet med villkor.*

*För bullerberörda byggnader som är aktuella för fastighetsnära bullerskyddsåtgärder på grund av Ostlänken tas hänsyn även till övrig statlig trafikinfrastruktur vid dimensionering av åtgärder. I program Ostlänken påbörjas arbetet med detaljdimensionering av bullerskyddsåtgärder i och med att en järnvägsplan fastställs och vinner laga kraft.*

*Med föreslagna bullerskyddsåtgärder kommer samtliga riktvärden att klaras med undantag för en bostadsbyggnad i kvarteret Sjukvårdaren. För denna bostadsbyggnad klaras riktvärdet vid markplan men överskrids med 1 dB på de övre våningsplanen. Avsteg görs för 60 dB(A) ekvivalent ljudnivå vid fasad mot spåret på andra och tredje våningen eftersom utredda bullerskyddsåtgärder inte funnits vara tekniskt möjliga eller ekonomiskt rimliga.*

*Mer information kring hur bullerberäkningarna har utförts och vilka järnvägsnära och fastighetsnära bullerskyddsåtgärder som kommer att vidtas finns i MKB, bilaga 2: PM Buller som ingår i järnvägsplanens granskningshandling. Samtliga dokument går att del av på Ostlänkens dokument sida på Trafikverkets webbplats: <https://bransch.trafikverket.se/ostlanken-dokument>.*

*Med avseende på synpunkten om samrådstiden önskar Trafikverket synpunkter så tidigt i processen som möjligt för att på bästa sätt kunna arbeta in synpunkterna och sätter därför ett önskat svarsdatum. Samrådsskedet varar dock fram tills att järnvägsplanens status övergår från samrådshandling till granskningshandling och järnvägsplanen kungörs för granskning. Detta planeras till våren 2023. All värdefull information och alla synpunkter som kommer in under arbetet med samrådshandlingen ska beaktas.*

#### 4.4.4 Synpunkter på kompletterande samråd avseende ombyggnad av cirkulationsplats till trevägskorsning (2022)

En fastighetsägare inkom med synpunkter med anledning av planerna på att ta bort cirkulationsplatsen vid väg 52 och väg 629 och ersätta denna med en trevägskorsning.

Fastighetsägarens parkeringsverksamhet är beroende av att den funktion som befintlig väg 629 har idag upprätthålls eller ersätts och fastighetsägaren förordar att cirkulationsplatsen ska vara kvar. En trevägskorsning skulle försvåra för trafiken till gårdens långtidsparkering och dessutom innebära en ökad olycksrisk. I yttrandet påtalas även att det krävs en diskussion med den framtida väghållaren kring bredd och beläggning.

Därutöver ställer sig fastighetsägaren frågande till den planerade dammen, nordväst om cirkulationsplatsen. I stället för att ta ny mark i anspråk borde den befintliga dammen – precis söder om den planerade – kunna användas och eventuellt utökas om det finns behov av det.

##### Trafikverkets svar:

*Trafikverket har träffat en avsiktsförklaring tillsammans med Region Sörmland och Nyköpings kommun avseende planering av ny infrastruktur till Skavsta flygplats, Skavsta resecentrum och Skavsta verksamhetsområde. För att tillgodose tillgängligheten till dessa målpunkter för samtliga trafikslag omfattar avsiktsförklaringen en flytt av väg 629, vilken kommer att genomföras inom projekt Ostlänken. De funktioner som väg 629 och den längsgående gång- och cykelvägen har idag kommer därmed att ersättas. Trafikverket har dock inte möjlighet att tillgodose önskemålet om koppling mellan långtidsparkeringen och Skavsta inom ramen för järnvägsplanen.*

*Norr om den planerade dammen kommer järnvägen att gå i en lång skärning. Det befintliga dikessystemet för väg 52 är inte dimensionerat för att kunna hantera den stora vattenmängden från skärningen, vilket innebär att det är nödvändigt att ha en damm i området för att kunna samla upp vattnet och fördröja det innan det leds vidare till recipienten. Om den planerade dammen flyttas söderut hamnar den så nära väg 52 att ett vägräcke skulle behöva sättas upp för att fordon inte ska kunna hamna i dammen vid avkörningsolycka. Ett vägräcke skulle i sin tur innebära att även servicevägen till dammen skulle behöva flyttas, vilket skulle försvåra för underhållspersonalens åtkomst till dammen. Dessutom skulle en sådan lösning innebära en negativ påverkan på skyddsvärda träd.*

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

Berörda myndigheter, organisationer och andra intressenter har fått en inbjudan till samråd av spårlinjen 2017 – inom ramen för järnvägsplanen för Ostlänken, delen Sjösa–Skavsta – och till samråd av planförslaget och dess konsekvenser vintern 2021/2022. I inbjudningarna skickades det även med en folder med övergripande information om projektet. Vilka myndigheter och organisationer som fått inbjudningarna framgår av bilagorna till den här samrådsredogörelsen. Här sammanfattas inkomna synpunkter från myndigheter och organisationer, först från samrådet av spårlinjens sträckning (avsnitt 4.5.1), därefter från samrådet av järnvägens utformning och planförslagets konsekvenser (avsnitt 4.5.2).

#### 4.5.1 Yttrande om spårlinje (2017)

##### *Sjöfartsverket*

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

##### *Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)*

MSB meddelar att den avstår från att yttra sig i ärendet.

##### *Havs och vattenmyndigheten*

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

##### *Vattenfall Eldistribution AB*

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

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

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

Eventuell flytt eller förändringar av befintliga elnätanläggningar utförs av Vattenfall, men bekostas av exploitören.

##### *Trafikverkets svar:*

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

##### *Naturvårdsverket*

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

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

##### *Trafikverkets svar:*

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

### *Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI)*

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

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

### Trafikverkets svar:

*Trafikverket tar med sig synpunkterna i det kommande arbetet.*

*Trafikverket utreder behovet av bullerskyddsåtgärder för bullerberörda byggnader, det vill säga de byggnader som på grund av den här järnvägsplanen utsätts för buller från Ostlänken som överskrider riktvärden för trafikbuller om inga bullerdämpande åtgärder vidtas. För bullerberörda byggnader som är aktuella för fastighetsnära bullerskyddsåtgärder på grund av Ostlänken tas hänsyn även till övrig statlig trafikinfrastruktur vid dimensionering av åtgärder.*

### Uppdaterat svar 2022-04-20:

*Bullerskyddsåtgärder har utretts för att klara de riktvärden som anges i det elfte villkoret i regeringens tillåtlighetsbeslut. Hänsyn tas även till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt i enlighet med villkor.*

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

### *Försvarsmakten*

Försvarsmakten meddelar att den inte har någonting att erinra mot projektet.

### *Luftfartsverket*

Som sakägare av CNS-utrustning (*Communication Navigation Surveillance*, det vill säga radioutrustning, navigationshjälpmedel och radarutrustning) framför Luftfartsverket att det inte har något att erinra mot etableringen av Ostlänken. Luftfartsverket påpekar dock att Ostlänken kommer att inkräkta på Skavsta flygplats skyddsområde och dess CNS-utrustning som ägs av flygplatsen. CNS-ansvarig på flygplatsen måste därför remitteras i ärendet.

Luftfartsverket förbehåller sig även rätten att revidera sitt yttrande vid ny prövning om regelverk gällande störningar på CNS-utrustning förändras, eller om ny CNS-utrustning etableras i hindrets närhet.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar med sig informationen i det kommande arbetet och arbetar systematiskt för att byggandet av Ostlänken inte ska påverka flygplatsverksamheten negativt. Samråd med Skavsta flygplats hålls kontinuerligt.

*Folkhälsomyndigheten*

Folkhälsomyndigheten meddelar att den avstår från att yttra sig i ärendet.

*Statens geotekniska institut (SGI)*

SGI anser att erhållet material utgörs av ett knapphändigt underlag och eftersom processen är i ett tidigt skede avstår SGI därför från att lämna synpunkter vid detta tillfälle. SGI ser dock fram emot att få lämna synpunkter när en samrådshandling finns framtagen.

SGI föreslår även att en kommande samrådshandling och miljökonsekvensbeskrivning inkluderar dels en översiktlig beskrivning av geologiska och geotekniska förhållanden, dels en översiktlig bedömning av vilka risker avseende ras, skred och erosion respektive omgivningspåverkan som dessa kan medföra. Detta kan med fördel redovisas i kartmaterialet. SGI rekommenderar också att samrådshandlingen och miljökonsekvensbeskrivningen behandlar förekommande förorenade områden inom arbetsområdet, samt hur risker och konsekvenser av dessa ska hanteras under arbetets gång.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar med sig synpunkterna i det kommande arbetet med järnvägsplanen.

#### 4.5.2 Yttrande om samrådshandlingar (2021/2022)

*Sjöfartsverket*

Sjöfartsverket meddelar att det har tagit del av samrådshandlingen och inte har någonting att erinra i ärendet.

*Havs- och vattenmyndigheten*

Havs- och vattenmyndigheten meddelar att den avstår från att lämna synpunkter på samrådsunderlaget. Detta innebär inte att myndigheten tagit ställning i sakfrågan eller till handlingarna i ärendet.

*Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI)*

SMHI meddelar att det har tagit del av samrådshandlingarna och att det inte har några synpunkter i ärendet.

*Folkhälsomyndigheten*

Folkhälsomyndigheten meddelar att den är en nationell myndighet och inte utgör en instans för samråd gällande regionala och lokala planfrågor. Myndigheten avstår därför från att yttra sig i ärendet.

*Naturvårdsverket*

Naturvårdsverket meddelar att det avstår från att lämna synpunkter i ärendet.

*Jordbruksverket*

Jordbruksverket meddelar att det avstår från att lämna synpunkter i ärendet.

### *Lantmäteriet*

Lantmäteriet meddelar att det inte har någon uttalad roll i samrådsförfarandet avseende dessa typer av frågor och har därför inte några synpunkter att lämna i det aktuella ärendet.

### *Svenska kraftnät*

Svenska kraftnät meddelar att myndigheten har tagit del av handlingarna i ärendet och att den inte har några synpunkter.

### *Vattenfall Eldistribution AB*

Vattenfall Eldistribution har inom området för järnvägsplanen elnätsanläggningar för både lokalnät och regionnät, i form av såväl luftledning som markkablar. På flertalet ställen hamnar elnätsanläggningarna i konflikt med den planerade järnvägsanläggningen och Vattenfall Eldistribution förutsätter att den pågående diskussionen med Trafikverket kommer att fortsätta, även under detaljprojekteringen och byggnationen.

### *Trafikverkets svar:*

*Trafikverket tar till sig informationen. Ledningarna som synpunkten avser ingår i de modeller som ligger till grund för projekteringen. Vattenfall Eldistribution kommer även fortsättningsvis att bjudas in till möten för ledningssamordning.*

### *Statens fastighetsverk*

Statens fastighetsverk påtalar vikten av att föreslagen järnvägsanläggning minimerar intrånget på verkets fastighet och motsätter sig den föreslagna sträckningen av servicevägen som är förlagd där.

### *Trafikverkets svar:*

*Trafikverket får inte ta mer mark i anspråk än vad som är nödvändigt för att ändamålet med järnvägsanläggningen ska uppnås. Dragningen av denna serviceväg – som behövs för åtkomst till ett signalskåp – innebär ett mycket litet intrång och ingen alternativ dragning är möjlig.*

Statens fastighetsverk påtalar även att dagvattenhanteringen måste utformas på ett sätt som harmonierar med det omgivande jordbrukslandskapet. Föreslagen lösning ska inte utgöra ett odlingshinder eller öka risken för översvämningar i området.

### *Trafikverkets svar:*

*Trafikverket tackar för synpunkten om dagvattenhanteringen och konstaterar att den är omhändertagen i projektet. Vid utformningen av järnvägsanläggningen har gestaltungs- och landskapskompetens medverkat. I projektet tillämpas försiktighetsprincipen och hänsyn tas till gällande riktlinjer.*

Möjlighet att bedriva jordbruk under byggtiden kommer att inskränkas och ska skaderegleras. Täckdiken måste inventeras och skyddas innan byggnationsarbeten påbörjas. Kontrollprogram måste omfatta påverkan på jordbruksmark. El- och vattenledningar samt övriga ledningar bör samförläggas för att minska negativ påverkan på jordbruket.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar med sig synpunkterna och kommer att beakta dem i kommande bygghandlingsskede. Trafikverket delar Statens fastighetsverks syn på skadereglering vid inskränkningar i jordbruket och avser att följa de ersättningsregler som finns. Samförläggning av ledningar sker i så stor utsträckning som möjligt och kommer att detaljstuderas i bygghandlingsskedet.

Bostäder och uteplatser ska skyddas från framtida buller enligt gällande riktvärden både från järnvägen och väg E4.

Trafikverkets svar:

Trafikverket utreder behovet av bullerskyddsåtgärder för bullerberörda byggnader, det vill säga de byggnader som på grund av den här järnvägsplanen utsätts för buller från Ostlänken som överskrider riktvärden för trafikbuller om inga bullerdämpande åtgärder vidtas. Bullerskyddsåtgärder utreds för att klara de riktvärden som anges i det elfte villkoret i regeringens tillåtighetsbeslut. Hänsyn tas även till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt i enlighet med villkor.

För den fastighet som synpunkten avser kommer fastighetsnära bullerskyddsåtgärder i form av både fasad- och uteplatsåtgärder att erbjudas. Vid detaljdimensioneringen av åtgärderna kommer buller från både Ostlänken och E4 att beaktas. Buller från befintlig statlig infrastruktur hanteras inom ramen för Trafikverkets åtgärdsprogram för omgivningsbuller.

Under byggtiden kommer boendemiljöer att påverkas negativt av bland annat stomljudsstörningar, buller, luftföroreningar, damning, vibrationer och problem för framkomlighet på det lokala vägnätet. Statens fastighetsverk påtalar att största möjliga hänsyn måste tas till de boende under byggtiden. Kontinuerlig kontakt med markägare och boende måste upprätthållas under projektets gång och ett kontrollprogram måste upprättas.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar till sig informationen och kommer att upprätta ett kontrollprogram för att säkerställa att buller under byggtiden inte överskrider angivna riktvärden.

För att bland annat minimera bullerpåverkan, utsläppen till luft från arbetsmaskiner och andra fordon och damning från fordon och arbetsmoment, ställer Trafikverket miljökrav vid upphandling av entreprenörer. För att minska bullret under byggperioden arbetar Trafikverket med olika åtgärder enligt en så kallad åtgärdstrappa som beskrivs i projektets miljökonsekvensbeskrivning. Åtgärder för dammbindning i form av exempelvis bevattning kan bli aktuella för att undvika störning utanför arbetsområdet.

Med avseende på vibrationer kommer Trafikverket att definiera ett inventeringsområde i närheten av planerade arbeten. Inom detta område kommer påverkan av vibrationer på byggnader att utredas. Inför att de vibrationsalstrande arbetena kommer att utföras erbjuds en besiktning av byggnaden. När de vibrationsalstrande arbetena har avslutats kommer en efterbesiktning av byggnaden att genomföras. Vid denna jämförs påverkan med protokoll från förbesiktningen och behov av åtgärder identifieras.

### *Sörmlands museum*

Sörmlands museum påtalar att de fyra villor som kan bli aktuella för erbjudande om förvärv är tidstypiska och välbevarade nationalromantiska villor, av betydelse för kulturmiljön norr om stationsmiljön.

### Trafikverkets svar:

När Ostlänken är i drift kommer Trafikverket att utföra nya vibrationsmätningar i dessa fyra bostadsbyggnader och om uppmätta vibrationsnivåer även då överskrider riktvärdet tillämpas Trafikverkets handlingsprogram för kulturmiljö samt uppdaterad handlingsplan byggnader för klassificering och förslag på åtgärder. Hänsyn ska tas till gällande lagstiftning som reglerar byggnaders kulturvärden, däribland 3–4 kap. kulturmiljölagen (1988:950), plan- och bygglagen (2010:900), exempelvis 13 § (förbud mot förvanskning), 14 § (anpassat underhåll) och 17 § (varsamhetskrav vid ändring) och förordning (2013:558) om statliga byggnadsminnen.

Värdefulla bebyggelsemiljöer och byggnader med kulturhistoriskt värde har identifierats på en övergripande nivå. I program Ostlänken påbörjas detaljarbetet med inventering av byggnader för att se vilka som har kulturhistoriskt värde i och med att en järnvägsplan fastställs och vinner laga kraft. Ett underlag som klargör om det finns byggnader med någon form av kulturvärde ska tas fram. I arbetet identifieras, klassificeras och värderas dessa byggnader. Arbetet ska utföras av byggnadsantikvarie och hålla en sådan nivå att rätt bedömningar kan göras.

### Uppdaterat svar 2023-03-24:

Vid förvärv på grund av överskridna vibrationsnivåer kommer byggnaden förmodligen att rivas. Innan byggnaderna rivs görs en byggnadshistorisk klassificering, konsekvensbeskrivning och dokumentation av kulturhistoriska värden.

Andra fastigheter längs med bibanan beräknas få så höga bullernivåer att fasadåtgärder eller uteplatsåtgärder kommer att bli aktuella. Flera av dessa fastigheter är kulturhistoriskt värdefulla eller ligger i kulturhistoriskt intressanta villaområden, exempelvis Östra villastaden. Det är av vikt att det görs varsamma och anpassade åtgärder på dessa byggnader. Museet lyfter särskilt Sankt Annas hospital, uppfört 1799, som är byggnadsminne enligt kulturmiljölagen, vilket inte framgår av miljökonsekvensbeskrivningen.

### Trafikverkets svar:

Trafikverket tar med sig synpunkten och justerar text om byggnadsminnen. Vid detaljprojektering av bullerskyddsåtgärder ska hänsyn tas till gällande lagstiftning som reglerar byggnaders kulturvärden; 3–4 kap. kulturmiljölagen (1988:950) (enskilda byggnadsminnen respektive kyrkliga kulturminnen), förordning (2013:558) om statliga byggnadsminnen, och plan- och bygglagen (2010:900), exempelvis 13 § (förbud mot förvanskning), 14 § (anpassat underhåll) och 17 § (varsamhetskrav vid ändring). Även i Boverkets byggregler – föreskrifter och allmänna råd (BFS 2011:26) finns specifika skrivningar om hur kulturvärden kan vara kopplade till bebyggelse.

I program Ostlänken påbörjas arbetet med detaljdimensionering av bullerskyddsåtgärder för byggnader med kulturhistoriskt värde i och med att en järnvägsplan fastställs och vinner laga kraft. Ett underlag som klargör om det finns byggnader eller bebyggelsemiljöer med någon form av kulturvärde som kan påverkas negativt av fastighetsnära bullerskyddsåtgärder ska tas fram.



*I ett första steg i detta arbete görs ett utpekande och en klassificering som översiktligt karaktäriserar och värderar byggnader som är aktuella för fastighetsnära bullerskyddsåtgärder enligt fastställd plan. I ett andra steg görs en bedömning och gradering av lämpligheten att genomföra fastighetsnära bullerskyddsåtgärder i form av standardåtgärder på byggnader med hänsyn till redovisade kulturvärden.*

*Arbetet ska utföras av byggnadsantikvarie och hålla en sådan nivå att rätt bedömningar kan göras.*

Utanför järnvägsplanområdet, men i direkt anslutning till bibanan och järnvägsplanens gräns, återfinns Västra kyrkogården, Nyköpings gamla kyrkogård som är skyddad enligt 4 kap. kulturmiljölagen (1988:950). Relevant kompetens bör anlitas för varsamma åtgärder och gestaltning av växtlighet i samband med järnvägsutbyggnaden. Museet vill också framföra att det är viktigt att ha kännedom om och att åtgärda eventuella vibrationer som kan tänkas uppkomma vid gravkapellet från 1854.

*Trafikverkets svar:*

*Trafikverket tar till sig informationen och kommer att hantera frågan inom ramen för den angränsande järnvägsplanen för Ostlänken, delen Nyköpings resecentrum.*

Museet ser positivt på att Trafikverket gett bullerskyddsskärmarna inne i staden den högsta gestaltningsklassen men påtalar att även andra anläggningsdelar, såsom teknikgårdar, signalkåp, radiotorn och stängsel, kommer att påverka staden, landskapet och upplevelsen av kulturmiljöer. Även sådana anläggningsdelar kan komma att behöva gestaltas utifrån platsspecifika förutsättningar.

*Trafikverkets svar:*

*Inom delsträckan Bibana Nyköping ges anläggningsdelar generellt en hög gestaltningsklass eftersom de kommer att vara visuellt påtagliga för många. Gestaltningsklass 3 (platsspecifik gestaltning) ges till stadens bullerskyddsskärmar men gestaltningsklass 2 är också hög, eftersom det innebär att extra hänsyn tas för att anpassa anläggningen till det befintliga landskapet. Gestaltningsklasserna varierar längs sträckningen för Ostlänken med bibana genom Nyköpings kommun. Platsspecifik gestaltning ges på de platser som är visuellt påtagliga och där anläggningen behöver anpassas till landskapets höga värden. Bygglov kommer att sökas för bullerskyddsskärmarna.*

*Luffartsverket*

Som sakägare av CNS-utrustning (*Communication Navigation Surveillance*, det vill säga radioutrustning, navigationshjälpmedel och radarutrustning) framför Luftfartsverket att det inte har något att erinra mot järnvägsanläggningens sträckning. Luftfartsverket förbehåller sig dock rätten att revidera sitt yttrande vid ny prövning om regelverk gällande störningar på CNS-utrustning förändras, eller om ny CNS-utrustning etableras i hindrets närhet.

Luftfartsverket påtalar även att det inte har analyserat konsekvenser för flygvägar till och från flygplatsen, eller om CNS-utrustning ägd av flygplatsen kan riskera att påverkas. Berörd flygplats ska därför alltid tillfrågas i egenskap av sakägare om byggnadsverk över 20 meter ingår i planer, eller om flygplatsen av annan anledning misstänks kunna påverkas av en etablering. På grund av nytillkomna satellitbaserade inflygningsprocedurer på svenska flygplatser har Luftfartsverket utökat influensområdet för hinderytor till 90 kilometer från flygplats för att även täcka in de hinderytor som är förknippade med dessa procedurer.

Trafikverkets svar:

*Trafikverket tar med sig informationen i det kommande arbetet. Samråd med Skavsta flygplats hålls kontinuerligt för att säkerställa att järnvägsanläggningen är kompatibel med flygplatsen och dess verksamhet. Trafikverket kommer att ansöka om tillstånd för anläggningsdelar som ligger 20 meter över den befintliga marknivån.*

Strålsäkerhetsmyndigheten

Strålsäkerhetsmyndigheten anser att magnetfältsnivåerna bör redovisas för närliggande bostäder och andra platser där människor vistas varaktigt och där magnetfältsnivån förväntas bli förhöjd.

Myndigheten påpekar att det är miljöbalken som ska beaktas när bedömning görs om eventuellt behov av exponeringsbegränsande åtgärder eftersom föreliggande fall avser miljöfarlig verksamhet som inte omfattas av tillståndsplikt enligt strålskyddslagen. Eftersom det är Folkhälsomyndigheten som är tillsynsvägledande i sådana fall ska den myndigheten ges möjlighet att yttra sig.

Trafikverkets svar:

*Resultaten av den pågående utredningen av elektromagnetiska fält kommer att redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen och planbeskrivningen. Folkhälsomyndigheten har getts möjlighet att yttra sig.*

Statens geotekniska institut (SGI)

SGI noterar förekomsten av områden med lera och silt, i vissa fall med stora jorddjup, och förutsätter att dessa förhållanden har beaktats vid avgränsningen av järnvägsplanområdet så att erforderliga släntlutningar och stabilitetshöjande åtgärder inte omöjliggörs. I övrigt har SGI ingenting att tillägga i det här skedet.

Trafikverkets svar:

*Trafikverket tackar för synpunkten och konstaterar att den är omhändertagen i projektet. Vid utformningen av järnvägsanläggningen och avgränsningen av järnvägsplanområdet har försiktighetsprincipen tillämpats och hänsyn tagits till gällande riktlinjer. Detta innebär att erforderliga tryckbankar ryms inom markanspråket.*

#### *Sveriges geologiska undersökning (SGU)*

SGU påtalar att den vattenbortledning som krävs för anläggandet av bibanan kommer att påverka grundvattennivåer i området och myndigheten listar i sitt yttrande vad som behöver redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen. SGU noterar även att den planerade sträckningen för bibanans västra del tangerar grundvattenförekomsten Larslundsmalmen och tillhandahåller en länk till myndighetens checklista för påverkan på grundvattenförekomst. Därutöver tillhandahåller SGU länkar till internetsidor med riktlinjer, användarstöd och karttjänst.

#### Trafikverkets svar:

*Trafikverket tackar för informationen och ser till att det som efterfrågas inkluderas i järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning, men framför allt i miljökonsekvensbeskrivningen som tillhör det separata samrådsunderlag för vattenverksamhet som ingår i projektet.*

#### *Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)*

MSB meddelar att den avstår från att yttra sig i ärendet.

#### **SSAB**

SSAB tillhandahåller har inom området en anläggning för vattenintag med tillhörande pumpstation. Via en ledning förs vatten härifrån till SSAB:s stålverk i Oxelösund och SSAB påtalar att anläggningens och ledningens funktion behöver upprätthållas under och efter byggnationen av järnvägen. I övrigt ser SSAB inga konflikter med den föreslagna utformningen av järnvägsanläggningen.

#### Trafikverkets svar:

*Trafikverket tar till sig informationen. Där ledningarna korsar bibanan och det befintliga spåret har tidigare dialog mellan Trafikverket och SSAB resulterat i att ett kortare driftsstopp kan accepteras i samband med nödvändig inkoppling. I övrigt ska ledningen kunna vara i drift under såväl hela byggtiden som i järnvägens driftsskede.*

#### *Global Connect/IP-Only*

Global Connect har befintlig kanalisation som innehåller fiberkablar på väg 52, väg 800 och väg 223 som kommer att beröras och vill gärna bli kallade till ledningssamordningsmöte för att ta del av mer information om arbetet och tidplanen.

#### Trafikverkets svar:

*Trafikverket tar till sig informationen. Ledningarna som synpunkten avser ingår i de modeller som ligger till grund för projekteringen och kommer att behöva flyttas. Global Connect kommer att bjudas in till möten för ledningssamordning.*

#### *Telenor Sverige AB*

Angående den nya järnvägens sträckning har Telenor ingenting att erinra men vill informera om att sträckningen har två beröringspunkter med telekommunikationsstråket Sverige-ringen, Skavstarondellen och väg 223. Tolv fiberledningar som ägs av ett flertal operatörer berörs.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar till sig informationen. Ledningarna som synpunkten avser ingår i de modeller som ligger till grund för projekteringen och kommer att behöva flyttas. Telenor kommer att bjudas in till möten för ledningssamordning.

*LRF Södermanland och LRF Nyköping*

LRF är positiva till samhällsutbyggnad när den bedöms som nödvändig. Det är dock alltid av största vikt att utbyggnad kan ske med så små intrång på marken och så liten påverkan på berörda jord- och skogsföretag som möjligt. LRF:s uppfattning är att bibanan riskerar att klyva brukningsenheter och påverka jordbruket i mycket större utsträckning än den nya stambanan.

Den ytterligare fragmentering av bruknings- och ägarenheter som bibanan innebär kommer att orsaka stor skada. Utöver järnvägsanläggningens markanspråk kommer projektet även att få omfattande konsekvenser för jordbruket när skiften skiljs av från nuvarande arrondering, enheter blir för små för att bruka och möjligheten att nå sina åkrar försvåras eller försvinner helt.

Eftersom maskiner, utrustning och anläggningar i det moderna jordbruket är dimensionerade för en minimiareal för att verksamheten ska vara lönsam kan bortfall av åkermark på grund av bibanan få ödesdigra konsekvenser för ett stort antal lantbruk i Nyköpingsområdet. Risken är överhängande att exploateringen får vidare konsekvenser på en väsentligt mycket större areal än vad som ligger i direkt anslutning till den planerade järnvägssträckningen.

Med hänvisning till den av riksdagen antagna livsmedelsstrategin – med bland annat mål om ökad självförsörjningsgrad – anser LRF det vara ytterst oansvarigt att planera för en bibana på bekostnad av högklassig åkermark. Den samhällsnytta som bibanan eventuellt bidrar med motiverar inte de kostnader den för med sig eller den skada på såväl enskilda lantbrukares verksamheter som den regionala och nationella livsmedelsförsörjningen som uppstår. LRF vill hellre se en extern station vid Skavsta och anser att kommunikationerna mellan Nyköpings tätort och Skavstaområdet kan och bör lösas på annat sätt än att bygga ny järnväg.

LRF anser därutöver att Trafikverket ska erbjuda sig att bekosta markägares ombudskostnader. På så sätt kan risken för överklagade ersättningsbeslut minimeras och tidsmässiga och ekonomiska vinningar göras.

Trafikverkets svar:

Förslaget till utformning är framtaget utifrån ett helhetsperspektiv där landskapets förutsättningar, tekniska förutsättningar, måluppfyllelse och den samhällsekonomiska nyttan har vägts samman. Trafikverket verkar för att ändamålet med järnvägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Hänsyn har tagits till de som bor och verkar i området, till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden med stort fokus på det sjunde villkoret i regeringens tillåtlighetsbeslut som säger att fragmentering av odlingslandskapet så långt möjligt ska begränsas.

*Även korridoren för bibanan ingår i regeringens tillåtlighetsbeslut. Den sammanvägda bedömningen är att den beslutade korridoren bäst uppnår ändamål och projektmål med minst negativ påverkan på omgivningen. Regeringens tillåtlighetsbeslut ger Trafikverket rätt att bygga en ny järnväg inom den angivna korridoren.*

*Trafikverket avser att följa de särskilda regler som finns för eventuell ersättning av ombudskostnader. Information kring ersättningsregler med mera finns att läsa i [Väg eller järnväg på min mark – hur får jag ersättning?](#)*

#### *Kommunbygderåd Nyköping*

Kommunbygderådet företräder befolkningen på Nyköpings kommuns landsbygds intressen och är en mycket aktiv samrådspart i Trafikverkets program Ostlänken och i den kommunala planeringen utmed hela Ostlänken. I sitt yttrande bedömer kommunbygderådet att Trafikverket i huvudsak undviker stora barriäreffekter och stora negativa konsekvenser för de höga kulturmiljövärdena och för friluftslivet.

Ur kommunbygderådets perspektiv är det viktigaste med bibanan dock att de som bor och verkar utanför centralorten ges möjlighet att resa med tåg på Ostlänken till och från resecentrumen i både centrala Nyköping och vid Skavsta. Detta förutsätter dock att det kommer att vara möjligt att parkera och även ladda sin bil i närheten av stationslägena. Kommunbygderådet påtalar att denna funktion i första hand bör planeras för vid Skavsta eftersom det då inte behöver reserveras stora ytor för parkering nära stationen inne i stadsbebyggelsen.

I sitt yttrande framför även kommunbygderådet många väl underbyggda tankar och idéer om den framtida utvecklingen i denna del av Sverige och ser mycket positivt på att bibanan anläggs. Kommunbygderådet noterar att alternativet – där Nyköpings kommun endast kopplas till Ostlänken genom en externt lokaliserad station på huvudbanan vid Skavsta – hade varit förödande för utvecklingen i den södra delen av Sörmland.

Kommunbygderådet påtalar dock behovet av lokal och viss regional persontågstrafik på hela sträckan mellan Södertälje och Norrköping på den befintliga Nyköpingsbanan och, i ett längre perspektiv, även på TGOJ-banan på sträckan mellan Flen och Oxelösund via Nyköping och gärna även Skavsta. Pendeltågstrafik med stopp i de mindre orterna anges vara en förutsättning för att främja en framtidsinriktad och positiv landsbygdsutveckling i kommunen.

Kommunbygderådet hänvisar till en konsultrapport från 2018 på beställning av Nyköpings kommun, vari målbilder för tågtrafiken med olika tidshorisonter baserat på befolkningsprognoser återfinns. Kommunbygderådet påpekar även att ett av deras många tidigare remissvar bidragit till att den ansvariga nämnden i Region Östergötland omvärderat sin tidigare ståndpunkt och nu rekommenderar regional tågstrafik på hela sträckan mellan Norrköping och Stockholm.

Kommunbyggerådet noterar även med tillfredsställelse att det av samrådsmaterialet framgår att utformningen av den enkelspåriga delen på bibanan ska möjliggöra för en framtida utbyggnad med ytterligare ett spår förlagt väster om det planerade spåret på stora delar av sträckan. För att undvika en för trafiken påtaglig och olycklig flaskhals ser rådet gärna att bibanan redan från början byggs dubbelspårig även på en kortare sträcka omedelbart norr om anslutningspunkten mellan bibanans östra del och Nyköpingsbanan, tillräckligt lång för att medge tågmöten.

Trafikverkets svar:

*Trafikeringen på det statliga järnvägsnätet bestäms i en särskild process, vari tågoperatörerna medverkar och kommer med önskemål. Trafikeringen regleras inte i järnvägsplanen. Projektet syftar till att anlägga nya spår för persontrafik mellan Järna och Linköping. Järnvägsplanen omöjliggör dock inte en framtida utökning av trafikeringen på Nyköpingsbanan. Frågan är vidarebefordrad till berörd instans inom Trafikverket.*

*All planering i projektet utgår från trafikering enligt Trafikverkets basprognos för 2040. Inför arbetet med järnvägsplanen har ett omfattande arbete lagts ned i kapacitetsutredningar som visar att förslaget har tillräcklig kapacitet utifrån basprognosen. Delar av den befintliga Nyköpingsbanans enkelspår bibehålls efter att en avvägning mellan kostnader och nyttor gjorts.*

*Trafikverket tar med sig synpunkten om pendlarparkering vid Skavsta resecentrum och ska medverka till en helhetslösning för trafikförsörjningen i området i nära dialog med Nyköpings kommun och Region Sörmland.*

*Sedan tiden för samrådet har Trafikverket träffat en avsiktsförklaring tillsammans med Region Sörmland och Nyköpings kommun avseende planering av ny infrastruktur till Skavsta flygplats, Skavsta resecentrum och Skavsta verksamhetsområde. Tillgängligheten till dessa målpunkter ska tillgodoses för samtliga trafikslag. Trafikverket vidarebefordrar synpunkten om pendlarparkering till Nyköpings kommun som har tagit fram ett planprogram för Skavsta utvecklingsområde. Planprogrammet utgör steget före detaljplanen i den kommunala planprocessen.*

#### 4.6 Samråd med allmänheten

Ett första samråd med allmänheten genomfördes – inom ramen för järnvägsplanen för Ostlänken, delen Sjösa–Skavsta – i form av ett öppet hus den 11 maj 2017. Samrådsmötet hölls på mötesplatsen Träffen i Nyköping kl. 17.00–20.00. Under denna tid ställdes kartmaterial ut och personer från Trafikverkets och Nyköpings kommuns projektorganisation närvarade för att besvara frågor och ta emot synpunkter. En gång varje timme hölls det även muntliga presentationer av Trafikverket. Samrådet besöktes av cirka 130 personer. På mötet fanns även möjlighet att inkomma med frågor och synpunkter skriftligen.

Ett andra samråd med allmänheten hölls digitalt under perioden 3 december 2021 till 20 januari 2022. Folkhälsomyndighetens råd och rekommendationer för att förhindra smittspridning av covid-19 medgav inte att ett fysiskt möte kunde anordnas denna gång. Handlingarna ställdes ut på Nyköpings stadshus och på Nyköpings stadsbibliotek och fanns även tillgängliga på Trafikverkets webbplats där allmänheten kunde lämna sina synpunkter, i synpunktsformuläret men även på den interaktiva kartan som tagits fram för webben.

För att skapa kännedom om samrådet och driva trafik till Trafikverkets webbplats ([www.trafikverket.se/ostlankennykoping](http://www.trafikverket.se/ostlankennykoping)) annonserades under den andra samrådsperioden ett inlägg på Facebook den 6–13 december. I såväl inläggets text som i Trafikverkets svarskommentarer framgick att formella synpunkter lämnas via Trafikverkets webbplats. Inlägget riktades till personer i åldern 18 år eller äldre som bor eller nyligen varit inom en radie på 5 kilometer från den planerade spårlinjen inom järnvägsplanen för Ostlänken, delen Bibana Nyköping. Inlägget kommenterades totalt 61 gånger, varav 11 var Trafikverkets svar. Majoriteten av kommentarerna berörde politiska beslut om till exempel stationslägen och investeringskostnad för Ostlänken som helhet, snarare än järnvägsanläggningen på sträckan Bibana Nyköping.

Utöver de öppna samrådstillfällena har allmänheten löpande under projektet haft möjlighet att komma med frågor och synpunkter via synpunktsformuläret som finns på Trafikverkets hemsida ([www.trafikverket.se/ostlankennykoping](http://www.trafikverket.se/ostlankennykoping)).

Här sammanfattas de synpunkter på projektet som har inkommit från privatpersoner samt Trafikverkets svar, först från samrådet av spårlinjen 2017 (avsnitt 4.6.1) och därefter från samrådet av järnvägens utformning och planförslagets konsekvenser vintern 2021/2022 (avsnitt 4.6.2).

#### 4.6.1 Synpunkter på spårlinjen (2017)

##### *Åtgärdsvalsstudie för projekt Ostlänken*

En skrivelse efterfrågar en åtgärdsvalsanalys för projektet.

##### Trafikverkets svar:

*Om ett beslutsunderlag som motsvarar en åtgärdsvalsstudie redan finns kan Trafikverket komma fram till att det inte behövs någon ny studie. Exempel på sådana beslutsunderlag är en förstudie enligt tidigare regler, en kommunal eller en regional plan.*

*Inom program Ostlänken finns både förstudie och järnvägsutredning framtagen och Trafikverket har beslutat att dessa underlag är tillräckliga som underlag för den fortsatta planeringen av Ostlänken.*

##### *Alternativ till projekt Ostlänken*

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

Trafikverkets svar:

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

*Trafikering med andra tåg för minskad restid*

Önskemål om att trafikera med bättre tåg för att minska restid framförs.

Trafikverkets svar:

Trafikeringen på det statliga järnvägsnätet bestäms i en särskild process, vari tågoperatörerna medverkar och kommer med önskemål. Trafikeringen är således en fråga för marknaden och regleras inte i järnvägsplanen. Projektet syftar till att anlägga nya spår för persontrafik mellan Järna och Linköping.

*Svårförståeligt underlag vid öppet hus*

Det påtalas att det i det tillgängliga samrådsmaterialet är svårt att förstå hur den planerade linjen kommer att se ut i landskapet.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar till sig synpunkten och ser över framställningen av materialet med beskrivningar inför nästa samråd.

*Riksintresse i konflikt med enskilda intressen*

Ett flertal synpunkter från boende gör gällande att det är orimligt att riksintresse för kultur- och naturvård väger tyngre än bondemiljö och enskildas intresse.

Trafikverkets svar:

Miljöbalken anger att områden som är av nationell betydelse för vissa samhällsintressen kan klassas som riksintresse. Det innebär i sin tur att områdets värden är så stora att de ska ges företräde vid beslut som rör användning av mark och vatten i området. Hushållning med naturresurser är en viktig grundtanke bakom klassningen av områden som riksintresse. Målet är helt enkelt att mark och vatten ska användas för det eller de ändamål de är bäst lämpade för. Ett område som pekats ut som riksintresse ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada dess värden.

Bestämmelserna i 3 kap. miljöbalken utgår från att man med god planering och hänsynstagande ska kunna använda mark- och vattenområden för flera olika ändamål. Olika intressen och önskemål om användning av ett område kan dock både konkurrera och stå i direkt konflikt med varandra. Att ett område anges som riksintresse för ett visst ändamål markerar dock vilket intresse som ska ges företräde framför andra allmänna och enskilda intressen när frågor om markanvändning avgörs.



### *Tunnlar för att minska intrång i kulturhistoriska miljöer*

I en skrivelse framförs att fler tunnlar skulle minimera intrången i kulturhistoriska miljöer.

#### Trafikverkets svar:

Trafikverket är medvetet om de höga kulturhistoriska värdena som är kopplade till många av områdena. I det pågående spårlinjearbetet studerar Trafikverket möjligheterna att justera spårlinjen för att i möjligast mån minska intrång i dessa kulturhistoriska miljöer. Att anlägga tunnlar är kostsamt och de natur- och kulturhistoriska miljövinsterna bedöms inte alltid stå i proportion till den stora investeringskostnaden. Även faktorer som områdets topografi, geologi och hydrogeologi påverkar var det är lämpligt att anlägga tunnlar.

*Passager för arbets- och jordbruksmaskiner samt oro för delning av bruksbar jord*  
Oro för att broar och tunnlar inte anpassas för arbets- och jordbruksmaskiner uttrycks. Även oro för att bruksbar jord delas upp av anläggningen lyfts fram.

#### Trafikverkets svar:

I det pågående spårlinjearbetet studerar Trafikverket möjligheterna att justera spårlinjen för att i möjligast mån minska intrånget på intilliggande fastigheter och minimera den barriäreffekt anläggningen kan förväntas medföra. Restytor ska i möjligaste mån undvikas. I det fortsatta studerar Trafikverket även på vilket sätt markägare nyttjar och har åtkomst till sina fastigheter. Funktionen ska kvarstå efter anläggandet av järnvägen. Trafikverkets intention är att jordbruksmaskiner ska kunna ta sig under de allra flesta broar.

*För närvarande pågår ett arbete med omläggning av vägar och passager för att säkerställa att framkomligheten tvärs den nya järnvägsanläggningen ska kunna upprätthållas. De förslag som tas fram kommer att presenteras på nästa samråd. Trafikverkets markförhandlare kommer fortsättningsvis att vara i kontakt med berörda fastighetsägare för diskussion kring bruksvägar med mera.*

#### Uppdaterat svar 2022-04-20:

Arbetet med omläggning av vägar och passager har efter samrådet 2017 fortskridit och de förslag som arbetats fram presenterades på samrådet vintern 2021/2022.

### *Behov av viltpassager*

I en skrivelse påtalas att viltpassager saknas. Större viltpassager efterfrågas vid vägar och vattendrag.

#### Trafikverkets svar:

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

Uppdaterat svar 2022-04-20:

*I det fördjupade arbetet kring passager har passagemöjligheterna detaljstuderats och finns redovisade i järnvägsplanen med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning.*

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

**Ridstigar och jakt**

Det påtalas att jakt och ridning är populära aktiviteter i området och att det är viktigt med bra ridstigar.

Trafikverkets svar:

*Trafikverket tackar för informationen som kommer att beaktas i den fortsatta projekteringen.*

#### 4.6.2 Synpunkter på samrådshandlingarna (2021/2022)

**Järnvägssystemet**

Många synpunkter rör politiska beslut om till exempel hastigheten och investeringskostnad för Ostlänken och nya stambanor som helhet, snarare än järnvägsanläggningen på sträckan Bibana Nyköping. Vissa ställer sig positiva till järnvägsutbyggnaden medan andra är mer negativa och bland annat anser att projektet endast syftar till att storstadsbor ska kunna ta sig fram snabbt och klimatsmart medan landsbygden får betala priset genom förstörd natur. I någon skrivelse ifrågasätts Trafikverkets påstående att alla synpunkter är viktiga eftersom planerna tillåts fortgå trots att de flesta skriver att de inte vill ha något snabbtåg.

En synpunktlämnare anser att det är betydligt viktigare med centrala stationslägen och att tågen avgår frekvent och i tid än att det ska gå att åka med snabbtåg från Skavsta. För boende centralt i Nyköpings tätort kommer Ostlänken inte att innebära någon restidsvinst vid pendling till Stockholm eftersom man först måste ta sig till Skavsta. I stället för nuvarande förslag vill synpunktlämnaren hellre se att Trafikverket ser till att tågtrafiken på de befintliga spåren fungerar till 100 procent i hela Mälardalsregionen.

I en annan skrivelse ifrågasätts hur Trafikverket kan planera för bibanan och försvara den som en god samhällsinvestering. I stället föreslås pendeltrafik i form av eldrivna bussar på sträckan mellan Nyköpings tätort och Skavsta flygplats. Synpunktlämnaren efterlyser kalkylen för bibanan och undrar över tidshorisonten som den är tänkt att räknas hem på.

### Trafikverkets svar:

Det genomförda samrådet syftar inte till huruvida järnvägen ska byggas eller inte utan om järnvägsanläggningens utformning och dess påverkan. Beslutet att bygga Ostlänken togs i och med att regeringen fattade beslut om innehållet i den nationella planen för transportinfrastrukturen. Den nationella planen är en trafikslags-övergripande åtgärdsplan som beskriver hur den statliga transportinfrastrukturen ska underhållas och utvecklas. Den nu aktuella nationella planen för perioden 2018–2029 fastställdes av regeringen i juni 2018 och i den har regeringen pekat ut Ostlänken som ett av de objekt vars byggande ska påbörjas under planperioden.

Ostlänken är en del av de nya stambanorna ska knyta ihop de tre storstadsregionerna Stockholm, Göteborg och Malmö samt fungera som ett alternativ till flyg. Redan idag är Södra stambanan mellan Norrköping och Linköping och Västra stambanan på sträckan Katrineholm–Flen–Järna hårt belastade med trafik. Den höga belastningen innebär förlängda restider till följd av exempelvis hastighetsnedsättningar och underhållsarbeten. Det råder också större risk för störningar som kan medföra ytterligare förlängda restider. Den täta trafiken medför även svårigheter att utföra större underhållsåtgärder som kräver att järnvägen är fri från tågtrafik.

I takt med att regionerna Östergötland och Mälardalen utvecklas och växer ökar behovet av persontransporter för både arbetsresor och fritidsresor. Efterfrågan på tågresor är redan idag större än utbudet. På grund av den redan höga trafikbelastningen är det idag inte möjligt att sätta in fler tåg på de tider när efterfrågan på tågresor är som störst, utan att förlänga restiderna. I dagsläget hämmas utveckling av tågtrafiken och därmed även en övergång till ett mer miljöanpassat och hållbart resande.

Genom att bygga Ostlänken och resterande sträckor av de nya stambanorna kan persontrafiken flytta över till dessa och då frigörs kapacitet på de gamla banorna så att vägarnas godstrafik i sin tur kan flyttas över dit. Ett sammanhållet höghastighetsnät mellan Sveriges tre storstadsregioner kommer också att vara nödvändigt för att tåget på allvar ska kunna konkurrera med flyget.

Bibanan är en viktig del av helheten i det nya järnvägssystemet för Ostlänken och korridoren ingår i regeringens tillåtighetsbeslut som ger Trafikverket rätt att bygga en ny järnväg inom den angivna korridoren. Projektet förväntas ge betydande förbättringar även för boende i Nyköpings kommun. Kapaciteten i spårsystemet utökas vilket skapar förutsättningar för bättre punktlighet och tillförlitlighet. Med snabba persontåg och regionaltåg får Nyköping snabbare restider jämfört med idag även om resan till stationen fortsättningsvis måste ske med buss, bil eller cykel.

En samhällsekonomisk analys kan inte göras av enskilda delar av den nya järnvägen utan behöver ta hänsyn till hela systemet. Under 2018 utförde Trafikverket en samhällsekonomisk analys för hela utbyggnaden av Ostlänken. Rapporten (Ostlänken nytt dubbelspår Järna-Linköping, alt 2, JO1811) finns diarieförd på diarienummer TRV 2015/14390.

Vid en sammanvägning av projektets samhällsekonomiska effekter bedöms Ostlänken ha en så kallad nettonuvärdeskvot som understiger noll. De positiva effekter som uppstår, till exempel för resenärer och trafikföretag, överväger inte de negativa effekterna, som till stor del består av investeringskostnaden. Den sammanvägda samhällsekonomiska bedömningen är därför negativ.

Komplexiteten i att planera för morgondagens infrastruktur framgår dock tydligt i [Trafikverkets slutredovisning av uppdrag angående nya stambanor för höghastighetståg](#). I rapporten noteras att metoden som används för den samhällsekonomiska bedömningen har svårt att fånga upp flera positiva effekter, däribland effekter på arbets- och bostadsmarknader, överflyttningseffekter från flyg till tåg och tillkommande utlandsresor med tåg.

#### **Spårlinje**

En skrivelse föreslår att en växel på ett av bibanans spår ska förläggas närmare Skavsta bangård. Med bibehållen funktion behöver då cirka 3 kilometer järnväg inte byggas.

#### **Trafikverkets svar:**

Trafikverket tackar för synpunkten och förslaget på ny anslutning mellan den västra delen av bibanan och den nya stambanan. En dialog kring funktion och upprätthållande av kvalitet och kapacitet har dock förts kontinuerligt med många olika aktörer, däribland Trafikverkets enhet Kapacitetscenter som utför kapacitetsanalyserna, med slutsatsen att nuvarande förslag kvarstår.

#### **Buller**

En fastighetsägare uttrycker önskemål om att mätning av ljud och utformning av bullerskyddsåtgärder genom tätorten ska utföras så att även ljud, av olika frekvens, som stiger uppåt mäts och hindras från att störa omgivningen. Fastigheten i fråga är belägen nära men betydligt högre än järnvägen och fastighetsägaren ser en fara i att mätprogram och bullerskydd i huvudsak utformas för horisontella störningar.

I en annan inkommen skrivelse uttrycker en fastighetsägare oro över hur boende kommer att påverkas av tågtrafiken när Ostlänken tas i drift, med avseende på buller men även på belysning, signaler, med mera. Av samrådsmaterialet att döma ser det ut som att spåret kommer att hamna närmare fastighetsägarens bostadsbyggnad, vilket upplevs som olustigt.

#### **Trafikverkets svar:**

Trafikverket utreder behovet av bullerskyddsåtgärder för bullerberörda byggnader, det vill säga de byggnader som på grund av den här järnvägsplanen utsätts för buller från Ostlänken som överskrider riktvärden för trafikbuller om inga bullerdämpande åtgärder vidtas. Fastigheterna i fråga är inte bullerberörda.

Mer information kring hur bullerberäkningarna har utförts och vilka järnvägsnära och fastighetsnära bullerskyddsåtgärder som kommer att vidtas finns i [MKB för samråd, bilaga 2: PM Buller](#) som ingick i samrådsmaterialet och som nu går att ta del av på Ostlänkens dokumentsida på Trafikverkets webbplats: <https://bransch.trafikverket.se/ostlanken-dokument>.

*Med avseende på det minskade avståndet till den ena av fastigheterna är det korrekt att järnvägsmarken hamnar närmare den fastigheten. Själva spåret kommer dock att ligga kvar i sitt befintliga läge så avståndet till tågtrafiken kommer att bli detsamma. Den utökade järnvägsmarken behövs för att möjliggöra en breddning av den befintliga järnvägens sektion för att få plats med bland annat nya kontaktledningsstolpar och diken.*

*Uppdaterat svar 2023-03-24:*

*Efter samrådet vintern 2021/2022 uppdaterade Trafikverket dokumentet PM Buller utifrån inkomna synpunkter samtidigt som ett parallellt arbete med vidare bullerberäkningar genomfördes. Den uppdaterade bullerutredningen som ingick i det kompletterande samrådet för bullerberörda redovisas i [MKB, bilaga 2: PM Buller](#). Observera att slutversionen av PM Buller publiceras på Trafikverkets webbplats i och med att järnvägsplanen kungörs för granskning.*

***Bullerskyddsskärmar***

*En fastighetsägare undrar över hur förslaget på bullerskyddsåtgärder vid sin fastighet ser ut och påtalar att järnvägsnära bullerskyddsskärm är det enda som kan ge någon effekt. Fastighetsägaren ser gärna att en skärm utformas med plexiglas eller bullerdämpande glas.*

*En annan fastighetsägare i samma område lyfter också gestaltningen av bullerskydd och vikten av dessa ska vara genomsläppliga för att inte förfula stadsmiljön och skymma utsikten och solen för de fastigheter som ligger intill.*

*Trafikverkets svar:*

*Detta område kommer att skyddas av en bullerskyddsskärm som är 1,5 meter över rälsöverkant. Eftersom den är placerad i ett område med bullerskyddsskärmar på båda sidorna om spåret, behöver skärmarna vara absorberande för att undvika reflektioner av ljud. För närvarande slutförs arbetet med gestaltningsprogrammet som drar upp riktlinjerna för hur järnvägsanläggningen ska gestaltas. Trafikverket tar med sig synpunkten och ser om det går att inkludera genomsläppliga fält i skärmen för ökad ljusgenomsläpplighet. Bygglov kommer att sökas för bullerskyddsskärmarna.*

***Vegetation***

*En synpunktslämnare anser att Trafikverket bör åläggas att nyttja de vegetationsklädda ytorna på bank och i skärning längs hela Ostlänkens sträckning till att odla växter som särskilt gynnar biologisk mångfald.*

*Trafikverkets svar:*

*Trafikverket tackar för synpunkten och planerar för att slänterna längs Ostlänken ska vara vegetationsbegränsade. Banvallens lutning är utformad för att säkerställa tillväxten av marktäckande ört- och gräsvegetation för att mildra den effekt spåren har på landskapet och ge utrymme för ängsväxter. Därtill kommer vegetationen att kunna hjälpa till med rening och fördröjning av dagvatten såväl som att fungera som erosionsskydd.*

### *Passager*

I ett flertal skrivelser lyfts vikten av passager tvärs bibanan för att undvika barriäreffekter. Önskemål framförs bland annat om att passagen på Öster i tätorten ska vara kvar och att den även ska rustas upp med lampor och speglar för ökad trygghet.

I en annan skrivelse uttrycks önskemål om att gångpassagen i plan, cirka 230 meter öster om Nyköpingsån inte ska stängas när Ostlänken tas i drift. Inte minst med tanke på nybyggnationerna vid kvarteret Perioden kommer här att bo många människor vars tillgänglighet till stadskärnan behöver värnas.

En synpunktslämnare påtalar att det i höjd med Minninge inte finns någon förbindelse mellan Dammgruvan och Ryssberget idag och önskar en passage i området. Det är långt till alternativa övergångar och bland annat löpare genar idag över spåren.

### Trafikverkets svar:

*Samtliga passager som planeras framgick av samrådsmaterialet (se till exempel [Temakartor landskapets värden, rekreation och jordbruksmark](#)) som nu går att ta del av på Ostlänkens dokumentsida på Trafikverkets webbplats: <https://bransch.trafikverket.se/ostlanken-dokument>. Barriäreffekterna och lokalisering av passager har varit en viktig del i den helhetsbedömning som gjorts av järnvägens sträckning. Vid en sammanvägd bedömning har behovet av passager bedömts vara uppfyllt.*

*Tunneln som förbinder Tegnérsgatan och Östra Rundgatan kommer att bibehållas i sin nuvarande utformning. Önskemålet om upprustning vidarebefordras till Nyköpings kommun. Gångpassagen strax öster om Nyköpingsån kommer däremot att stängas. Under bron över ån finns dock utrymme för att anlägga en ny gångpassage som kan ersätta den som stängs.*

*Förslaget till utformning är framtaget utifrån ett helhetsperspektiv där landskapets förutsättningar, tekniska förutsättningar, måluppfyllelse och den samhällsekonomiska nyttan har vägts samman. Trafikverket verkar för att ändamålet med järnvägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Hänsyn har tagits till de som bor och verkar i området, till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden.*

### *Sörmlandsleden*

En synpunktslämnare påtalar att Sörmlandsledens dragning är felaktig i samrådsmaterialet och frågar om det är Trafikverket som kommer att lägga om leden. Synpunktslämnaren är även intresserad av hur passagemöjligheterna kommer att se ut när Ostlänken har tagits i drift.

### Trafikverkets svar:

*Trafikverket tar till sig synpunkten och kommer att se över kartmaterialet inför att miljökonsekvensbeskrivningen ska skickas in till länsstyrelsen för godkännande och järnvägsplanen ställas ut för granskning. Separata samrådsmöten har hållits med företrädare för Sörmlandsleden för att säkerställa att funktionen upprätthålls.*

*Samtliga passager som planeras framgick av samrådsmaterialet (se till exempel [Temakartor landskapets värden, rekreation och jordbruksmark](#)) som nu går att ta del av på Ostlänkens dokumentsida på Trafikverkets webbplats: <https://bransch.trafikverket.se/ostlanken-dokument>. Barriäreffekterna och lokalisering av passager har varit en viktig del i den helhetsbedömning som gjorts av järnvägens sträckning. Vid en sammanvägd bedömning har behovet av passager bedömts vara uppfyllt.*

*Uppdaterat svar 2023-03-24:*

*I Nyköping passerar bibanan Nyköpingsån på befintlig bro och detsamma gäller för Sörmlandsleden som sträcker sig längs med ån. För Nyköpingsån, strandskyddsområde och av riksintresse för friluftsliv, och Sörmlandsleden förväntas den nya järnvägsanläggningen inte innebära någon påverkan.*

*Rekreationsområdet Ekensberg*

*I ett flertal skrivelser lyfts vikten av att minimera påverkan på rekreationsområdet Ekensberg. Järnvägens föreslagna sträckning anses göra ett stort ingrepp i Ekensberg eftersom det huvudsakliga motionsspåret genomskärs. En något sydligare dragning av spåret önskas för att minska intrånget i friluftslivet.*

*I ett flertal skrivelser framförs konkreta förslag på hur lösningen skulle kunna se ut för att bevara motionsspåret genom att låta bibanan och Nyköpingsbanan vara samförlagda hela vägen mellan anslutningspunkten och in till tätorten i stället för att riva delar av Nyköpingsbanan. Förståelse uttrycks för att Trafikverket ser behovet av en så rak spårlinje som möjligt men att restidsvinsterna skulle väga upp för intrånget i ett välbesökt rekreationsområde ifrågasätts starkt. Kostnaderna för att riva delar av Nyköpingsbanan antas vara större än att behålla denna del och minska nybyggnationen av järnväg. Önskemål framförs även om kompensation av Trafikverket för ny dragning av motionsspåret och att motionsspåret som helhet ska förse med elljus.*

*Önskemål framförs även om att alla viktiga vägar till rekreationsområdet ska bevaras. Passagen mellan Ekensberg och Sjösa samhälle utgörs av en grusväg som regelbundet används av Nyköpings Orienteringsklubb och andra. Även för de boende i Bryngelstorp, söder om spåret, påtalas vikten av passagemöjligheter för åtkomst till rekreationsområdet Ekensberg.*

*Trafikverkets svar:*

*Stor vikt har lagts vid att minimera påverkan på rekreationsområdet Ekensberg och järnvägen har placerats så långt söderut som möjligt för att intrånget i rekreationsområdet inte ska bli ännu större. Förslaget till utformning är framtaget utifrån ett helhetsperspektiv där landskapets förutsättningar, tekniska förutsättningar, måluppfyllelse och den samhällsekonomiska nyttan har vägts samman. Trafikverket verkar för att ändamålet med järnvägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Hänsyn har tagits till de som bor och verkar i området, till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden.*

Anslutningspunkten mellan Nyköpingsbanan och bibanan och järnvägens sträckning mellan denna och tätorten har i huvudsak bestämts av spårtekniska krav som kraftigt begränsar möjligheterna till alternativa lokaliseringar. Vid utformningen av linjen har särskild hänsyn tagits till att möjliggöra så hög hastighet som möjligt för tåg på bibanan som kör in på den nya stambanan. Beslut om kompensation fattas inte inom ramen för järnvägsplanen utan förhandlingar sker först när järnvägsplanen har vunnit laga kraft.

Stor vikt har lagts vid att bevara kopplingarna till rekreationsområdet. En ny väg anläggs över järnvägen för att ge boende i Bryngelstorp tillgång till rekreationsområdet, både till fots och med cykel. Norr om spåret anläggs en gångstig som ersätter den stig som kapas av järnvägen. En väg anläggs även från väster för att ge fortsatt tillgång till Karsbol och Ekensberg.

Grusvägen mellan Ekensberg och Sjösa samhälle kommer att stängas av. I samråds-handlingen föreslogs att vägen skulle ersättas med en gångväg under bron vid Tunsättersbäcken. Denna stig skulle ge tillgång till rekreationsområdet och fornlämningsområdet vid Sjösa gruvor för boende i Sjösa. Eftersom Trafikverket inte kan ta mark i anspråk för en gångväg som inte anläggs intill en statlig väg kommer vägen dock att utgå från förslaget såvida inte kommunen och Trafikverket kan komma överens med markägaren. Hur tillgängligheten till rekreationsområdet ska tillgodoses för de boende i Sjösa är för närvarande föremål för en översyn.

Samtliga passager som planeras framgick av samrådsmaterialet (se till exempel [Temakartor landskapets värden, rekreation och jordbruksmark](#)) som nu går att ta del av på Ostlänkens dokumentsida på Trafikverkets webbplats: <https://bransch.trafikverket.se/ostlanken-dokument>. Barriäreffekterna och lokalisering av passager har varit en viktig del i den helhetsbedömning som gjorts av järnvägens sträckning.

#### Uppdaterat svar 2023-03-24:

Gångvägen under bron vid Tunsättersbäcken har utgått från planförslaget och redovisas inte längre på illustrationskartan. För boende i Sjösa innebär detta en längre färdväg mellan hemmet och rekreationsområdet Ekensberg.

#### **Påverkan under byggtiden**

I en skrivelse uttrycker en fastighetsägare oro över hur boende kommer att påverkas under byggtiden, dels av buller, dels vid sprängningsarbeten eftersom bostadsbyggnaden ligger på berg.

En annan fastighetsägare önskar att noggranna mätningar av rörelser i mark som kan leda till sprickbildning i fastigheter ska utföras inom ramen för byggnationen. Detta bör inkludera mätningar före byggnation, under byggnation samt efter att järnvägsanläggningen är tagen i drift.



Trafikverkets svar:

Trafikverket kommer att ställa miljökrav vid upphandling av entreprenörer. Före byggstart kommer entreprenören att redovisa hur riktvärden för buller under byggtiden ska klaras. Vid klagomål och eventuella överskridanden arbetar Trafikverket med olika åtgärder enligt en så kallad åtgärdstrappa som beskrivs i projektets miljökonsekvensbeskrivning.

I byggskedet kan vibrationspåverkan uppkomma, dels från sprängningsarbeten, dels från spontning och pålning. Trafikverket kommer att definiera ett inventeringsområde i närheten av planerade arbeten. Inom detta område kommer påverkan av vibrationer på byggnader att utredas. Inför att de vibrationsalstrande arbetena kommer att utföras erbjuds en besiktning av byggnaden. När de vibrationsalstrande arbetena har avslutats kommer en efterbesiktning av byggnaden att genomföras. Vid denna jämförs påverkan med protokoll från förbesiktningen och behov av åtgärder identifieras. Fastigheterna i fråga ligger inte på ett sådant avstånd från planerade arbeten att de riskerar att påverkas.

Ida Hohenthal

Projektledare, delprojekt Nyköping

## 5 Underlag

- Inkomna skrivelser
- Samrådsredogörelse Förstudie, november 2002
- Samrådsredogörelse Järnvägsutredning Ostlänken avsnittsutredning Järna-Norrköping, september 2009
- Samrådsredogörelse Samrådsunderlag, oktober 2016
- Samrådsredogörelse Kompletterande lokaliseringstudredning, Bibana Nyköping, oktober 2017
- Samrådsredogörelse Järnvägsplan för Ostlänken, delen Sjösa–Skavsta, november 2017

## Bilaga 1 – samrådsrets 2017

Boverket	Nyköpings Hembygdsförening
Elsäkerhetsverket	Nyköpings Jakttskytteklubb
Energimyndigheten	Nyköpings kommun
Europakorridoren	Nyköpings ridsällskap
Folkhälsomyndigheten	Nyköpings scoutkår
Fortifikationsverket	Nyköping-Östgötalänken AB
Friluftsförbundet Nyköping	Onyx näringslivsutveckling i Oxelösund och Nyköping AB
Försvarsmakten	Oxelösunds hamn AB
Green Cargo	Regionförbundet Sörmland
Gästabudstaden AB	Riksantikvarieämbetet
Havs- och vattenmyndigheten	Sjöfartsverket
Jernhusen	Sjösa IF
Kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet	Skanova
Landstinget i Sörmland	SSAB
LRF Södermanland	Stambanan.com
Luftfartsverket	Statens fastighetsverk
Länsstyrelsen i Södermanlands län	Statens geotekniska institut (SGI)
Länstrafiken Sörmland AB	Stockholm Skavsta Airport AB
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)	Strålsäkerhetsmyndigheten
Mälardalstrafik AB	Svenska Jägareförbundet
Naturskyddsföreningen Södermanland	Svenska kyrkan
Naturvårdsverket	Sveriges geologiska undersökning (SGU)
Nyköpings frisksportklubb	Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI)

Sörmlands museum

Sörmlandsleden

Telenor Sverige AB

Tillväxtverket

Trafikanalys

Transportstyrelsen

Tågoperatörerna

Vattenfall AB

Villaägarna i Nyköping

VTI

Östsvenska handelskammaren

## Bilaga 2 – samrådsrets 2021/2022

Ambulanssjukvården Sörmland	Havs- och vattenmyndigheten
Arbetsmiljöverket	Hundfolket i Nyköping
Botaniska sällskapet Stockholm	Jernhusen
Boverket	Jordbruksverket
Circle K Stavsjö	Jägarnas Riksförbund
Cykelfrämjandet Sörmland	Jönåkers Häradsallmänning
Cykelklubben Dainon	Kommunbygderåd Nyköping
E.ON Elnät Sverige AB	Lantmäteriet
Elsäkerhetsverket	Livsmedelsverket
Energimyndigheten	LRF Södermanland
Europakorridoren	Luftfartsverket
Folkhälsomyndigheten	Länsstyrelsen i Södermanlands län
Fortifikationsverket	Löparkklubben Nyköpings Runners
Friluftsförbundet Nyköping	Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)
Fågelföreningen Tärnan	Mälardalstrafik Mälal AB
Fältbiologerna	Naturhistoriska riksmuseet
Föreningen Sörmlands Ornitologer	Naturskyddsföreningen Södermanland
Föreningen Sörmlandsentomologerna	Naturvårdsverket
Försvarsmakten	NTF Sörmland-Örebro län-Östergötland
Global Connect/IP-Only	Nyköping i samverkan (NYSAM)
Green Cargo	Nyköping Vatten
Griparna Speedway	Nyköping-Oxelösunds
Gästabudstaden AB	Vattenverksförbund

Nyköpings biodlare	Statens geotekniska institut (SGI)
Nyköpings Brukshundklubb	Stavsjö Krog & Kafé
Nyköpings Frisksportklubb	Stockholms Skavsta Utveckling
Nyköpings Hembygdsförening	Strålsäkerhetsmyndigheten
Nyköpings kommun	Svenska Jägareförbundet
Nyköpings Orienteringsklubb	Svenska kraftnät
Nyköpingsåarnas vattenvårdsförbund	Svenska kyrkan
Nyköping-Östgötalänken AB	Sveriges biodlares riksförbund
ONYX näringslivsutveckling AB	Sveriges geologiska undersökning (SGU)
Orienteringsklubben Hällen	Sveriges meteorologiska institut (SMHI)
Oxelösunds kommun	Sveriges Sportfiske- och Fiskevårdsförbund
Pensionärernas riksorganisation (PRO)	Sveriges åkeriföretag
Polismyndigheten Region Öst	Södermanlands Hembygdsförbund
Postnord	Södermanlandsbataljonen/27:e hemvärnsbataljonen
Region Sörmland	Sörmlands museum
Region Östergötland	Sörmlandskustens räddningstjänst
Riksantikvarieämbetet	Sörmlandsleden
Sjöfartsverket	Sörmlandstrafiken
Sjösa IF	Tele2 Sverige AB
Skanova	Telenor Sverige AB
Skogsstyrelsen	Tillväxtverket
SSAB	Trafikanalys
Stambanan.com	Transportstyrelsen
Statens fastighetsverk	

Tåg företagen

VTI

Vattenfall AB

Östsvenska handelskammaren

Villaägarna Nyköping Oxelösund







**TRAFIKVERKET**

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1.  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)

## **KS § Förprojektering av allmän plats - projekt Ribban**

### **Diarienummer: KK23/250**

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutade 2020-10-27 att detaljplanearbete för Ribban 5 m.fl. får inledas. Förslag till ny detaljplan för området har varit föremål för samråd under perioden 2022-12-12 till och med 2023-01-20.

Planområdet är beläget inom ett område som i kommunens översiktsplan (Nyköping 2040) är utpekad som område lämpligt att utveckla till stadskaraktär i kvartersstruktur med blandning av bostäder och verksamheter. Vidare ska man inom planen skapa förutsättningar för skola och samtidigt se över trafikstrukturen kring området för en ökad trafiksäkerhet och möjligheter att länka samman områden i linje med översiktsplanens intentioner.

Syftet med förprojekteringen avgränsas till att beskriva utformningen och tekniska lösningar inom allmän platsmark, så mycket i detalj att detaljplanens genomförande kan utvärderas, framför allt med hänseende till ett framtida klimat med högre havsnivåer, ökade mängder nederbörd och högre grundvattennivåer där finns det risk att planområdet översvämmas och skadas om inga åtgärder vidtas. Förprojekteringen ska även, baserat på underlaget, ta fram en kostnadsuppskattning för den allmänna platsens genomförande.

Förprojekteringen kommer att redovisa/hantera:

- "Trycktesta" föreslagen struktur och hantera kvarstående trafikfrågor
- Gatuprojektering inklusive detaljerad höjdsättning utifrån valt åtgärdsförslag. Eventuella fastighetsregleringar
- Se över den tekniska försörjningen inom allmän platsmark samt samordna med eventuella åtgärder inom kvartersmark
- VA-projektering och ledningssamordning
- Avfallshantering
- Dagvatten och grundvatten
- Skyfall
- Framtida havsnivåer
- Driftkostnader för tekniska anläggningar
- Utredda geotekniska förutsättningar
- Belysning
- Landskap, övergripande gestaltungsprogram
- Markmiljö (återkontaminering från ej sanerade områden).
- Arbetsmiljöplan
- Kostnadsbedömning - kalkyl.

Kostnaden för förprojekteringen är uppskattad till 2 300 000 kronor.

Investeringen finns upptagen i kommunens investeringsplanering, Hypergene nr. 3616 (finansieras med skattemedel) och 3166 (finansieras med exploateringsmedel).

**Prövning av barnets bästa enligt barnkonventionen**

Berör eller påverkar ärendet barn direkt eller indirekt så att det i enlighet med barnkonventionen funnits skäl att genomföra en prövning av barnets bästa?

Ja

Har en prövning av barnets bästa genomförts?

Ja

Om en barnrättsprövning har genomförts, beaktas vad som bedömdes vara barnets bästa i förslag till beslut?

Ja

**Yttranden och yrkanden****Beslutsordning****Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen beslutar

- 1) **att** ge Tekniska divisionen i uppdrag att förprojektera allmän plats inklusive VA-anläggningar inom området för detaljplanearbete Ribban 5 m.fl,
- 2) **att** anvisa 2 300 000 kronor från kommunstyrelsens ofördelade investeringsmedel till Tekniska divisionen för uppdraget,
- 3) **att** investeringen finansieras inom exploatering med medel från sålda exploateringsfastigheter, samt
- 4) **att** kapitaltjänstkostnaderna inarbetas i Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens driftsbudget.

**Reservationer****Bilagor till beslutet:****Beslutet skickas till:**

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden  
Tekniska divisionen  
Samhällsbyggnad  
Ekonomiavdelningen



Kommunstyrelsen

## Förprojektering av allmän plats - projekt Ribban

### Bakgrund

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutade 2020-10-27 att detaljplanearbete för Ribban 5 m.fl. får inledas. Förslag till ny detaljplan för området har varit föremål för samråd under perioden 2022-12-12 till och med 2023-01-20.

Planområdet är beläget inom ett område som i kommunens översiktsplan (Nyköping 2040) är utpekad som område lämpligt att utveckla till stadskaraktär i kvartersstruktur med blandning av bostäder och verksamheter. Vidare ska man inom planen skapa förutsättningar för skola och samtidigt se över trafikstrukturen kring området för en ökad trafiksäkerhet och möjligheter att länka samman områden i linje med översiktsplanens intentioner.

Syftet med förprojekteringen avgränsas till att beskriva utformningen och tekniska lösningar inom allmän platsmark, så mycket i detalj att detaljplanens genomförande kan utvärderas, framför allt med hänseende till ett framtida klimat med högre havsnivåer, ökade mängder nederbörd och högre grundvattennivåer där finns det risk att planområdet översvämmas och skadas om inga åtgärder vidtas. Förprojekteringen ska även, baserat på underlaget, ta fram en kostnadsuppskattning för den allmänna platsens genomförande.

Förprojekteringen kommer att redovisa/hantera:

- "Trycktesta" föreslagen struktur och hantera kvarstående trafikfrågor
- Gatuprojektering inklusive detaljerad höjdsättning utifrån valt åtgärdsförslag. Eventuella fastighetsregleringar
- Se över den tekniska försörjningen inom allmän platsmark samt samordna med eventuella åtgärder inom kvartersmark
- VA-projektering och ledningssamordning
- Avfallshantering
- Dagvatten och grundvatten
- Skyfall
- Framtida havsnivåer
- Driftkostnader för tekniska anläggningar
- Utredda geotekniska förutsättningar

- Belysning
- Landskap, övergripande gestaltningsprogram
- Markmiljö (återkontaminering från ej sanerade områden).
- Arbetsmiljöplan
- Kostnadsbedömning - kalkyl.

Kostnaden för förprojekteringen är uppskattad till 2 300 000 kronor.

Investeringen finns upptagen i kommunens investeringsplanering, Hypergene nr. 3616 (finansieras med skattemedel) och 3166 (finansieras med exploateringsmedel).

### **Prövning av barnets bästa enligt barnkonventionen**

Berör eller påverkar ärendet barn direkt eller indirekt så att det i enlighet med barnkonventionen funnits skäl att genomföra en prövning av barnets bästa?

Ja

Har en prövning av barnets bästa genomförts?

Ja

Om en barnrättsprövning har genomförts, beaktas vad som bedömdes vara barnets bästa i förslag till beslut?

Ja

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen beslutar

- 1) **att** ge Tekniska divisionen i uppdrag att förprojektera allmän plats inklusive VA-anläggningar inom området för detaljplanearbete Ribban 5 m.fl,
- 2) **att** anvisa 2 300 000 kronor från kommunstyrelsens ofördelade investeringsmedel till Tekniska divisionen för uppdraget,
- 3) **att** investeringen finansieras inom exploatering med medel från sålda exploateringsfastigheter, samt
- 4) **att** kapitaltjänstkostnaderna inarbetas i Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens driftsbudget.

Mats Pettersson  
Kommundirektör  
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes  
2023-04-26

Kent Nyman  
Divisionschef Tekniska divisionen  
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes  
2023-04-19

Maria Ljungblom  
Samhällsbyggnadschef  
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes

**Beslut till:**

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden  
Tekniska divisionen  
Samhällsbyggnad  
Ekonomiavdelningen

Detaljplan Ribban 5, del av 6 och 7  
**BARNKONSEKVENSPANALYS**



2022-05-03

**UPPDRAG**

Titel på rapport: Detaljplan Ribban 5, del av 6 och 7  
Status: Barnkonsekvensanalys  
Datum: Slutversion  
2022-05-03

**MEDVERKANDE**

Beställare: Svefa AB  
Kungsleden skotpunkten AB  
Kontaktperson: Anders Wenning  
Tommy Svärd  
Kommun: Nyköpings kommun  
Kontaktperson: Victoria Alstäde  
Konsult: Tyrens AB  
Uppdragsansvarig: Maximilian Bengtsson  
Handläggare: Minna Jersenius  
Kvalitetsgranskare: Ida Ingmansson  
Medverkande: Niklas Robbe, Urban Minds AB  
Johan Böhlmark, Urban Minds AB  
Julia Karlsson, Urban Minds AB  
Jennie Brundin, AB Jennie Brundin



## SAMMANFATTNING

Denna barnkonsekvensanalys (BKA) har tagits fram på uppdrag av Kungsleden Skotpunkten AB och ABB via Svefa AB i samband med framtagandet av detaljplan för Ribban 5, del av 6 och 7 i Nyköpings kommun. Detaljplanen ska möjliggöra för en ny grundskola för årskurserna F-6 och planeras för cirka 750 elever. Utöver ny skolverksamhet planeras befintlig skolverksamhet, Framtidsgymnasiet, att kvarstå.

Syftet med analysen är att utreda och analysera planförslagets konsekvenser för barnrättsperspektivet. Detta görs både genom en granskning av relevanta riktlinjer som prioriterar barnens bästa samt en diskussion med barn som vistas i fastigheternas närområde eller på fastigheten. Som del av analysen utreds även barnens skolvägar och hur barn och unga tar sig runt i området.

Området Ribban ingår i ett utvecklingsområde för blandstad i den gällande översiktsplanen och är ur ett strategiskt perspektiv intressant för en ny skola. I en förstudie, genomförd under år 2021, prövades lämpligheten för skolverksamhet på fastigheten. Det resulterade i ett planförslag som är utgångspunkt för denna BKA. Förslaget innebär en förändrad trafiksituation där Brukslagarvägen ersätts med en gata närmre TGOJ-spåren som en förlängning av Järnvägsgatan.

I kartläggningen studeras områdets befintliga förutsättningar i en målpunktsanalys och en bristanalys. Under arbetet genomfördes ett platsbesök. Dialog fördes med två skolor i närområdet för att få en uppfattning om hur barn använder Ribban idag och vilka framtida behov som finns. Dialogerna genomfördes på Kunskapsskolan med elever i årskurs 8 och på Framtidsgymnasiet med elever från ett av programmen.

I analysen presenteras riktlinjer för barns skolvägar och vistelsemiljöer. Dessa är menade att användas i genomförande för att skapa en god miljö som fokuserar på barnrättsperspektivet. Analysen redogör även för åtgärder att beakta i den fortsatta planeringen där de viktigaste delarna av den fysiska miljön ur ett barnrättsperspektiv är:

- Hastighetsdämpande åtgärder på Hamnvägen för att kunna ta sig till skolan
- Passage över Järnvägsgatans förlängning till "skolskogen"
- Utformning av entréplatsen framför den planerade skolan
- Utformning av busshållplatsen vid skolan
- Platser för att hämta och lämna skolbarn
- Målpunkter för barn och unga
- Skolgården

Generellt anses planförslaget ge positiva konsekvenser för Ribbans framtida trafiksituation sett till barn och ungas vistelsemiljöer och trafiksäkerhet. Det skapas en positiv förändring sett till hållbara resvanor, bland annat genom att det underlättas för barn att kunna cykla hela vägen fram till skolan och att en lugnare trafikmiljö med lägre hastigheter tillskapas med Arnöledens förändrade struktur. Skolgårdens storlek uppfyller riktlinjer enligt Boverkets rekommendationer men i det fortsatta arbetet behöver tillräcklig andel friyta per barn säkerställas.

Den slutliga bedömningen är att de intentioner som finns i planförslaget och de fysiska förutsättningar som finns på platsen, kan utvecklas till ett område som är väl lämpat för barn.

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>1</b>	<b>INLEDNING.....</b>	<b>5</b>
1.1	BAKGRUND .....	5
1.2	BARNKONSEKVENSPANALYS.....	6
1.3	UPPDRAGETS SYFTE.....	6
1.4	AVGRÄNSNING .....	6
<b>2</b>	<b>METOD .....</b>	<b>8</b>
2.1	MÅL OCH STYRDOKUMENT .....	8
2.2	KARTLÄGGNING.....	8
2.3	ANALYS AV DISKUSSIONER.....	8
2.4	SAMLAD BEDÖMNING OCH FORTSATT ARBETE .....	8
<b>3</b>	<b>MÅL OCH STYRDOKUMENT .....</b>	<b>9</b>
3.1	RESVANEUNDERSÖKNING.....	9
3.2	TRANSPORTSTRATEGI FÖR NYKÖPING TÄTORT OCH SKAVSTA .....	9
3.3	ÖVERSIKTSPLAN FÖR NYKÖPING 2040 .....	9
3.4	PÅGÅENDE DETALJPLANER I OMRÅDET .....	10
3.5	FÖRSTUDIEN RIBBAN .....	11
<b>4</b>	<b>KARTLÄGGNING.....</b>	<b>12</b>
4.1	NULÄGESBESKRIVNING .....	12
4.2	PLATSBESÖK .....	13
4.3	MÅLPUNKTSANALYS.....	16
4.4	DIALOG .....	18
4.5	BRISTANALYS.....	20
<b>5</b>	<b>ANALYS AV DISKUSSIONER.....</b>	<b>22</b>
5.1	PLANFÖRSLAGETS DISKUSSIONSPUNKTER .....	22
5.2	MÅLPUNKTSANALYS.....	24
<b>6</b>	<b>PLANFÖRSLAGET.....</b>	<b>26</b>
6.1	FRAMTIDA TRAFIKSITUATION.....	26
6.2	SKOLGÅRDEN OCH SKOLENTRÉN.....	26
<b>7</b>	<b>SAMLAD BEDÖMNING OCH FORTSATT ARBETE.....</b>	<b>29</b>

## 1 INLEDNING

### 1.1 BAKGRUND

Ribban ligger i stadsdelen Spelhagen söder om Nyköpings stadskärna. Spelhagen innehåller framförallt industri- och verksamhetsbebyggelse men har även inslag av bostadsbebyggelse invid Hamnvägen.

Nyköpings stad bestod i början av 1900-talet huvudsakligen av den gamla rutnätsstaden från 1600-talet. Områdena söder och väster om staden utgjordes av öppen odlings- eller naturmark. Industriområdet på dagens Spelhagen planerades och började byggas ut under mellankrigstiden och industriområdet Idbäcken väster om järnvägen först på 1960-talet. Placeringen hade stora fördelar genom dess närhet till både hamnen och järnvägen.

Nyköping karaktäriseras fortfarande av en jämn och låg siluett och den gamla staden är starkt präglad både av rutnätsstadens struktur och en småskalig bebyggelse. Spelhagen och Ribban avviker inte vad gäller stadens siluett men i stadsbilden blir kontrasterna än tydligare. Industriområdets fritt placerade och till ytan stora byggnader har ett väsensskilt uttryck i jämförelse med rutnätsstaden. Med utvecklingen av ett renodlat industriområde kom Spelhagen att få en helt annan karaktär än den gamla rutnätsstaden. I princip allting stod i kontrast till stadsbebyggelsen: strukturen, gatornas utformning, kvarterens form och storlek, tomterna, byggnadernas volymer och höjder, byggnadsmaterialen, gestaltningen mm. Järnvägen blev gränsen för det äldsta industriområdet (Spelhagen) både mot väster och norr där ett stickspår löpte från TGOJ-banan till hamnen. Hamnvägen är fortfarande den självklara gränsen för de två karaktärsområdena staden/industrin. Spelhagen och Idbäcken bildar en åtskiljande zon i det annars täta och i grunden sammanhängande kulturlandskapet kring Nyköping.

Nyköpings kommun har en stark tillväxt. Befolkningen i kommunen ökar och väntas fortsätta öka under de kommande åren. För att klara av att möta den framtida utvecklingen har kommunen identifierat ett behov av en ny grundskola för årskurserna F-6 i den västra delen av Nyköpings tätort. Området Ribban i Spelhagen har identifierats som ett utredningsalternativ för en ny skola. Skolans storlek har dimensionerats för 750 elever, men kan komma att förändras i ett senare skede. Utöver ny skolverksamhet planeras befintlig skolverksamhet, Framtidsgymnasiet, att kvarstå. Detta innebär att både yngre och äldre barn påverkas av planförslaget.

Ribban ingår i ett utvecklingsområde för blandstad i den gällande översiktsplanen Nyköping 2040. Ur ett strategiskt perspektiv är områdets geografiska placering intressant för en ny skola då lokaliseringen kan täcka in ett stort skolupptagningsområde i den del av staden där kommunen har identifierat ett framtida behov. En utveckling av området skulle även skapa möjlighet för en tydligare koppling mellan stadskärnan och Arnös utvecklingsområden.

Efter att en förstudie för Ribban tagits fram togs beslut av kommunstyrelsen 8 november 2021 att gå vidare med projektet. Projektet ska även pröva en långsiktig hållbar trafiklösning där en trygg och säker trafikmiljö för alla åldrar ska säkerställas. Som del av beslutet konstaterades även att den påbörjade barnkonsekvensanalys som genomförts under förstudien ska sammanställas och slutföras till en fullgod analys av barnens bästa.

## 1.2 BARNKONSEKVENSANALYS

En barnkonsekvensanalys (BKA) är ett verktyg som används för att utreda hur en fråga, ett beslut eller en förändring påverkar barn och unga mellan 0 och 18 år. En barnkonsekvensanalys ska pröva och beskriva vilka åtgärder och utformningar som är de bästa för barn. En BKA bör grunda sig på två metoder:

- **Barnperspektivet** är när vuxna ser barnet/ ungdomen med hjälp av egna erfarenheter och kunskaper och strävar efter att förstå det och vidtar åtgärder som de bedömer vara till barnets och ungdomens bästa.
- **Barnets perspektiv** speglar en utsaga från barn och ungdomar. För att kunna uttala sig om barn och ungdomarnas perspektiv krävs att barn och ungdomar själv fått säga sin mening.

När barnperspektivet och barnets perspektiv genomförs uppnås ett barnrättsperspektiv.

I denna analys täcks barnens perspektiv in genom att barn/unga i planområdets närhet har fått komma till tals i två dialoger som genomfördes på Framtidsgymnasiet och Kunskapsskolan i Nyköping. Barnperspektivet täcks in genom projektgruppens erfarenheter och kunskap om barnperspektivet samt relevant forskning/litteratur. Analysen utgår från perspektivet hos äldre barn i årskurs F-6.

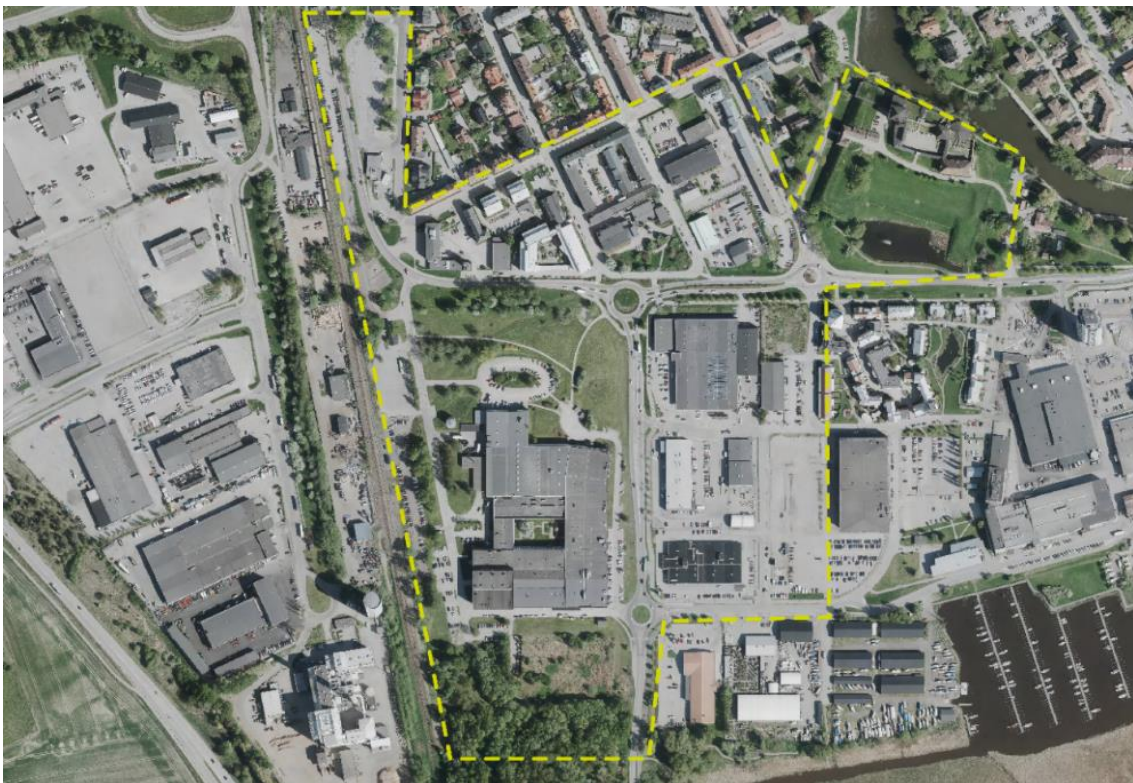
## 1.3 UPPDRAGETS SYFTE

Denna barnkonsekvensanalys har som syfte att utreda och analysera planförslagets konsekvenser för barnrättsperspektivet. Detta görs både genom en granskning av relevanta riktlinjer som prioriterar barnens bästa samt en diskussion med barn som vistas i fastigheternas närområde eller på fastigheten. Som del av den analys som gjorts utreds även barnens skolvägar och hur barn och unga tar sig runt i området. Uppdragets huvuduppgift är därmed att:

- Utreda och analysera planförslagets konsekvenser för barn och unga
- Utreda och analysera kopplingarna mellan planområdet och andra målpunkter
- Utreda och analysera kopplingar till rekreations- och lekmöjligheter för barn och unga.

## 1.4 AVGRÄNSNING

Utöver planområdet har ett större område runt planområdet studerats för att kunna få en helhetsbild då barn och ungas rörelsemönster inte enbart är avgränsade till den planerade platsen för skolverksamhet. Detta innebär att kringliggande trafikmiljö inkluderas i analysen. Avgränsningen görs för att få med kringliggande skolor och deras vistelsemiljöer. Avgränsningsområdet är som följer nedan, se Figur 1.



Figur 1 Avgränsningsområde barnkonsekvensanalys

## 2 METOD

En barnkonsekvensanalys kan genomföras på många olika sätt. Detta arbete har utförts med vägledning av Trafikverkets modell för barnkonsekvensanalyser (Trafikverket, 2004) samt Göteborgs stads modell för barnkonsekvensanalyser (Göteborgs stad, 2019). Arbetsmetoden har modifierats till att belysa plats och närmiljö utifrån den iterativa process som projektet i stort jobbat efter. Detta innebär att planförslaget successivt genomarbetats via en iterativ process där barnperspektivet haft en central roll. Barnkonsekvensanalysen ämnar därför att gå igenom det fortsatta arbetet utifrån de diskussioner som pågår under projektets gång.

Analysen innefattar följande delmoment.

### 2.1 MÅL OCH STYRDOKUMENT

I detta moment beskrivs kommunala styrdokument och pågående projekt i närområdet. En tillbakablick till förstudiens utredning sammanfattar och utgör utgångspunkten för det fortsatta arbetet med barnrättsperspektivet.

### 2.2 KARTLÄGGNING

Momentet innehåller en nulägesbeskrivning, iakttagelser från platsbesök, redogörelse av barn och ungas viktiga målpunkter samt en sammanställning av genomförda dialoger. Platsbesöket genomfördes i januari 2021 med målet att få en övergripande förståelse för planområdet. Dialogerna genomfördes i mars 2021 för att få en uppfattning om hur barn och unga använder området idag och vilka behov som finns. Resultatet från kartläggningen sammanfattas även i en bristanalys.

### 2.3 ANALYS AV DISKUSSIONER

I analysen vägs observationer och diskussioner från de olika momenten av kartläggningen och förstudien in för att få en samlad bild av områdets framtida funktion. I detta skede analyseras också utformningsförslaget av planområdet med skola, skolgård och bostäder. En sammanställning görs sedan över viktiga diskussioner som kan påverka barn och unga.

### 2.4 SAMLAD BEDÖMNING OCH FORTSATT ARBETE

I detta moment görs en samlad bedömning och rekommendationer för fortsatt arbete med detaljplanen.

### 3 MÅL OCH STYRDOKUMENT

#### 3.1 RESVANEUNDERSÖKNING

I juli 2019 genomfördes en resvaneundersökning i Nyköping i syfte att öka kunskapen om Nyköpingsbornas dagliga resvanor samt undersöka varför vi gör de transportval vi gör. Undersökningen av barnens skolresor utgick från tresvarsalternativ. Resultatet visar att 48 % av barn i åldern 7-12 år tar sig till och från skolan med bil samt att 42 % går och 33 % cyklar på egen hand eller med kompisar. Övriga svarar att de åker buss eller skolskjuts samt går eller cyklar i sällskap av vuxen. Att barnen får skjuts med bil till skolan beror på att det anses vara långt att cykla eller gå, eller att skolan ändå ligger på vägen till arbets- eller studieplatsen för den som skjutsar barnet. Mellan 12 och 14 procent skjutsar för att cykel- eller gångvägar saknas eller har dålig standard, alternativt att trafikmiljön på vägen till skolan känns otrygg.

#### 3.2 TRANSPORTSTRATEGI FÖR NYKÖPING TÄTORT OCH SKAVSTA

Transportstrategin för Nyköpings tätort och Skavsta omfattar tidsperioden 2016-2030 och är ett verktyg för att skapa den hållbara staden med attraktiva och tillgängliga miljöer för alla. Barnperspektivet utgör en av utgångspunkterna för transportstrategin och ska implementeras i den långsiktiga transportplaneringen. Det innebär att gatunätets trafiksäkerhet och standard måste anpassas och förbättras på platser där barn vistas, framförallt nära lekplatser, förskolor och skolor. Strategier som berör barn och unga är följande:

- Aktivt trygghetsarbete med mjuka och hårda åtgärder för fotgängarna, särskilt med hänsyn till barn, personer med funktionsnedsättning och äldre.
- Utveckla gångstråk till barns rörelsemönster, vid exempelvis skolor.
- Utveckla trafikmiljön för cykel till barns rörelsemönster till exempel vid skolor.
- Utveckla kollektivtrafikens miljöer till barns rörelsemönster.

#### 3.3 ÖVERSIKTSPLAN FÖR NYKÖPING 2040

Gällande översiktsplan Nyköping 2040 antogs i december 2021. I översiktsplanen är Ribban utpekad som Utvecklingsområde för tät blandstad och Brukslagarvägen Utvecklingsområde för biltrafik, se Figur 2. Översiktsplanen ger stöd för en blandning av bostäder, offentlig och kommersiell service såsom skola, kontor, handel, icke störande verksamheter, fritidsanläggningar samt grönområden och parker. Översiktsplanens målbild är att området ska utgöra en central plats för skolbarn i Nyköping, vara en sammanbindande länk mellan stadskärnan och Arnö samt att Arnöledens barriäreffekt ska minska.



Figur 2 Utsnitt översiktsplanens markanvändningskarta

### 3.4 PÅGÅENDE DETALJPLANER I OMRÅDET

Runt planområdet finns fler pågående detaljplaner, se Figur 3. Österut mot hamnen planeras utbyggnad av parkeringsgarage inom detaljplan Ana 1:1 och inom detaljplan Västra hamnsidan planeras bostäder, handel, kontor, centrumverksamhet samt offentliga platser och stråk. Väster om järnvägen finns en pågående detaljplan Stenbäret 1 m fl. - Idbäcken som planeras omvandlas från industriområde till en stadsdel med bostäder och blandade funktioner.



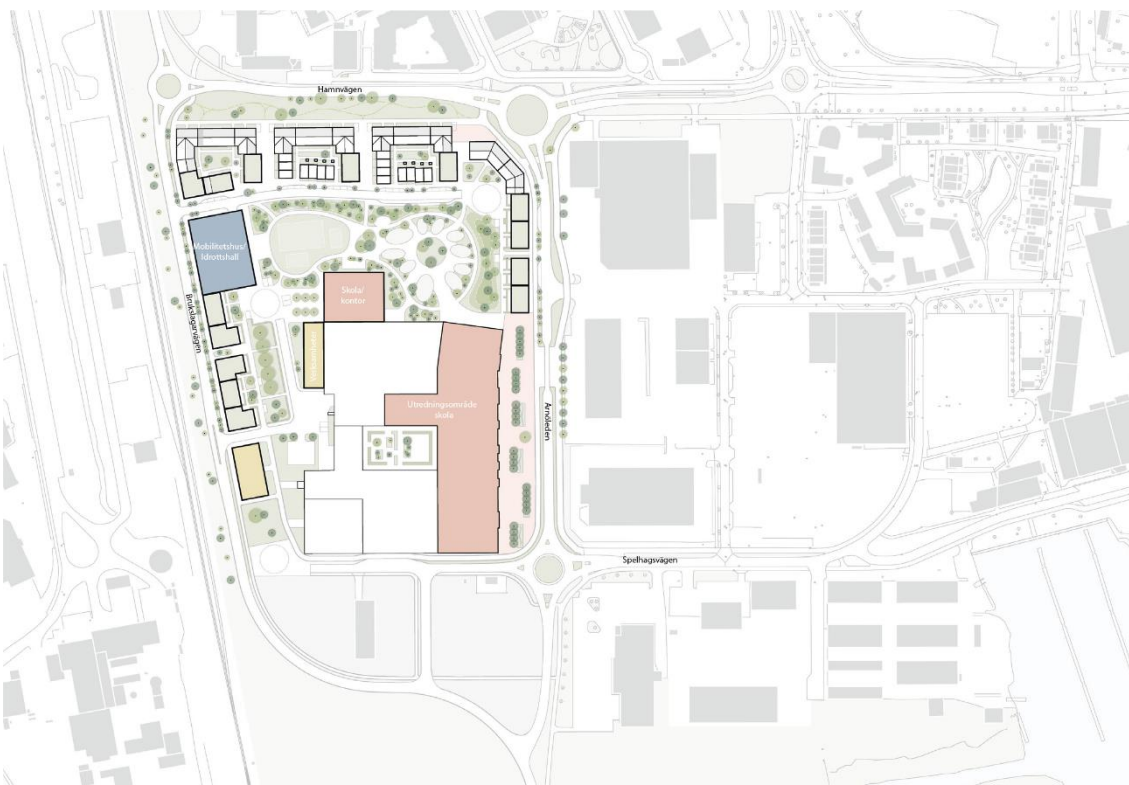
Figur 3 Pågående detaljplaner i område runt detaljplanen



### 3.5 FÖRSTUDIEN RIBBAN

Förstudien för Ribban genomfördes i syfte att pröva skol- och verksamhetsändamål i befintlig verksamhetsbyggnad samt pröva möjligheten att bygga bostäder och kommersiella verksamheter på fastigheterna Ribban 5, 7 samt del av Ribban 6.

I arbetet med förstudien identifierades tidigt i processen att en skolverksamhet på fastigheten endast var möjligt om den befintliga trafiksituationen förändras. Den genomgående trafik som finns idag på Arnöleden mellan Munkvraksrondellen och Spelhagsrondellen skapar både en bullerstörd miljö och anses ej möjliggöra för trafiksäkra miljöer för barn och unga. Detta påvisades kunna ske på olika sätt och därför presenterades två alternativa scenarion för trafikomledning med tillhörande strukturförslag. Det fattades beslut om att arbeta vidare med scenario 2, framöver kallad planförslaget, vilket innebär en större satsning där Brukslagarvägen ersätts med en ny gata närmre TGOJ-spåren som en förlängning av Järnvägsgatan som fortsatt kallas Järnvägsgatans förlängning.

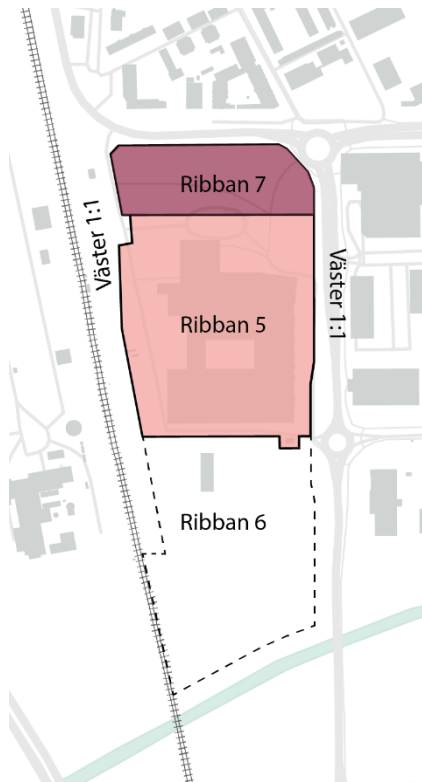


Figur 4 Scenario 2

Att flytta Arnöledens syfte som genomfartsgata möjliggör för nuvarande leden att omvandlas till lokalgata med lägre trafikflöden och lägre hastigheter. Detta skapar en trafiksäkrare miljö för barn och unga med minskade bullervärden utanför skolans tilltänkta entré. Hastighetssänkningen ansågs i förstudien kritisk för att få till en trafiksäker miljö för barn som vistas på och kring fastigheterna. Placeringen av skolverksamheten längs Arnöleden möjliggör samtidigt en mer naturlig koppling till Spelhagen som är ett i översiktsplan 2040 utpekade stadsutvecklingsområde.

## 4 KARTLÄGGNING

### 4.1 NULÄGESBESKRIVNING



Figur 5 Markägoförhållanden.

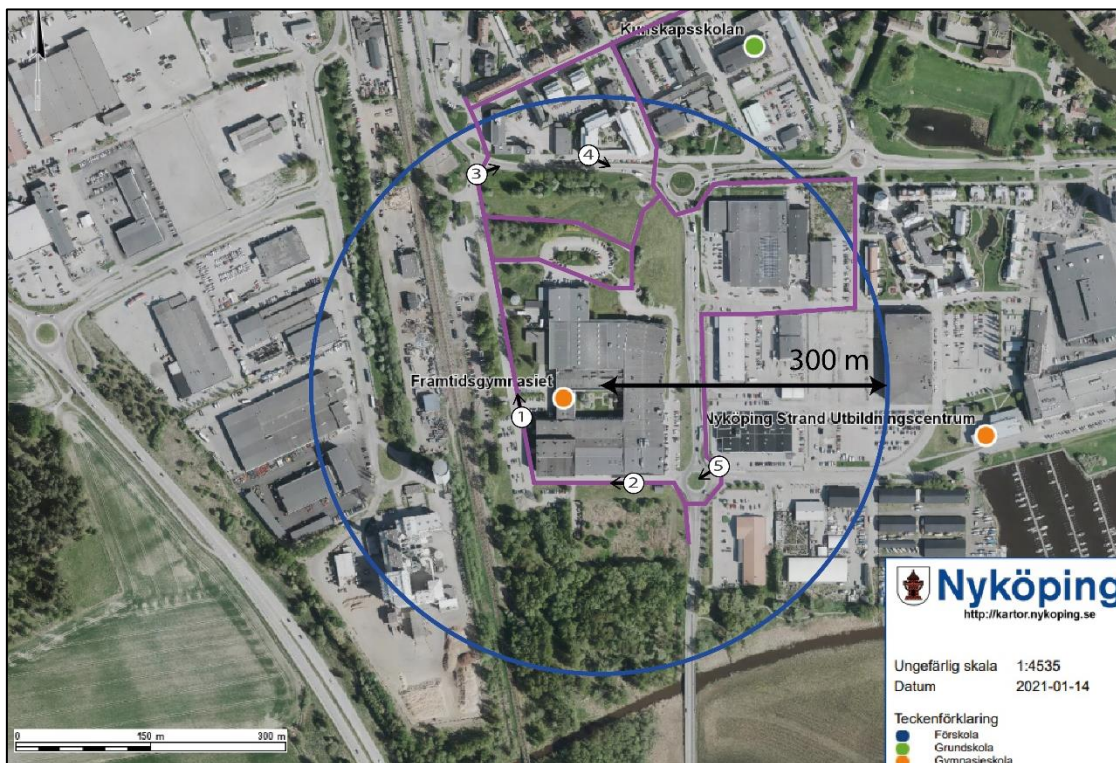
Planområdet omfattar i huvudsak fastigheterna Ribban 5 och 7 men kommer också ianspråkta del av Ribban 6 och Väster 1:1 vid upprustning av Brukslagarvägen, som framåt ersätts av Järnvägsgatans förlängning. Fastigheten Ribban 5 där den befintliga industribyggnaden är belägen ägs idag av Kungsleden. Ribban 7 och del av Ribban 6 ägs av ABB. Nyköpings kommun äger fastigheterna som ansluter i väst där den norra delen av Brukslagarvägen ingår samt del av grönområdet söder om Hamnvägen och Arnöleden i öster. Området som berörs av detaljplanen är uppskattat till cirka 9,0 hektar baserat på förstudien och ortofoto.

Området avgränsas av Hamnvägen i norr, Arnöleden i öster, järnvägen TGOJ-banan i väster och Brukslagarvägen i väster och söder. Hamnvägen och Arnöleden är två kommunala huvudgator och viktiga leder. Hamnvägen sträcker sig från väst till öst och utgör en gräns mellan Nyköpings innerstad och industriringen som Spelhagen ingår i. Arnöleden kopplar samman centrala Nyköping med Arnö i söder. TGOJ-banan som passerar utredningsområdet är ett godsstråk mellan Sala och Oxelösund och Brukslagarvägen är en lokalgata till fastigheterna Ribban 5 och 7.

Inom planområdet finns en befintlig större industribyggnad med två våningar innehållande flera olika butiker och företag samt gymnasieskolan Framtidsgymnasiet. I övrigt utgörs planområdet främst av en öppen grönyta med inslag av träd och buskage. Det gröna sambandet längs med Hamnvägen fortsätter utanför planområdet österut vid sidan av Hamnvägen. Till följd av framförallt den omgivande trafiken och bullersituationen har platsen idag begränsande rekreativa värden. Söder om planområdet passerar ett grönt förbindelsestråk som binder samman Nyköpingsåkilen med Kilaåkilen. Detta område hyser naturvärden för såväl människor som den biologiska mångfalden. En övergripande trädinventering har gjorts av Nyköpings kommun vilken påvisade ett antal värdefulla träd och alléer.

## 4.2 PLATSBESÖK

Ett platsbesök genomfördes i Januari 2021 där syftet var att få en uppfattning om fastighetens förutsättningar för skolverksamhet. Under platsbesöket gjordes en rundvandring kring befintlig byggnad och grönområdet samt fastigheternas närområde, se figur 6.



Figur 6 Rutt för platsbesök och vyer för foton.



Figur 7 Brukslagarvägen, nr 1 i karta.

I dagsläget finns det inga utpekade gång- och cykelvägar mot Arnöleden eller Hamnvägen på fastigheterna Ribban 5 och 7. På Ribban 5 finns idag ett gång och cykelstråk som går igenom fastigheten. I det nordöstra hörnet på Ribban 5 finns cirka 90 cykelparkeringsplatser med väderskydd. Brukslagarvägen är den gata med bäst gång- och cykelstruktur på fastigheten med gångbana som är cirka 3 meter bred, se Figur 7. Mellan Brukslagarvägen och TGOJ-banan finns flertalet parkeringsplatser för bil samt en uppsamlingsplats för bussar och en pausstuga för bussförare.



Figur 8 Brukslagarvägen söder om Ribban 7, nr 2 i karta.

På brukslagarvägen söder om Ribban 5 saknas idag ett tydligt stråk och vägen används primärt för leveranser, se Figur 8. Samtidigt finns ingången till Framtidsgymnasiet på södra sidan byggnaden bland lastplatserna. För gående och cyklister är det otydligt hur man ska ta sig fram till gymnasiets entré. Den tunga trafiken som ska samsas med oskyddade trafikanter skapar ett osäkert och otryggt trafikrum för oskyddade trafikanter.



Figur 9 Korsningen Hamnvägen/Brukslagarvägen, nr 3 i karta.

I korsningarna Brukslagarvägen/Hamnvägen och Arnöleden/Hamnvägen finns passager som leder till centrala Nyköping. Passagerna över Hamnvägen har idag låg standard sett till trafiksäkerhet då samtliga inte är hastighetssäkrade. Vid Hamnvägen finns inget gång- och cykelstråk längs Ribban 7, se Figur 9.



Figur 10 Passage från Fejmerts gata till Ribban 7, nr 4 i karta.

Passagen vid Spelhagsrondellen till Ribban 7 från Fejmerts gata saknar i dagsläget anslutning till det regionala gång- och cykelnätet, se Figur 10. Passagen leder idag ut till körbana för motorfordon. Passagen öster om Spelhagsrondellen är det regionala cykelstråkets passage och kopplar an till det regionala stråket utmed Arnöleden vidare söderut mot Arnö. Passagen från Arnöleden mot Ribban 5 leder till en gångbana runt Spelhagsrondellen och vidare in på gång- och cykelstråket på Ribban 5.



Figur 11 Munkvraksrondellen mot Ribban 5, nr 5 i karta.

Munkvraksrondellen har två passager för gång- och cykelnätet samt till busshållplatsen *Spelhagsvägen* i södergående riktning. Bussen stannar på Arnöleden både i norr- och södergående riktning. I dagsläget saknas en passage från hållplatsen i norrgående riktning till Ribban, se Figur 11. Passagera leder istället runt Munkvraksrondellen.

### 4.3 MÅLPUNKTSANALYS

Målpunktsanalysen redogör för de platser och områden som i dagsläget är viktiga för barn att kunna ta sig till. Befintliga målpunkter inom och omkring planområdet utgörs av skolor, butiker, restauranger, parker och hållplatslägen för kollektivtrafik, se Figurer 12-15.



Figur 12: Viktiga målpunkter för barn och unga.



Figur 13 Inom planområdet finns idag gymnasieskolan Framtidsgymnasiet med entré från industribyggnadens södra del mot Brukslagarvägen.



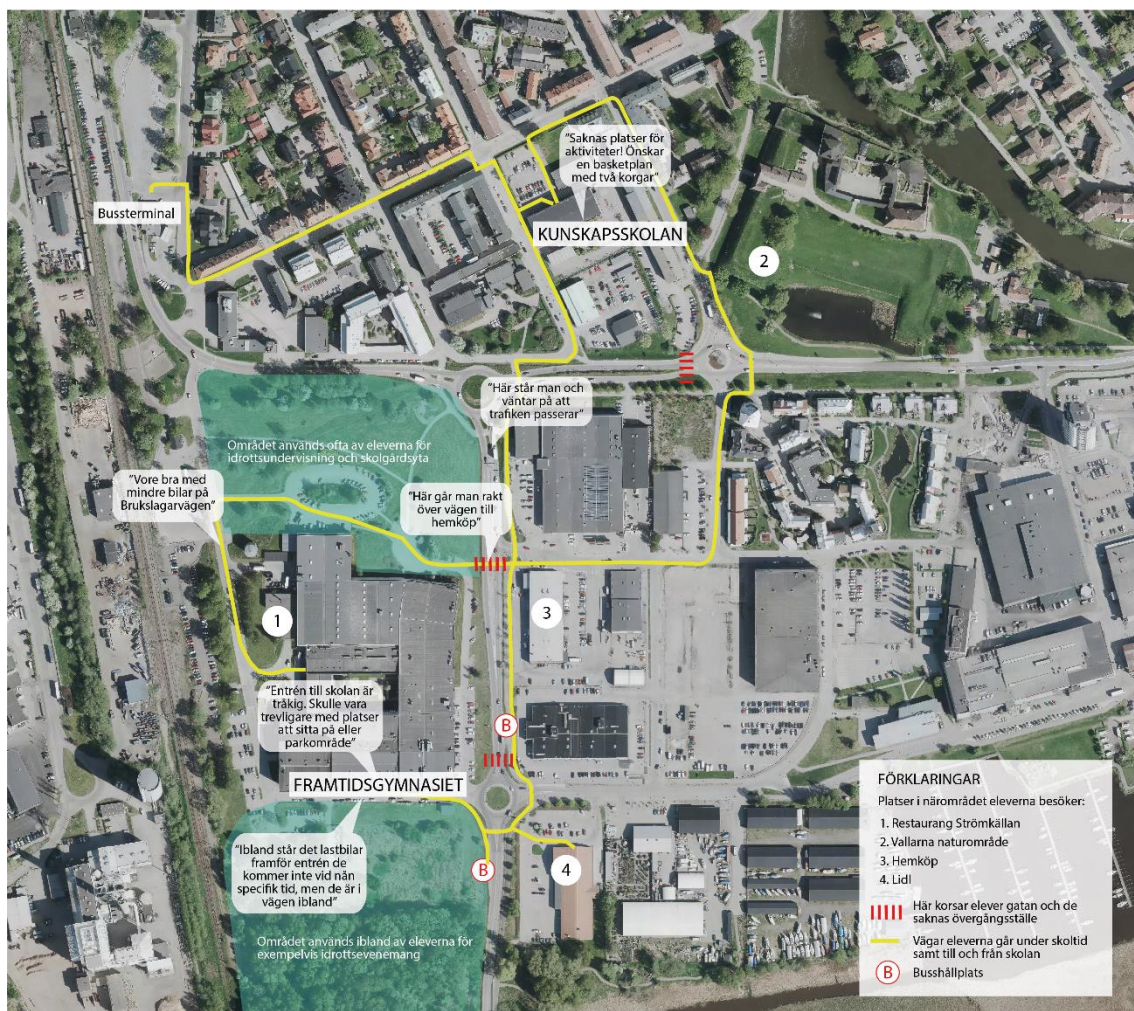
Figur 14 Inom planområdet finns idag restaurang Strömkällan i den västra delen av den befintliga industribyggnaden med entré från Brukslagarvägen.



Figur 15 Planområdets norra del (bild till vänster) och södra del (bild till höger) utgörs av obebyggda grönområden.

#### 4.4 DIALOG

Som del av barnkonsekvensanalysen genomfördes två dialoger med skolor i närområdet i mars 2021. I dagsläget finns endast skolverksamhet för äldre barn i området. Kunskapsskolan är en skola för elever årskurs 4-9 och Framtidsgymnasiet är ett gymnasium. Eftersom det inte finns någon befintlig skola för yngre barn i området fördes dialog med de skolor som var etablerade för att förstå barn och ungas rörelsemönster i området där syftet var att granska nuläget. Den planerade skolverksamheten på Ribban planeras vara en F-6 skola. Trots att dialogerna endast delvis belyser eftersökt målgrupp anses framtaget material visa på beteendemönster i trafiken. Vissa av dessa mönster anses även kunna relateras ner till de yngre barnen som tar sig till skolan på egen hand bortsett från den ökade friheten under skoltid hos de äldre barnen. Värt att notera är att de rörelsemönster som sker under skoltid förväntas i de allra flesta fall inte ske på den nya skolverksamheten då de yngre barnen ej får gå utanför skolgården. I förstudien redovisades en samlad karta med de viktigaste punkterna från båda dialogerna, se Figur 16. Samtliga dialoger genomfördes digitalt på grund av rådande pandemi under tiden.



Figur 16 Samlat material från dialogerna



#### 4.4.1 KUNSKAPSSKOLAN

På Kunskapsskolan genomfördes dialog med årkurs 8, både i helklass och i fokusgrupper. Fokusgrupperna var ungefär 10 elever per grupp. Generella kommentarer kring fastigheterna under dialogen var:

- Eleverna nämnde att dom ej använder fastigheten men pedagog nämnde att klassen har idrott på Ribban 7
- Skogen på Ribban 6 används årligen för orientering
- Ribban är idag en bra yta för skolaktivitet utomhus
- Barnen själva såg inte Ribban som en målpunkt, Vallarna var bättre

Elevernas målpunkter är främst Hemköp för att köpa godis eller mat. Eleverna passerar då Hamnvägen genom passagen vid det regionala cykelstråket. Hamnvägen har mycket trafik men upplevelsen var inte att bilarna körde fort och att fordonen saktade ner när eleverna skulle över. Från Hemköp går man upp mot Vallarna för att det är fint. Man går då via Hertig Karls väg och över Hamnvägen.

Eleverna blev tillfrågade om trafiksituationen runt skolan och hur man tar sig till skolan. För att ta sig till och från skolan är den primära hållplatsen Nyköpings busstation men det finns inga tydliga stråk eller passager från busstationen över till Kungsgatan och området kring skolan känns otryggt. Det finns inte heller någon större skolgård vilket gör att kringliggande grönytor är viktiga som hängplatser för de äldre barnen. Det har även påverkan på de yngre barnen i skolan då det inte finns tillräckligt bra yta för alla att umgås på skolgården.

#### 4.4.2 FRAMTIDSGYMNASIET

På Framtidsgymnasiet genomfördes dialog med elever från ett av gymnasiets program. Eleverna var i samma årskurs, då en gemensam klass deltog i samtalet. 20 elever deltog i dialogen, med närvarande pedagog. Majoriteten av eleverna var pojkar i gymnasieålder. Under cirka en timme fick eleverna komma till tals och förklara vad de ser som positivt och negativt med sin skolmiljö och dess omgivning samt vilka önskemål de har för framtiden. Eleverna var samstämmiga och deras synpunkter skiljde sig inte väsentligt.

Under dialogtillfället ställdes tre olika frågor, *Var brukar du vara?, Finns det några osäkra moment på väg till skolan?, Vad tycker du om trafiken kring skolan?.*

På frågan var eleverna brukar vara svarade de att det finns två viktiga målpunkter, Hemköp och Lidl. Hemköp ansågs viktigast och eleverna gick dit för att maten inte ansågs tillräcklig från skolan. Lidl var bra men det finns en naturligare väg över Arnöleden till Hemköp. Från Ribban 5 går eleverna över Arnöleden direkt till Hemköp, alltså där det idag saknas övergångsställe. Hemköp var en viktig målpunkt oavsett årstid.

Gällande osäkra moment på väg till skolan nämndes att det är osäkert utan övergångsställe till Hemköp. Idag går eleverna över vägen och undviker bilar men det efterfrågades en tydligare passage. En elev förklarade att bilar på Arnöleden stannar och släpper elever över vägen. Enligt eleverna är upplevelsen att bilar inte kör fort, däremot var alla överens om att det är mycket bilar på vägen. Pedagogen nämnde att eleverna har idrott på annan plats än gymnasiet och behöver då korsa Arnöleden. Gång och cykelvägar runt Ribban 5 och 7 nämndes som en brist på väg till och från skolan. Eftersom framtidsgymnasiets ingång ligger vid lastplats till byggnaden står det ibland lastbilar längs byggnaden som gör det osäkert att vistas utanför gymnasiet.

Lastbilar har inte någon tidsspecifik reglering och kan ibland komma samtidigt som skolan börjar. Brukslagarvägen utanför skolans entré har stora problem med vattensamling och översvämningar brukar kunna ske utanför framtidsgymnasiets entré. Vattnet blir ibland 5-10 cm och är kvar i ett par dagar. När det är som värst går vattnet ut till Munkvraksrondellen.

#### 4.5 BRISTANALYS

Som del av barnkonsekvensanalysen togs en bristanalys fram. Bristanalysens syfte var att klargöra vad som behöver åtgärdas på fastigheterna för att möjliggöra skolverksamhet. Analysen utgick från *plan för säkra och trygga skolvägar* och de riktlinjer som finns i dokumentet. Riktlinjer finns för alla skeden av en skola och en skolväg, därför handplockades de riktlinjer som var relevanta i detta skedet.

De riktlinjer som analyserades innehöll

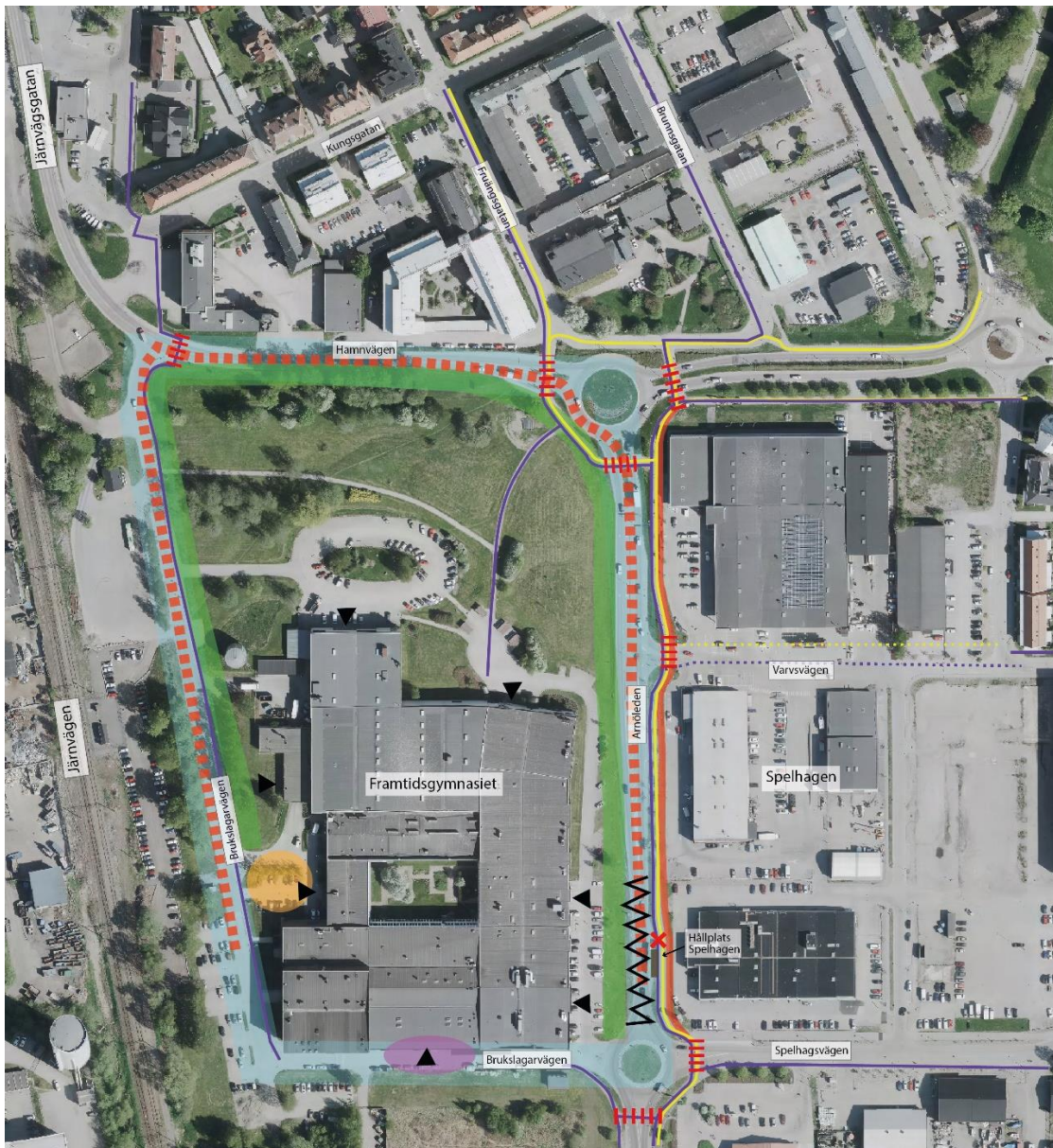
- Placering av skola
- Gångvägar till och från skolan
- Cykelvägar till och från skolan
- Hållplatser för kollektivtrafik
- Hastighet och separering













Analysen visade på ett behov av flertalet åtgärder för att möjliggöra bra skolvägar på fastigheterna. I dagsläget finns viktiga stråk av god standard för gående och cyklister förbi Ribban men anslutningen till fastigheterna behöver rustas upp. En samlad bristanalys i karta går att se i Figur 17.

För placering av skola mot Arnöleden krävs möblering och gång- och cykelvägar på Ribban 5 och 7 för att möjliggöra direkta vägar hela vägen fram till skolan. För att placeringen ska vara lämplig utifrån riktvärden för buller bör Arnöleden dessutom omprioriteras från huvudgata till lokalgata. För att Arnöleden ska bli en lokalgata behöver antalet fordon på vägen minska och hastighetsbegränsningen sänkas till 30 km/h.

Gångvägar och cykelvägar till och från skolan behöver tillkomma på Ribban där Spelhagsrondellen och Munkvraksrondellen skapar trygga och säkra passager över till Ribban 5 och 7. I dagsläget finns gångvägar på delar av Ribban 5 och 7. På båda fastigheterna saknas cykelnät då det regionala cykelstråket går på östra sidan om Arnöleden. Gång- och cykelvägar behöver vara väl belysta och idag finns endast belysning för Arnöledens körbana som inte anses tillräckligt för att även belysa gång- och cykelvägar.

Hållplatsen för kollektivtrafik är primärt hållplatsen *Spelhagsvägen* och *Nyköpings busstation*. Nyköpings busstation är den centrala hållplatsen för anländande bussar både lokalt och regionalt. Nuvarande skolor i området använder busstationen som primär hållplats för barn som reser med kollektivtrafik då Kunskapsskolan och gymnasiet har upptagningsområde i hela kommunen och även från angränsande kommuner. I framtiden planeras busstationen att flyttas till Nyköpings resecentrum vilket ställer ytterligare krav på hållplatsen vid Spelhagsvägen som bör läggas så centralt som möjligt i upptagningsområdet. Detta innebär att båda hållplatslägens bör läggas mellan Munkvraksrondellen och Spelhagsrondellen. För att omvandla Arnöleden till lokalgata behöver gång-, cykel- och kollektivtrafik prioriteras vilket kan göras genom till exempel en saxad busshållplats, se trafikutredning. Omvandlingen till saxad hållplats möjliggör för säkrare av- och påstigning för kollektivtrafikresenärer och säkrare väg till skolan.


**FÖRKLARINGAR**

- |  |  |
|--|--|
|  Ej hastighetssäkrad gata (anpassad till skolverksamhet)      |  Otillräcklig bredd GC-stråk Arnöleden          |
|  Ej hastighetssäkrad vid b-hållplats                          |  Otillräcklig belysning för gång och cykel      |
|  Ej hastighetssäkrade övergångsställen                        |  Möblering saknas                               |
|  Smal plattform för busshållplats                             |  Leveranser och entréer/in- utgång är ej skilda |
|  Saknas säker passage mellan busshållplats och framtida skola |  Parkering och entréer/in- utgång är ej skilda  |
|  Cykelvägar   |  Befintliga entréer                             |
|  Cykelväg lågstandard   |  |
|  Gångvägar  |  |
|  Gångvägar lågstandard  |  |

Figur 17 Samlad bristanalys Ribban 5 och 7, befintlig situation och brister 210310.

## 5 ANALYS AV DISKUSSIONER

### 5.1 PLANFÖRSLAGETS DISKUSSIONSPUNKTER

Här nedan presenteras de riktlinjer som bör beaktas i fortsatt planering och genomförande av projektet för att skapa en god miljö ur ett barnrättsperspektiv.

#### 5.1.1 HASTIGHETSDÄMPANDE ÅTGÄRDER PÅ HAMNVÄGEN

Hamnvägen utgör en barriär som begränsar barns rörelse till och från skolan. Den befintliga passagen på spelhagsrondellens östra sida sammanfaller med det regionala gång- och cykelstråket. Passagen är fördelaktig att utveckla utifrån ett barnperspektiv eftersom prioriterade bussar från Arnö till Nyköping centrum i dagsläget kör västerut i spelhagsrondellen och därmed inte korsar passagen. Viss busstrafik förekommer dock på den östra sidan men eftersom det är landsbygdslinjer kör de mer sällan. Genom hastighetsdämpande åtgärder vid det östra övergångsstället kan således en trafiksäker miljö för barn tillskapas. Genaste vägen för barn från centrala Nyköping är dock att passera på västra sidan cirkulationsplatsen för att komma in mellan husen direkt till skolgården. Eftersom barn ofta väljer den genaste vägen bör hastighetsdämpande åtgärder föreslås även där, med hänsyn till bussens framkomlighet och säkra passager för barn till Ribban 5. Cirkulationsplatsen planeras i planförslaget att minskas vilket skapar en tydligare hastighetsdämpande effekt än i dagsläget. Däremot finns risken att motorfordon har högre hastighet när dom kör in i cirkulationsplatsen. För att skapa en trafiksäker miljö för barn och unga samt att föräldrar ska kunna känna sig trygga med att släppa iväg deras barn på egen hand förordas hastighetsdämpande åtgärder vid tillfarterna till cirkulationsplatsen för att förhindra att motorfordon kommer snabbt in i cirkulationsplatsen.

#### 5.1.2 PASSAGE ÖVER JÄRNVÄGSGATANS FÖRLÄNGNING TILL "SKOLSKOGEN"

Inom befintlig detaljplan är området söder om Järnvägsgatans förlängning planlagt som industriområde. Genom nuvarande planprojekt föreslås stora delar av Ribban 6 en ändrad användning till natur vilket säkerställer att området kommer kunna nyttjas som skolskog i framtiden. För att ta sig mellan skolan och skogen finns i planförslaget trafikbarriärer som behöver åtgärder för att säkra och trygga passager ska vara möjliga. I planförslaget planeras en passage från utvecklingsområdet i Ribban 6 till befintlig skolskog, se trafikutredning.

Barn och unga som rör sig på egen hand mellan olika målpunkter föredrar ofta den väg som är mest gen. I förslaget innebär det att barnen tar sig rakt söderut från skolans entré och då behöver järnvägsgatans förlängning passeras. För att åstadkomma en trygg och säker passage för barnen bör den utformas med hastighetsdämpande åtgärder.

#### 5.1.3 UTFORMNING AV ENTRÉPLATSEN FRAMFÖR DEN PLANERADE SKOLAN

Gestaltningen av entréplatsen framför den planerade skolan är viktig för barn och unga eftersom det är en plats där barnen kan mötas upp såväl innan som efter skoltid. Platsen bör inrymma sittplatser för umgänge och i väntan på buss. Det bör även finnas väderskyddade cykelparkeringar och möjlighet att parkera elsparkcyklar. För lärare är det viktigt att de kan ha god uppsikt över platsen eftersom det innebär ökad trygghet och samtidigt bör det finnas platser för barnen att leka och umgås mer avskilt. Entréplatsen bör gestaltas med växtlighet, både för att skapa trivsel och för att hantera flöden av vatten inom området.

#### 5.1.4 UTFORMNING AV BUSSHÅLLPLATSEN VID SKOLAN

Det planeras för en busshållplats intill skolentrén som är tänkt att fungera som en hastighetsdämpande åtgärd på Arnöleden. Förutsättningen har varit att göra det mindre attraktivt för motorfordon att välja Arnöleden som genomfartssträcka. Det innebär att busshållplatsen och bussarna som angör hållplatsen stannar upp trafik. Detta skapar en säkrare miljö för barn och unga då utformningen gör att motorfordon inte kan komma upp i höga hastigheter och underlättar för passage.

Hållplatslägena utformas med en saxad körbanehållplats, se trafikutredning. Denna hållplatsutformning dämpar hastigheterna och ger på så sätt en säkrare miljö för barn och unga. Hållplatsen utformas med två körfält där bussar kan angöra i vardera riktningen. Detta har stora fördelar för kollektivtrafiken men gör att det finns risk för omkörning av bussar som kan påverka barn och ungas trafiksäkerhet negativt. Barn som åker kollektivtrafik passerar Arnöleden från hållplatsen i norrgående riktning vilket gör att en omkörning kan vara riskfyllt. Samma sak gäller även för sikt då det blir en större fråga vid en saxad körbanehållplats eftersom det finns risk för omkörning av buss. Det är därför viktigt att denna hållplatstyp utformas så omkörningsmöjligheterna inte påverkar trafiksäkerheten negativt för barn som åker kollektivtrafik.

#### 5.1.5 HÄMTA/LÄMNA

Platser för att hämta och lämna barn gåendes eller med cykel bör placeras på flertalet platser runt skolgården även om entrétorget fortsatt förväntas vara den primära platsen där skolbarnen samlas. Skolentrén förväntas bli en primär punkt och cykelparkeringsplatser bör placeras på södra delen av skolentrén för att kunna täcka både Framtidsgymnasiets elever och den nya skolans elever. Däremot förväntas flertalet barn anlända till skolan norrifrån vilket gör att parkering för cykel bör finnas mot skolgården. Det förordas därför att cykelparkeringsplatser koncentreras öster om mobilitetshuset samt på skolentréns södra del. Dessa platser förväntas bli de större ankomstplatserna, men det bör samtidigt finnas möjligheter för cykelparkering på andra platser runt skolan för att kunna täcka in andra skolvägsmonster.

Placering av platser för att hämta och lämna skolbarn med bil diskuteras. Det finns två lösningar som anses skapa en god situation för barn och unga. Det ena förslaget är att skapa fickplatser på lokalgatan i norra planområdet mellan bostadskvarteren och skolgården. Lokalgatan har en vändplats vilket innebär att det kommer vara möjligt att köra in och ut. Det andra alternativet är söder om området intill Ribban 6, inte som parkering på kvartersmark utan som fickparkeringar längs gatan mellan Ribban 5 och 6. Båda alternativen kan skapa goda förutsättningar för skjutsade barn att ta sig till skolan. Det första alternativet, hämta/lämna på norra lokalgatan, är positivt från flera synvinklar varav nedan är de främsta. Detta alternativ förordas.

- Direkt anslutning till skolgården
- Barn och unga behöver inte passera vägar för att ta sig mellan bil och skolgård

Det södra alternativet förutsätter att cirkulationsplatsen, Munkvraksrondellen, kvarstår alternativt byggs om med samma syfte. För att vändmöjligheterna för hämtning och lämning ska vara möjliga krävs en cirkulationsplats eftersom konsekvenserna vid en korsning blir att trafik gör U-svängar för att ta sig ut ur området. Det är inte att föredra då det skapar spontana fordonsrörelser som är svåra för barn att uppfatta och skapar i sin tur en osäker miljö för barnen som behöver passera vägen för att ta sig till skolan. I det södra alternativet finns även aspekten att annan trafik som ska in till Spelhagen eller Arnöleden behöver använda vägen vilket ger högre trafikflöde och riskerar skapa

trafiksäkerhetsproblem för barn och unga som ska passera vägen. Det södra alternativet skapar även ytterligare barriärer mellan skolan och skolskogen vilket anses negativt för barn och unga. Alternativet är positivt för att:

- Nära anslutning till skolentrén
- Minskar antalet bilar mot skolgården och skapar en säkrare miljö på lokalgatan för barn och unga som går eller cyklar.

Ett tredje alternativ har studerats vid parkeringsytan nedanför mobilitetshuset i planområdets västra del. Detta alternativ har uteslutits då det gör att barn ansluter till skolan på samma plats som sophämtning sker. Det riskerar att skapa otrygga platser för barn och unga då sophämtning och varustransporter bör ske på platser där barn och unga ej vistas.

## 5.2 MÅLPUNKTSANALYS

Det är viktigt att bevara och utveckla det befintliga utbudet av handel och service som finns idag eftersom det är funktioner som barnen uppskattar året om och flera tider på dygnet. Ungdomarna besöker Vallarna för att umgås eftersom det är en fin plats och det kan bli en viktig målpunkt även för framtida skolelever, för aktiviteter med skola och fritids. Även skolskogen bedöms bli en viktig målpunkt för bland annat skolidrott, idrottsevenemang, orientering mm. Grönytorna i planområdets norra och södra delar delvis föreslås ianspråkta för ny bebyggelse vilket ökar skolskogens betydelse för barn i området. Genom planförslaget tillskapas en ny skolgård norr om skolan som avser utgöra en grön sammanhängande yta. Denna yta kan nyttjas av elever under skoltid men även av närboende under kvällar och helger. Det finns indikation att närliggande skolor idag använder platsen vilket inte kommer kunna vara fallet i en framtida utformning.

En målpunkt som genom planförslaget kan stärkas är *entrén till Framtidsgymnasiet*. Entrén bör utformas mer inbjudande med sittmöjligheter och grönskande element. Alternativt kan skolentrén även fungera som hängplats för gymnasiet då möjligheten för varustransporter behöver vara kvar. Förslaget bör även ta platsen framför entrén i beaktande för tex. basketplan eller motsvarande aktivitet. Då vägen fortsatt behövs på platsen framför gymnasiet finns det möjlighet för Ribban 6 att utvecklas på ett sådant sätt att detta tas i beaktning, alternativt att det finns möjlighet för indrottshall i Spelhagen som möter elevernas åsikter. Vidare hanteras vattenflöden och skolentrén separeras från varuleveranser för att göra målpunkten mer attraktiv. *Lidl* kan stärkas som målpunkt genom förbättrade möjligheter att ta sig dit från skolan. Lokalisering av *nya hållplatslägen* behöver beaktas eftersom de primära målpunkterna för transporter med buss, Nyköpings bussterminal och hållplats *Spelhagenvägen*, flyttas. I anslutning till hållplatslägena och entréer bör utformning av cykelparkeringar förbättras med belysning samt väderskydd.

Målpunkter som saknas i området är ett mer varierat utbud med platser att *hänga på* och *områden att gå runt i* samt utbud av *ställen att äta och leka på*. Genom planförslaget tillskapas en större platsbildning vid den befintliga byggnadens skolentré. Det skapas även mindre platsbildningar och publika lokaler i bottenvåningar på nya byggnader som kan inrymma verksamhetsetableringar och funktioner som saknas idag. Det kan till exempel vara fler restauranger eller offentliga rum med ett blandat innehåll och som är väderskyddade. Exempel på fler målpunkter i utemiljön som kan kompletteras i området är exempelvis dagvattenpark, utegym, skolskog och aktiviteter som tål snö och annan väderlek. Befintliga byggnaden kommer att inhysa en ny grundskola vilket blir en tillgång i området Spelhagen. Mobilitetshusets bottenvåning kan med fördel kombineras med andra aktiverande verksamheter som

exempelvis idrottshall för att ytterligare stärka planområdet som målpunkt för barn och unga i Nyköping.

## 6 PLANFÖRSLAGET

### 6.1 FRAMTIDA TRAFIKSITUATION

Ett planförslag har tagits fram, se figur 18. Planförslaget skapar en positiv förändring sett till hållbara resvanor som kollektivtrafik, gång och cykel.

Fastigheterna Ribban 5, del av 6 och 7 får en mer samordnad struktur och gång- och cykelvägar leder hela vägen från det regionala stråket fram till skolans entré. Inom planområdet finns skillnader sett till möjligheten att ta sig till sin målpunkt med andra färdmedel än bil vilket ses som positivt. Att kunna cykla hela vägen fram till skolan är en väsentlig del i arbetet med säkra skolvägar vilket möjliggörs genom nytt planförslag.

Arnöledens struktur förändras vilket ger en lugnare trafikmiljö med lägre hastigheter och trafikrörelser vilket förväntas ge vägen känslan av en lokalgata. Detta är viktigt både för kopplingen till framtida Spelhagen samtidigt som det ger bättre förutsättningar för föräldrar att släppa iväg barnen till skolan på egen hand. Arnöledens utformning möjliggör samtidigt för skolans entré att skapa lugnare miljöer i mindre bullerstörd miljö som ger plats för möte och häng. Skolgårdens utformning är än inte studerad i detalj men goda förutsättningar sett till tryggheten finns då skolgården omringas av skola och bostäder vilket ger mer ögon på utemiljön. Mobilitetshusets placering anses positivt eftersom idrottsplats eller uthyrning av cyklar kan placeras i bottenvåning mot skolgård. Detta gör det möjligt för skolan att använda husets funktion för uthyrning av cyklar eller idrott vilket anses positivt. Det är dock ännu ej klart hur mobilitetshuset ska utformas i detalj.

Den saxade körbanehallplatsen skapar en bra övergång från det regionala nätet och ger en hastighetsdämpande effekt vilket anses positivt för trafiksäkerheten i nära anslutning till skolan. Andra liknande exempel på denna lösning intill en skola har visat stora fördelar för barns egna mobilitet och tenderar att öka antalet barn och unga som tar sig till skolan på egen hand. Detta gör att föräldrar inte behöver skjutsa barnen till skolan i samma utsträckning.

Det är i dagsläget inte klart i planförslaget hur kopplingen till skolskogen ska se ut. Kopplingen mellan Ribban 6 och skolskogen anses viktig för skolans tillgång till grönytor. I ett scenario där detta ej löses riskerar skolan använda grönytor som Vallarna istället vilket kan påverka Vallarnas slittålighet då fler barn och unga tar sig till platsen.

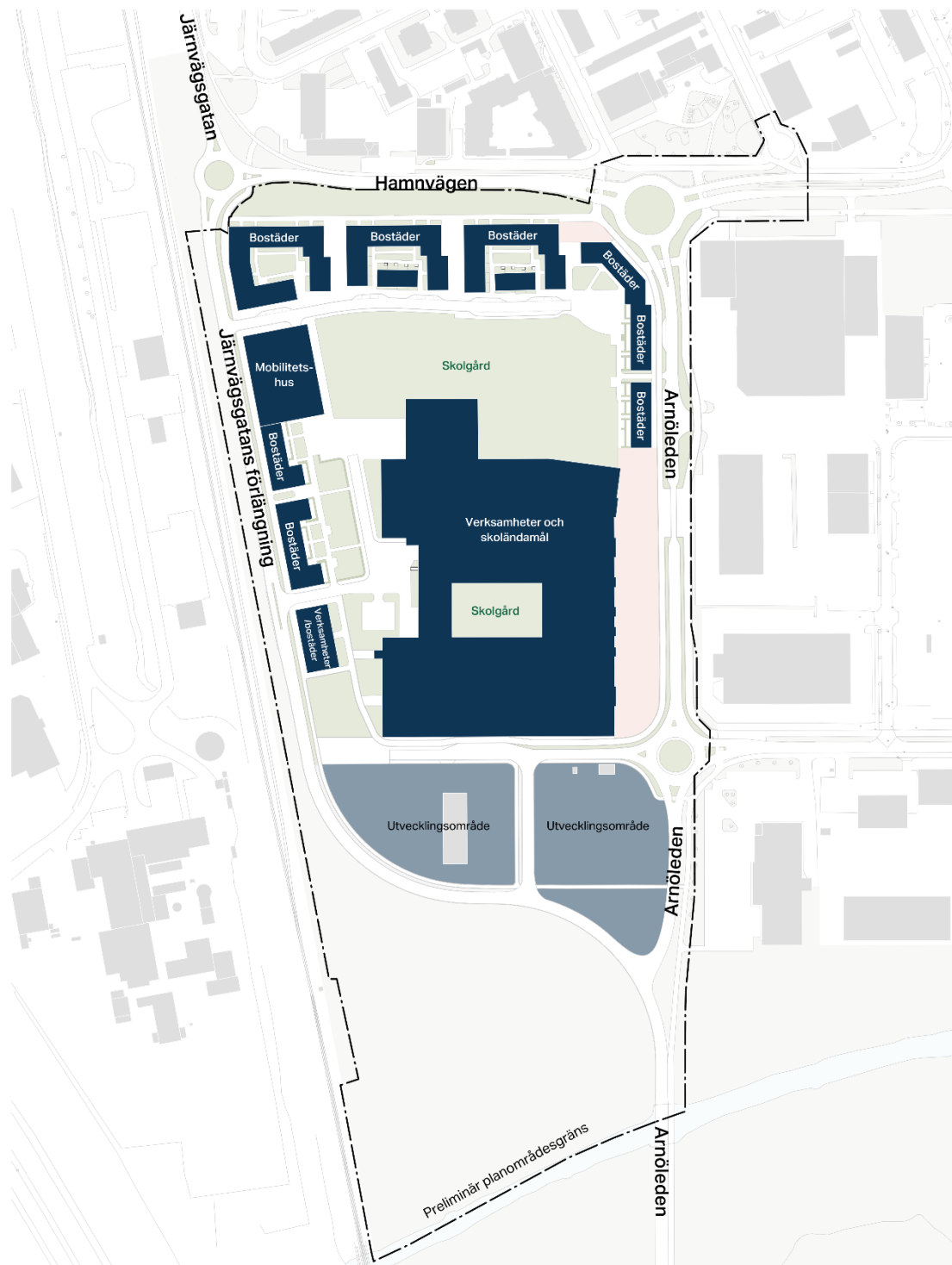
Slutligen anses planförslaget ge positiva konsekvenser för Ribbans framtida trafiksituation sett till barn och ungas vistelsemiljöer och trafiksäkerhet.

### 6.2 SKOLGÅRDEN OCH SKOLENTRÉN

Skolgården placeras norr om befintlig byggnad och förväntas bli 14 300 m<sup>2</sup> stor. Detta är enligt boverkets riktlinjer en tillräckligt stor yta för skolgård. Skolgårdens placering norrut kommer skapa blandat skuggiga partier och soliga partier vilket anses bra för barn och unga då barnen kan välja beroende på väder var man vill vara. Skolan förväntas ha 750 elever vilket skulle betyda ungefär 19 m<sup>2</sup> friyta per barn. Detta är under rekommenderad friyta per barn enligt boverkets riktlinjer som är 30 m<sup>2</sup> per barn. För att den planerade skolgårdens yta ska nå upp till Boverkets riktlinjer om friyta per barn kan skolan ha maximalt 477 barn. Detaljerad information kring skolgårdens utformning är ej ännu tillgängligt men skolgården bör vara tydligt avgränsad från trafikrummen då yngre barn annars kan springa ut i trafiken.



Samlingsplatser och hängplatser är bra för de äldre barnen som ofta hellre vill gå runt eller sitta och prata. Skolentrén bör vara lätt att gå runt på samt ha flertalet sittmöjligheter då den kan fungera både för väntande på buss eller för att umgås. Eftersom Arnöledens hastighetsbegränsning sänks till 30 km/h anses skolentrén vara en bra plats för barnen då den lägre hastigheten gör det enklare för barn och unga att navigera i trafikrummet. Skolentrén gör det samtidigt enklare för föräldrar att hämta sina barn med gång eller cykel då det finns mer yta för uppsamlingsplats.



Figur 18 Planförslag mottaget 2022-03-15

## 7 SAMLAD BEDÖMNING OCH FORTSATT ARBETE

Den samlade bedömningen är att planförslaget tillskapar flera värden för barn jämfört med dagens situation. För Nyköping i stort tillskapas en ny grundskola. För barn i närområdet tillskapas flera programmerade vistelseytor såsom skolgård, idrottshall och platsbildningar för olika aktiviteter. Ytor som tidigare enbart var öppna grus- eller grönytor utformas med ett varierande utbud av aktiviteter för såväl äldre som yngre barn. Trafikmiljön för barn förbättras genom att barriäreffekten av de större vägarna Arnöleden och Hamnvägen minskas och gång- och cykeltransporter till och från skolan underlättas.

För att området ska bli så bra som möjligt för barn att vistas på kommer vissa delar av förslaget bearbetas vidare. För att säkerställa tillräcklig yta kvalitativ utemiljö för barnen behöver tillgången till närliggande grönområden säkerställas. Därmed kommer kopplingen mellan skolan och skolskogen studeras vidare i samband med utformningen av järnvägsгатans förlängning. Avvägningar som avser skolans placering och tilltänkta entré kommer att studeras vidare eftersom det beror av Arnöledens utformning och som ligger utanför arbetet med detaljplanen. Även de två alternativa lösningarna för hämtning och lämning av skolbarn med bil kommer att studeras vidare med utgångspunkt i hur många parkeringar som behövs och vilket parkeringstal som ska gälla. Det fortsatta arbetet med Ribban samordnas med angränsande planarbete, dels Arnöleden och Hamnvägens utformning och dels stadsutvecklingsprojektet Spelhagen, för att kopplingarna mellan områdena ska bli välfungerande för barn.

## **KS § Delegationsärenden**

### **Diarienummer: KK23/5**

*För att ta del av anmälda delegationsbeslut på sammanträdet, var god kontakta kommunsekreterare senast två arbetsdagar innan mötet för att säkerställa att handlingarna hinner tas fram. För begäran om allmän handling, kontakta ansvarig registrator.*

Bilagat finns en förteckning över delegationsbeslut fattade till och med 2023-04-26

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen beslutar

- 1) **att** lägga rubricerade delegationsärenden till handlingarna.

## Kommunstyrelsen

### Delegationsbeslut

<b>Pt</b>	<b>Dnr</b>	<b>Handlingsrubrik</b>	<b>Beslutande</b>	<b>Beslutsdatum</b>
4.1.3	KK23/5:93	Anmälan om delegationsbeslut: Lista över Tekniska divisionens delegationsanmälningar till Kommunstyrelsen	Divisionschef, Tekniska divisionen	2023-04-03
5.1.1	KK23/5:94	Anmälan om delegationsbeslut: Tillsvidareanställd skoladministratör	Rektor, Division Utbildning	2023-04-05
5.1.1	KK23/5:95	Anmälan om delegationsbeslut: Tillsvidareanställd måltidsbiträde	Enhetschef, Måltidsservice	2023-04-03
5.1.1	KK23/5:96	Anmälan om delegationsbeslut: Tillsvidareanställd systemansvarig	Enhetschef, Kommunledningskontoret Informationsförvaltning	2023-04-03
5.1.1	KK23/5:97	Anmälan om delegationsbeslut: Tillsvidareanställd projektledare	Stabschef, Näringsliv Kultur och Fritid	2023-04-06
2.2.2	KK23/198:4	Anmälan om delegationsbeslut: Avslagsbeslut utlämnande av allmänna handlingar	Kommunjurist	2023-04-19
5.1.1	KK23/5:98	Anmälan om delegationsbeslut: Tillsvidareanställd elevassistent	Enhetschef Division Utbildning	2023-03-28

<b>Pt</b>	<b>Dnr</b>	<b>Handlingsrubrik</b>	<b>Beslutande</b>	<b>Beslutsdatum</b>
5.1.2	KK23/5:99	Anmälan om delegationsbeslut: Tillsvidareanställd avdelningschef	Räddningschef Räddning och Säkerhet	2023-02-27
5.1.1	KK23/5:100	Anmälan om delegationsbeslut: Tillsvidareanställd behandlingsassistent	Föreståndare Division Social Omsorg	2023-04-11
5.1.1	KK23/5:101	Anmälan om delegationsbeslut: Tillsvidareanställd Enhetschef	Verksamhetschef Division Social Omsorg	2023-03-21
5.1.1	KK23/5:102	Anmälan om delegationsbeslut: Beslut om tillsvidareanställning av Enhetschef	Verksamhetschef Division Social Omsorg	2023-03-21
4.1.1	KK23/5:103	Anmälan om delegationsbeslut: Inköp av möbler, Träffens förskola	Skolchef, Division Utbildning	2023-03-22

## **KS § Anmälningssärenden**

### **Diarienummer: KK23/2**

*För att ta del av anmälningssärenden på sammanträdet, var god kontakta kommunsekreterare senast två arbetsdagar innan mötet för att säkerställa att handlingarna hinner tas fram. För begäran om allmän handling, kontakta ansvarig registrator.*

Bilaggt finns en förteckning över inkomna anmälningssärenden till och med 2023-04-26

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen beslutar

- 1) **att** lägga rubricerade anmälningssärenden till handlingarna.

## Kommunstyrelsen

### Anmälningar

Nr	Från	Handlingsrubrik	Dnr
1	Kommunstyrelsens Miljö- och klimatutskott	Protokoll från Kommunstyrelsens Miljö- och klimatutskott 2023-03-27	KK23/2:20
2	Kommunstyrelsens Personal- och jämställdhetsutskott	Protokoll från Kommunstyrelsens Personal- och jämställdhetsutskott 2023-03-28	KK23/2:21
3	Kommunstyrelsens Näringslivs- och arbetsmarknadsutskott	Protokoll från Kommunstyrelsens Näringslivs- och arbetsmarknadsutskott 2023-04-12, samt presentation	KK23/2:22-22.1
4	Sveriges Kommuner och Regioner	Ny rapport från Sveriges Kommuner och Regioner "Ägarstyrning av kommunala hamnar - en handledning"	KK23/230:1
5	Kommunala Funktionshinderrådet	Protokoll Kommunala Funktionshinderrådets sammanträde 2023-04-06	KK23/15:2
6	HR-avdelningen	Protokoll från Central Samverkansgrupp, CSG 2023-03-30	KK23/187:3HR
7	HR-avdelningen	Protokoll från Lokal Samverkansgrupp, Kommunledningskontoret 2023-03-02	KK23/241:1
8	Samhällsbyggnad	Lista över Samhällsbyggnads anmälningsärenden till KS 17-21 april 2023	2023-04



<b>Nr</b>	<b>Från</b>	<b>Handlingsrubrik</b>	<b>Dnr</b>
9	Kommunstyrelsens Personal- och jämställdhetsutskott	Protokoll från Kommunstyrelsens Personal- och jämställdhetsutskott 2023-04-25	KK23/2:24
10	Socialnämnden	Beslut Socialnämnden 2023-04-20 § 31 Socialnämndens internkontrollplan för 2023, samt internkontrollplanen	KK22/1029:8-8.1
11	Socialnämnden	Beslut Socialnämnden 2023-04-20 § 33 Verksamhetsberättelse för Socialnämnden 2022, samt verksamhetsberättelsen	KK23/91:10-10.1
12	Vingåkers kommun	Beslut från Vingåkers kommun, Kommunfullmäktige 2023-04-17 § 50 Revidering av förbundsordning för Samordningsförbundet RAR i Sörmland	KK23/48:6-6.1