

Järnvägsutredning

Ostlänken, sträckan Järna – Norrköping (Loddby)

En del av Götalandsbanan



## Innehåll

Beslut	4
Motiv för beslutet	6
Ändamål	7
Bakgrund	9
Studerade alternativ i järnvägsutredningen	11
Planer och bestämmelser	14
Miljöaspekter	16
Restid och samhällsekonomi	19
Jämförande utvärdering och bedömning av måluppfyllelse	20
Yttranden och synpunkter som kommit in	23
Kompletterande utredningar efter utställningen	25
Slutsatser	26
Bilagor:	
Kartor på valt alternativ: karta 1 – 6 samt översiktskarta	

## Beslut

### Banverkets val av alternativ efter järnvägsutredning för Ostlänken, del av Götalandsbanan, Järna–Norrköping (Loddby)

Banverket har genomfört en järnvägsutredning för utbyggnad av Ostlänken. Utredningen är uppdelad på två avsnitt: Järna–Norrköping och Norrköping C–Linköping C. Detta beslut gäller sträckan Järna–infarten Norrköping (Loddby). Sträckan Norrköping–Linköping C kommer att behandlas i det nya Trafikverket. Utredningen kommer att kompletteras med motiv till beslut om stationernas placering.

Omfattande samråd har skett bland annat med Länsstyrelsen i Stockholms, Södermanlands och Östergötlands län och kommunerna Södertälje, Trosa, Nyköping, Norrköping och Linköping samt med regionförbunden och de regionala trafikmyndigheterna. Statliga sektorsmyndigheter har aktivt deltagit i samrådet. Allmänheten har kunnat påverka utredningen genom samrådsmöten, genom diskussionsforum via Banverkets webbplats samt genom enskilda samråd.

De alternativ som behandlats i utredningen har vägts mot varandra med avseende på funktion, kostnad, samhällsnytta samt påverkan på hälsa och miljö.

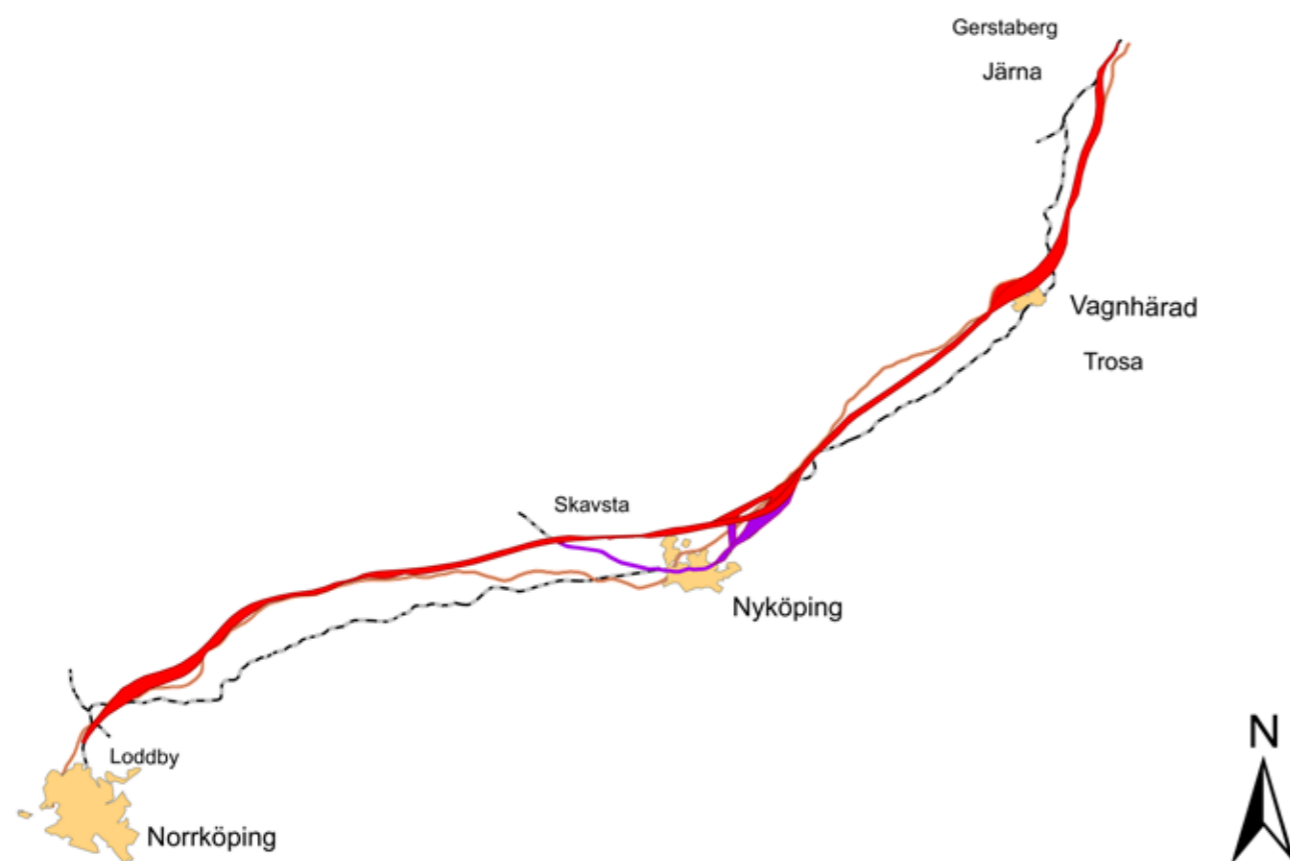
På sträckan Järna–infarten Norrköping (Loddby) är sammantaget röd korridor och lång bibana till och från Nyköping mest fördelaktigt.

*Banverket beslutar att röd korridor på sträckan Järna–infarten Norrköping (Loddby), med den västliga sträckningen av röd korridor vid Vagnhärad, och lång bibana till och från Nyköping, enligt bilagda kartor, ska ligga till grund för fortsatt planering.*

### Riktlinjer för det fortsatta planeringsarbetet

Arbetet i denna järnvägsutredning har genomförts med den noggrannhet som krävs för att kunna ta ställning till val av korridor och för att utredningen ska kunna ligga till grund för beslut om tillåtlighet enligt miljöbalken. Under utredningens gång har ett stort antal områden som kräver fördjupningar identifierats. Det kan vara omfattande utredningar av särskilda problemställningar som i flera situationer kräver fältundersökningar. Fördjupningsområdena har sammanställts i en PM. Den primära målgruppen för denna PM är de som skall utarbeta järnvägsplanerna för Ostlänken.

Fördjupningsområdena innefattar frågor kopplade till anläggande av järnväg generellt, men också frågor kopplade till höghastighetsbanor specifikt, samt till de särskilt



Valt alternativ för sträckan Järna–Norrköping (Loddby).

känsliga områden den valda korridoren berör. Nedan kommenteras några viktiga fördjupningsområden av mer allmängiltigt intresse.

**Teknisk standard**  
De förutsättningar för servicenivå och teknisk standard för höghastighetsjärnvägar i Sverige som arbetas fram inom Banverket ska användas i det fortsatta planeringsarbetet.

**Geotekniska fältundersökningar**  
Omfattande geotekniska fältundersökningar behöver genomföras.

**Bytespunkter**  
Nära samplanering ska ske med berörda kommuner, särskilt för nya eller förändrade bytespunkter.

**Arkeologiska utredningar**  
Nära samplanering ska ske med länsstyrelserna, särskilt med avseende på arkeologiska utredningar och i förekommande fall utgrävningar.

**Klimatförändringar**  
Kunskapsläget om klimatförändringar och dess konsekvenser behöver följas upp under följande planeringsskeden.

**Flygplatser**  
Inom Banverket pågår ett arbete som ska klarlägga förutsättningarna för byggande av elektrifierad järnväg i närheten av flygplatser med avseende på risk för störningar av flygets säkerhetssystem, med kvarstående krav på kostnadseffektiva lösningar och bytespunkter med god tillgänglighet. Avstämningar sker kontinuerligt med Transportstyrelsen. Resultatet av arbetet ska tillämpas i den fortsatta planeringen av järnvägens sträckning och ny bytespunkt vid Skavsta flygplats.

**Stads- och landskapsbild**  
Det behövs fördjupade studier av järnvägens läge och utformning som en del av ett landskap i förändring. Ett fördjupat gestaltningsprogram ska upprättas där större konfliktpunkter studeras i detalj och där en enhetlighet i utformning och materialval preciseras för hela Ostlänken.

**Buller och vibrationer**  
Vid utarbetande av järnvägsplaner studeras bullerskyddsåtgärder längs järnvägsanläggningen, t.ex. i form av byggda konstruktioner och bullerskyddsvallar samt åtgärder på enskilda byggnader i form av fasadåtgärder eller lokala skydd. I de fall vägtrafiken bidrar till bullersituationen bör en samordning av skyddsåtgärder göras där det är möjligt och ekonomiskt motiverat. Fördjupade studier av vibrationer och stomljud i anslutning till bostäder krävs för att klargöra behov av åtgärder.

**Passager av känsliga områden**  
Fördjupade studier för att hitta lämpligaste plan- och profil-

läge med hänsyn till miljön krävs, särskilt vid Trosaåns dalgång, Nyköpingsåns dalgång samt Kolmårdsbranten, liksom vid de Natura 2000-områden som berörs. Här krävs även särskilda hänsyn genom hela processen, från projektering till drift.

**Planskilda passager**  
I kommande projektering är det viktigt att studera var, hur många och med vilken utformning planskilda passager ska byggas för att mildra barriärverkan för människor, både i tätorterna och på landsbygden. Placeringen bör ske i nära samspel med brukarna. Även viltpassagers placering och utformning bör utredas närmare i samband med att järnvägens exakta läge utreds. Behovet av särskilda viltpassager påverkas bland annat av lägen och omfattning av tunnlar och broar.

I samband med placering av järnvägen inom vald korridor behöver också passagebehov med järnvägen preciseras utifrån respektive markägares möjlighet att bedriva jord- och skogsbruk.

**Samordning med vägar**  
Det krävs en fördjupad studie av hur Ostlänken och vägnätet ska anpassas till varandra på bästa sätt.

**Elektromagnetiska fält**  
Förhållandena närmast omkring de strömförande ledningarna och transformatorerna ska kartläggas intill bebyggelse. Åtgärder beslutas i samråd med berörda miljömynigheter.

**Naturresurser**  
I nästa planeringsskede krävs en fördjupad analys av massbalanser för optimerad resursanvändning och minskat transportarbete under byggskedet. Kartläggning av yt- och grundvattenpåverkan krävs.

**Byggskedet**  
Södra stambanan och Västra stambanan är viktiga stråk för såväl person- som godstrafik. Särskild planering krävs så att störningarna för trafiken minimeras. Det allmänna vägnätet, särskilt E4, kommer att påverkas. Trafikpåverkan ska minimeras.

*Beslutande i detta ärende har varit generaldirektören Minoo Akhtarzand med chefen för Samhälle och planering Birgitta Hellgren som föredragande. I den slutliga handläggningen har även projektchefen för Götalandsbanan Bo Lindgren deltagit.*

*M Akhtarzand*

**Minoo Akhtarzand**



## Motiv för beslutet

### Inledning

Under en tioårsperiod har en diskussion förts om byggande av höghastighetsjärnväg i Sverige. Höghastighetsutredningen har nyligen lämnat ett förslag till utbyggnad av ett nät av höghastighetsjärnvägar. Första etappen i ett sådant nät antas vara Götalandsbanan – en ny järnväg mellan Stockholm och Göteborg. Andra etappen antas vara Europabanan – en förgrening av Götalandsbanan i riktning mot Öresundsregionen. Banverket har medverkat i processen dels genom övergripande utredningar om samhällsnytta och banstandard, dels genom förstudier och järnvägsutredningar enligt lagen om byggande av järnväg, längs den framtida Götalandsbanan, där Ostlänken ingår som en del.

Regeringen kommer inom kort att besluta om hur den fortsatta planeringsprocessen för höghastighetsjärnvägar ska bedrivas. Banverkets val av alternativ bygger på förutsättningen att det ska finnas höghastighetsjärnväg i Sverige.

Ostlänken är en ny dubbelspårig höghastighetsjärnväg som planeras mellan Järna (Södertälje kommun) och Linköping

med planerade stationer vid Vagnhärad, Nyköping, Skavsta flygplats, Norrköping och Linköping. Järnvägsutredningarna har gjorts i två avsnitt Järna–Norrköping (Loddbby) och Norrköping C–Linköping C. Denna beslutshandling omfattar avsnittet Järna–Norrköping (Loddbby). För avsnittet Norrköping (Loddbby)–Linköping C avvaktar Banverket kompletterande beslutsunderlag avseende järnvägens passage av Norrköping och Linköping före det att järnvägsutredningen avslutas.

Regeringens höghastighetsutredning har genomförts under den senare delen av järnvägsutredningens arbete och redovisades den 14 september 2009. Höghastighetsutredningen ger förutsättningar som järnvägsutredningen inte kunnat ta hänsyn till, bl.a. avseende tillkomsten av en eventuell Europabana, då järnvägsutredningens utställelsehandling var klar i december 2008. Banverkets bedömning är att den ökade trafik som Europabanan kommer att medföra går att hantera med ett utförande av nu aktuell del av Ostlänken inom den beslutade korridoren.

## Ändamål

Ostlänken omfattar sträckan Järna–Norrköping–Linköping. Sträckan Järna–infarten Norrköping (Loddbby) är en etapp av Ostlänken. Ändamålen med sträckan Järna–infarten Norrköping (Loddbby) är därför desamma som för hela Ostlänken.

Ostlänken är en del av Götalandsbanan mellan Stockholm och Göteborg. Ostlänken ska därför bidra till att uppfylla Götalandsbanans ändamål.

### Götalandsbanans ändamål

- Att genom snabba, energieffektiva transporter knyta samman Sveriges två största städer och mellanliggande befolkningstäta regioner för att stärka näringslivets konkurrenskraft, samt ge fler människor tillgång till arbete, utbildning och kultur.
- Att som en helt ny bana frigöra kapacitet på befintliga banor.

### Ostlänkens ändamål

- **Vara en del av Götalandsbanan Stockholm–Göteborg via Borås, Jönköping, Linköping och Norrköping.** Ändamålet innebär att Ostlänken, som en del av Götalandsbanan, ska medverka till att föra Sveriges två största städer närmare varandra genom att hålla sin del av restiden 2 tim och 15 minuter mellan Stockholm och Göteborg inklusive två mellanliggande stopp. Restiden mellan Stockholm och Göteborg kan minska ca 45 min mot dagens och konkurrera med flyg- och biltrafik samtidigt som storregionerna kan växa och bli fler. Kapacitet frigörs på både Södra och Västra stambanan
- **Bidra till regionförstoring Östergötland–Södermanland–Mälardalen.** Ändamålet innebär att de mellanliggande befolkningstäta regionerna omkring Ostlänken ges rese möjligheter för en storregion genom Ostlänkens anslutning till kommunhuvudorterna Vagnhärad, Nyköping, Norrköping och Linköping. Arbetspendling på korta och långa avstånd görs möjlig genom väl belägna och utformade bytespunkter, kort restid och täta turer. Detta ökar valfriheten inom arbete, boende och fritid. Kapacitet frigörs på både Västra och Södra stambanan.
- **Vara en del av en uppgraderad Södra stambana och TEN-stråket Stockholm–Malmö–Köpenhamn.** Genom kortare restider och ökad kapacitet kommer Ostlänken att stärka järnvägens konkurrenskraft på den långväga marknaden mellan Stockholm/Mälardalen och södra Sverige. Framför allt stärks konkurrenskraften mot flyget, då restiden minskar upp mot en halvtimme mellan Stockholm och Malmö. Mellan Stockholm och Köpenhamn minskar restiden med ungefär lika mycket. Kapacitet frigörs på Västra och Södra Stambanan på sträckan Järna–Katrineholm–Linköping.

### Projekt mål

Ändamålet har brutits ned till projekt mål som har stor betydelse vid utvärderingen av järnvägsutredningens korridorer. Projekt målen utgår från de transportpolitiska målen, nationella miljö kvalitetsmål, regionala och kommunala miljömål samt Banverkets miljömål och riktlinjer.

#### Ostlänkens restidsmål

Restidsmålet för höghastighetståg är 2 tim och 15 min mellan Stockholm och Göteborg inklusive två mellanliggande stopp. Hur den framtida trafikeringen kommer att ske avgörs inte i järnvägsutredningen. I utredningen har förutsatts att Norrköping och Linköping kommer att trafikeras med höghastighetståg. Tågstoppen på Götalandsbanan sker omväxlande i Norrköping, Linköping, Jönköping och Borås. Restidsmålet har valts utifrån en brytpunkt som hämtats från internationella studier om möjlighet att konkurrera med flyg på motsvarande sträckor. Marknadsandelarna för tåget stiger markant när tiden för resan krymper ner mot två timmar. I konkurrensanalysen som ligger till grund för restidsmålet har aspekten effektiv resa från dörr-till-dörr varit vägledande (Banverket PM 2004–03–25). För den aktuella sträckan Stockholm och Göteborg har en bedömning gjorts av resorna till och från flygplatserna respektive tågstationerna.

Underlaget för trafik har tagits fram i en marknads- och konkurrensanalys. Konkurrensanalysens slutsats är att för att tåg ska väljas framför flyg på sträckan Stockholm–Göteborg ska den sammanlagda restiden med tåg vara lika med eller underskrida den sammanlagda restiden med flyg; incheckningstiden för flygresan samt restiden till målpunkterna för tåg- respektive flygresan ingår i den sammanlagda restiden.

Restidsmålet 2 tim och 15 min Stockholm–Göteborg har brutits ned i delmål för de olika avsnitten. För delsträckan Järna (Gerstaberget)–Norrköping (Loddbby) innebär detta ett restidsmål på 22 minuter för att klara det totala restidsmålet för höghastighetståg.

Även storregionala restidsmål har utarbetats för ändamålsenlig pendling för regionförstoring i Mälardalen, Södermanland och Östergötland.

Relation	Restid	Turtäthet
Stockholm–Nyköping	40 min	2 tåg/tim
Nyköping–Linköping	40 min	2 tåg/tim
Stockholm–Norrköping	60 min	2 tåg/tim
Norrköping–Linköping	20 min	3 tåg/tim







### Ostlänkens mål för bytespunkter

Såväl Götalandsbanans ändamål som Ostlänkens ändamål medför att bytespunkterna lokaliseras så att läget attraherar så många som möjligt att resa med tåget – gående, kollektivtrafikresande i andra trafikslag såväl som bilresenärer. Detta medverkar till ökad tillgänglighet och konkurrenskraft för ett miljövänligt resande. Kommunerna har genomfört tillgänglighetsstudier utifrån planerad markanvändning som underlag för beslut om stationsläge. Ostlänkens bytespunkter bör planeras på ett sådant sätt att resenärernas förflyttning mellan olika trafikslag kan ske på högst tre minuter.

### Ostlänkens miljömål

Det övergripande miljömålet för Ostlänken är att transportsystemet ska vara utformat så att det är anpassat till och fungerar i samklang med det omgivande natur- och kulturlandskapet, att det inte orsakar störningar över gällande riktlinjer för hälsa, samt att det bidrar till en minskad användning av naturresurser som helhet.

Det övergripande målet har sedan brutits ned till projekt-mål som har utvecklats och värderats gällande:

- stads- och landskapsbild, se miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) sid 61
- kulturmiljö, se MKB sid 73
- naturmiljö, se MKB sid 106
- friluftsliv och rekreation, se MKB sid 125
- hälsa, se MKB sid 139
- naturresurser, se MKB sid 149
- risk och säkerhet, se järnvägsutredning, gemensam del Järna–Linköping sid 37.

### Ostlänkens bidrag till att nå de transportpolitiska målen

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Det transportpolitiska målet är uppdelat på ett funktionsmål och ett hänsynsmål. Fokus för funktionsmålet är tillgänglighet. Hänsynsmålet har fokus på säkerhet, miljö och hälsa. Syftet med Ostlänken är att långsiktigt och håll-

bart erbjuda människor snabba, bekväma och säkra resor. När Ostlänken tillkommer kan dessutom godstransporterna med järnväg ges bättre konkurrensförutsättningar genom ökad kapacitet. Projektet utgör därför ett väsentligt led i att nå de transportpolitiska målen.

### Funktionsmål

Utbyggnadsalternativen leder till förutsättningar för en järnvägstrafik med god punktlighet och möjlighet till ökad turtäthet så att medborgarnas resor förbättras med ökad tillförlitlighet, bekvämlighet och möjlighet att välja kollektivtrafik. Tillgängligheten förbättras mellan regioner. Fler får möjlighet att söka arbete utanför sin hemort, vilket ökar de funktionella arbetsmarknadsregionerna och stärker näringslivets konkurrenskraft.

Kontakterna med omvärlden förbättras med järnvägens koppling till Skavsta flygplats med goda förutsättningar för internationell flygtrafik. Spårkapacitet frigörs också på andra banor vilket skapar utrymme för att mer gods kan transporteras på järnväg. Detta stärker näringslivets konkurrenskraft.

Utbyggnadsalternativen innebär att förutsättningar finns att anlägga en ny bytespunkt i Skavsta, samt en bytespunkt med nytt läge i Vagnhärad. Nyköpings resecentrum kan utvecklas i stort sett i nuvarande läge. Stationerna ska planeras och byggas så att de blir trygga för resenärerna och möjliggör snabba byten mellan transportslag. Förutsättningar skapas också för att barn och personer med funktionsnedsättning kan använda transportsystemet.

En ökad rörelsefrihet skapar förutsättningar för att studera, arbeta och ta del av kultur i en annan stad eller region. Utbyggnadsalternativen bidrar till ökad jämställdhet genom den förbättring i resandemöjligheter med tåg som uppstår för både kvinnor och män.

### Hänsynsmål

Genom den förbättring som sker av järnvägstrafiken kommer fler att använda tåg och därmed medför utbyggnadsalternativen en överflyttning från vägtrafik till tågtrafik. Det ger i sin tur en minskad klimatpåverkan och en bättre miljö. När mer gods kan transporteras på järnväg gynnar det också trafiksäkerheten.

## Bakgrund

### Vad projektet föranletts av

#### Ostlänken som del av Götalandsbanan och Europabanan

Det finns behov av bättre kommunikationer mellan Stockholm och Göteborg respektive mellan Stockholm och Malmö, samt mellan mellanliggande regioner. Det befintliga järnvägsnätet saknar kapacitet för att efterfrågan på effektiva, snabba och miljövänliga resor ska kunna tillfredställas, särskilt vid ökande efterfrågan. Banverket bedömer att det finns en stor efterfrågan på långsiktigt hållbara och miljövänliga transporter i de aktuella relationerna. Det behövs därför ökad kapacitet i järnvägsnätet som ger möjligheter till ett effektivare resande, som kan konkurrera med flyget och bilen i tid och bekvämlighet.

Götalandsbanan är ett verktyg för regionförstoringen i stråket Västra Götaland, Jönköpings län och Östergötland. Götalandsbanan är av intresse även utanför detta stråk eftersom det bidrar till att frigöra kapacitet på både Västra och Södra stambanan.

#### Ostlänken som del av det regionala järnvägssystemet

Både Södra stambanan och Västra stambanan har blandad tågtrafik, med persontrafik med olika uppehållsmönster samt godstrafik. Utmed båda stambanorna finns flera delsträckor med medelstora kapacitetsbegränsningar, samtidigt som kapacitetsbegränsningarna är större närmast storstadsområdena. Den sammantaget hårda belastningen innebär stora risker för störningar av tågtrafiken. Nyköpingsbanan mellan Järna och Norrköping är en enkelspårig bana där regionaltåg går blandat med godståg.

Efterfrågan på tågtrafik har ökat, orsakat av ett allmänt växande resande i samhället och ett ökat miljöanpassat resande. Efterfrågan bedöms fortsätta öka, dels av samma orsaker, dels på grund av den förväntat höga befolkningstillväxten i regionerna kring den planerade Ostlänken. Regionala intressen har allt sedan 1990-talet påtalat behovet av en utbyggd infrastruktur för utveckling till storregioner. Enligt utförd förstudie (se nedan) kommer en utbyggnad av det befintliga järnvägsnätet med en konventionell trafiksystemlösning att ge kapacitetsproblem redan efter 2020.

Genom Ostlänkens och hela Götalandsbanans tillkomst avlastas båda stambanorna så att den konventionella person- och godstrafiken kan ökas på dessa banor och pålitligheten med utlovade restider förbättras. Ostlänken ger betydande kapacitetsförbättringar på de hårt belastade sträckorna Järna–Katrineholm på Västra Stambanan samt Katrineholm–Åby–Linköping på Södra Stambanan.

Genom att Ostlänken byggs kommer kapaciteten i järnvägsnätet att motsvara behovet av snabba och smidiga transporter mellan platser för arbete, boende och fritid. På så sätt främjas den regionala utvecklingen.

### Tidigare utredningar och beslut

#### Förstudie

Förstudien för Ostlänken startade under 2001 och genomfördes av Nyköping–Östgötalänken AB. Den omfattade sträckan mellan Järna och infarten Linköping C. Efter en analys baserad på fyrstegsprincipen för transportlösningar för ett hållbart samhälle drogs i förstudien slutsatsen att en konkurrenskraftig tågtrafikförsörjning bäst kan tillgodoses med ett nytt dubbelspår mellan Järna och Linköping. Övriga studerade alternativ hade samtliga högre kostnader och/eller innebar en dragning av en ny järnväg som inte gav en rationellt utformad järnvägsanläggning.

Banverket beslutade 2003–04-28 att godkänna Nyköping–Östgötalänken AB:s förstudie mellan Järna och infarten Linköping C och att denna skulle ligga till grund för en järnvägsutredning.

De tre korridorerna som togs fram i förstudien följer sträckningarna ”Röd” utmed E4, ”Grön” i opåverkad terräng samt ”Blå” utmed befintlig järnväg. Alla korridorer utmed sträckan Järna–Norrköping (Loddby) ger möjlighet till centrala stationslägen för Vagnhärad, Nyköping och Skavsta, direkt vid huvudbanan eller via bibana/stickspår.

Alternativ som avfördes i förstudien var:

- Ny bana via Gnesta eftersom banan ger betydande intrång i opåverkad miljöer och trafikeringsnackdelar samt har högre investeringskostnader.
- Ny bana via Katrineholm eftersom sträckan blir 23 km längre, vilket ger längre restider, högre anläggningskostnader och färre resenärer.
- Ny bana över Vikbolandet i Norrköping till Nyköping eftersom banan förutsätter en olämplig högbro över Bråviken med bristande tillgänglighet till Norrköping, samt gör en koppling till Nyköping och Skavsta flygplats svår.

Förstudiens slutsatser var att jämförelsealternativet, som var förstudiens nollalternativ med gängse drifts- och underhållsinsatser, inte uppfyller kapacitetskravet på sikt utan bedömdes medföra kapacitetsbrist efter 2020, samt att förstudiens alternativ Grön, Röd och Blå visade på positiv samhällsnytta och borde utredas vidare i en järnvägsutredning.

Flera utredningar om kapacitetsförbättringar i Södermanland och Östergötland har skett under 1990-talet både i Banverkets och i regionens regi. Exempel på detta är Sörmlandsgruppens ”Förslag till Nyköpingslänkens sträckning PM4/94”. För komplett lista på tidigare utredningar se Ostlänkens förstudie slutrapport, [www.banverket.se/ostlanken](http://www.banverket.se/ostlanken).

#### Utvecklade planeringsinriktningar hos kommunerna efter tätortsstudier

Kommunerna utmed sträckan Järna–Norrköping (Loddby) har i samband med Ostlänkens förstudie gjort tätortsstudier avseende bland annat lokalisering av bytespunkter för Järna, Vagnhärad och Nyköping/Skavsta. Studierna har



följts upp medan järnvägsutredningen pågått. Slutsatserna har förändrats på flera avgörande punkter. Nedan redovisas både den inledande slutsatsen och den slutsats som nu gäller som utgångspunkt för Banverkets val av alternativ.

I *Södertälje kommuns* tätortsstudie för Järna uttrycktes krav på möjlighet till regionaltågstopp på Ostlänken inom Järna tätort. Järnvägsutredningen har visat att möjligheten till stopp för regionaltåg på Ostlänken i Järna medför stora restidsförändringar för de långväga och storregionala resenärerna samt kapacitetsproblem i Järna. Södertälje kommun har vid samråd under järnvägsutredningens gång visat förståelse för dessa tankegångar. Kommunen framhåller i sitt yttrande över järnvägsutredningen vikten av regional-tågstopp i Järna. Möjlighet till regionaltågstopp i Järna finns för trafiken på Västra stambanan redan i dag.

Ursprungligen förordade *Trosa kommun* en höghastighetsbana utanför tätorten med bibana in till Vagnhärads nuvarande station. Det har dock visat sig att en bibana till nuvarande station blir orimligt kostsam i förhållande till antalet resenärer. Regionaltågen får därtill en avsevärd restidsför-

längning. Trosa kommuns nuvarande översiktsplanering innebär en exploatering av det så kallade Solbergaområdet, vilket gör att ett stationsläge mellan centrala Vagnhärad och E4 utmed väg 218 anses mest gynnsamt. Detta stationsläge är nu en del i Trosa kommuns översiktsplan. Kommunens tidigare önskemål om ett stationsläge vid den befintliga stationen är inte längre aktuellt.

Nyköping/Skavsta: flera alternativ för anslutning till Ostlänken har identifierats i förstudien. *Nyköpings kommun* har tagit ställning för Röd korridor med huvudbana via Skavsta samt lång bibana till Nyköping.

#### Övriga beslut

Gemensamma riktlinjer för Götalandsbanans planering har beslutats av Banverket 2007-01-22. Dimensionerande för hastighets- och geometrisk standard är restid för höghastighetståg på 2 tim och 15 minuter mellan Göteborg och Stockholm inklusive två stopp varierande i Norrköping, Linköping, Jönköping eller Borås. Banan planeras för persontrafik och lättgods.



## Studerade alternativ i järnvägsutredningen

### Allmänt

Dokumentet "Gemensamma riktlinjer för Götalandsbanan" föregicks av en successiv utformning av riktlinjer för banstandard för Ostlänken i det övergripande och inledande utredningsskedet i järnvägsutredningen. Restidsmålet Stockholm–Göteborg är dimensionerande för banan och innebär att banstandarden planeras för max 320 km/h med en rekommenderad horisontalradie på 6600 m, samt lutning max 35.

Götalandsbanan ska fungera för båda snabba höghastighetståg och snabba regionaltåg, med god accelerationsförmåga och hög topphastighet samt ska även kunna användas för godstrafik som passar in i sådant trafikmönster. Spåren ska dimensioneras för höga och jämna hastigheter. Höghastighetståg ska prioriteras framför regional trafik när banan är fullt utbyggd. Under etappvis utbyggnad av banan måste regional trafik kunna medges, dock utan framtida låsningar för höghastighetstågens behov.

Ostlänken är huvudsakligen ett projekt ovan jord. Järnvägen går genom ett blandat slätt- och skogslandskap med bitvis relativt kuperad topografi. Järnvägen byggs med de tunnlar och broar som behövs för att få en rimlig linjeföring och minska barriäreffekten, men också för att skydda betydande miljövärden. Ett antal landskapsbroar har förutsatts.

Anslutningen till befintlig järnväg vid Gerstaberget och den stora höjdskillnaden vid Kolmårdsbranten ställer krav på stora komplicerade brokonstruktioner för järnvägen. Vid Järna passeras E4 i en avancerad betongkonstruktion under motorvägen. Vid passage av Nyköpingsåns dalgång läggs mycket stor vikt vid bronns utformning och inplacering i landskapet. Vid Vagnhärad (Tullgarns Natura 2000-område) och genom Kolmården behövs långa tunnlar, för att skydda betydande naturvärden och för att anpassa linjeföringen till topografin.

Sträckan Järna–Norrköping (Loddbys) är cirka 11 mil. Totalt behövs cirka 8 km järnvägsbroar, fördelat på ett hundratal broar, samt cirka 8 km järnvägstunnlar utmed sträckan.

### Bytespunkter vid Ostlänken

Stationslägen och bytespunkter har analyserats och studerats ur funktionella aspekter så att den nya järnvägen kan bidra till att erbjuda attraktiva och konkurrenskraftiga tågtransporter, som kan stödja utvecklingen av kommuner, regioner och storregioner. De angivna måltalen för restider och turtäthet är en utgångspunkt för lokaliseringen av stationslägen och bytespunkter.

Kommunernas inriktningsbeslut om stationslägen i förstudien har legat till grund för fortsatt utredning i järnvägsutredningen utifrån möjligheter att uppfylla projektmålen. Arbetet har skett i samråd med allmänhet, regionförbund, trafikutövare och kommuner.

Bytespunkterna i Vagnhärad och Nyköping är inte korridorskiljande. Vid Vagnhärad ryms de tre aktuella lägena inom röd korridor med de västliga och östliga delkorridorerna. I Nyköping angörs ett centralt stationsläge med kort eller lång bibana. Stickspåralternativen avfördes under järnvägsutredningens gång, se nedan.

Bytespunktens läge vid Skavsta skiljer sig åt mellan de sammangående korridorerna Röd och Grön. Med grön korridor ökas avståndet mellan stationen och flygterminalen ca 300 m.

### Studerade korridorer i järnvägsutredningen

Ostlänkens förstudie analyserade trafiksystem för Götalandsbanan och Europabanan och resulterade i tre korridorer som ligger till grund för järnvägsutredningen, (se karta sid 13).

- Röd i stort längs E4
- Blå i stort längs nuvarande järnväg
- Grön utanför befintliga infrastrukturstråk

samt olika varianter av anslutning mellan huvudbana och bytespunkter i Vagnhärads centrum, Nyköping och Skavsta, med bibana eller stickspår.

#### Röd korridor

Röd korridor följer E4, men järnvägen kan inte strikt följa motorvägen annat än på korta sträckor eftersom de geometriska kraven för järnväg respektive motorväg skiljer sig mycket åt. Huvudbanan går nära Vagnhärad och Skavsta. Röd korridor avviker från Västra stambanan och Grödingebanan vid Gerstaberget och passerar öster om Järna. Någonstans på sträckan mellan Gerstaberget och Vagnhärad krävs en korsning med E4. Röd korridor har i järnvägsutredningen två varianter i Vagnhärad: huvudbanan går antingen något väster om centrum (västra delkorridoren), eller förbi nuvarande station (östra delkorridoren). I båda varianterna möjliggörs en bytespunkt vid Ostlänkens huvudbana. Med huvudbanan i den västliga delkorridoren finns alternativet att ha bytespunkten i centrala Vagnhärad, som angörs med bibana eller stickspår.

Mellan Vagnhärad och Skavsta sträcker sig Röd korridor mellan E4 och befintlig järnväg. Röd korridor passerar utanför stationssamhällena utmed Södra stambanans Nyköpingsgren. Vid Sjöså korsar huvudbanan E4 och går norr om Nyköping mot Skavsta. Vid Skavsta möjliggörs en bytespunkt liksom inne i Nyköping. En bibana eller stickspår krävs för den regionala trafiken in mot Nyköping. Söder om Skavsta fortsätter Ostlänken på den norra sidan av E4 hela vägen ned till Kolmårdsbranten där motorvägen ska korsas. På delar av sträckan kan järnvägen förläggas nära E4.

#### Blå korridor

Blå korridor är studerad till en viss nivå och sedan avförd. Den beskrivs därför närmare under avförda alternativ nedan.

### Grön korridor

Grön korridor går längre från E4 och samhällen än de andra två korridorerna.

Grön korridor är avförd på sträckan Gerstabergr–Hölö där korridoren går genom Järna. Denna delsträcka beskrivs närmare under avförda alternativ nedan.

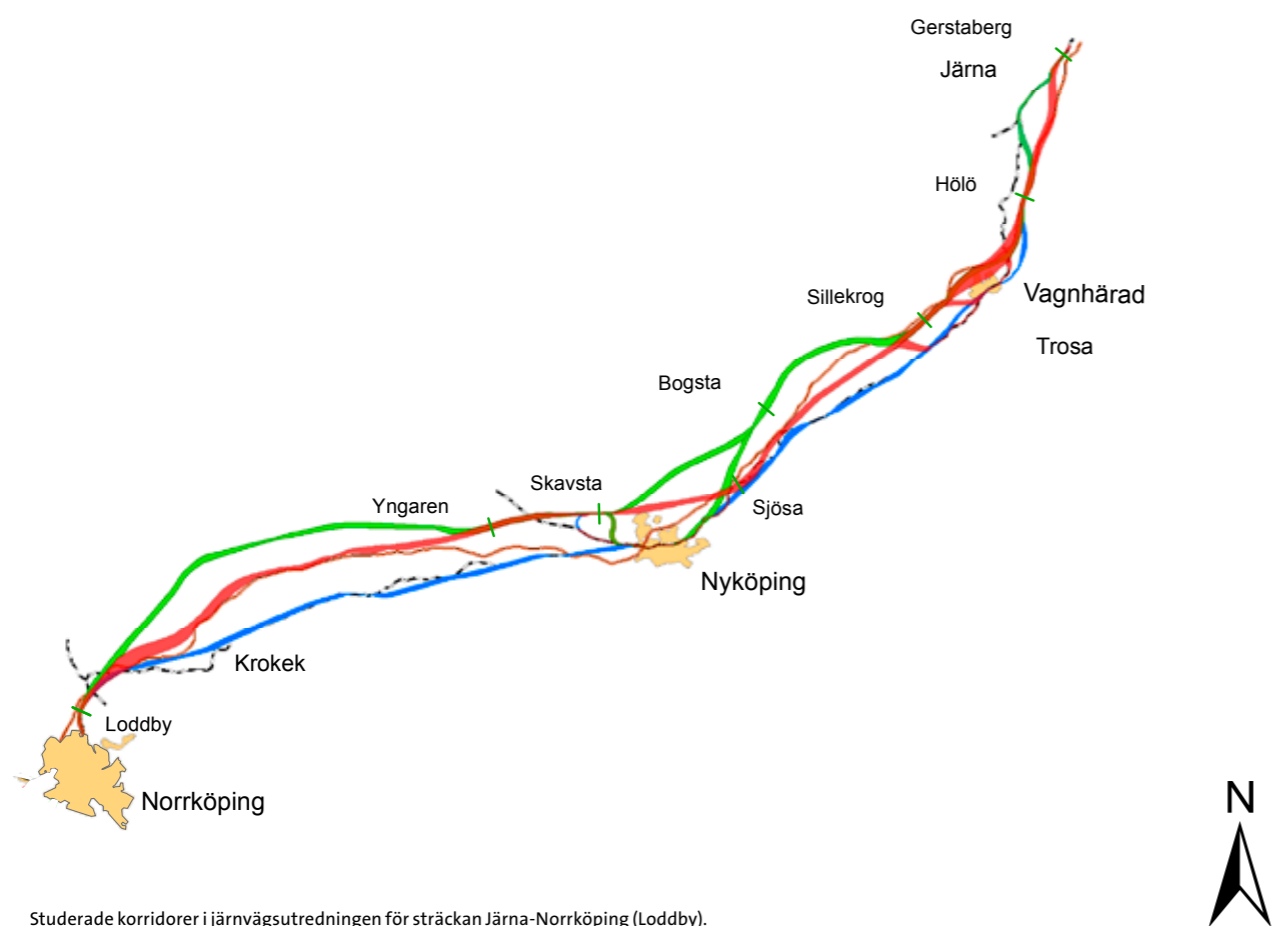
På sträckan Hölö–Sillekrog, som passerar Vagnhärad, rymmer grön korridor helt inom den västra delen av Röd korridor.

Mellan Sillekrog och Skavsta sträcker sig grön korridor genom glesbefolkade områden. Grön korridor korsar E4 vid Lästringe. Vid Skavsta möjliggörs en bytestpunkt liksom inne i Nyköping. En bibana eller ett stickspår krävs för den regionala trafiken in mot Nyköping. Söder om Skavsta fortsätter grön korridor genom glesbebyggda områden mot

Norrköping. Söder om Kolmårdsbranten krävs en passage av E4.

### Bibana Nyköping

Ostlänkens huvudbana (röd och grön korridor) ansluter Nyköping via bibana. Från nordost finns grön bibana mellan Bogsta och Sjösa. Korridoren går här genom Svärta skog och ansluter till bibanekorridoren vid Sjösa. Från Sjösa (med två delkorridorer vid Sjösa) följer bibanekorridoren i stort befintlig banas sträckning genom tätorten. Från väster finns lång och kort bibana. Både lång och kort korridor för bibanan följer i stort befintlig banas sträckning från centrala Nyköping till Rytartorpet. Från Rytartorpet ansluter den långa bibanan huvudbanan vid Yngaren via den befintliga TGOJ-banans sträckning. Kort bibanekorridor ansluter huvudbanan vid Skavsta via Nyköpingsåns dalgång.



Studerade korridorer i järnvägsutredningen för sträckan Järna-Norrköping (Loddbby).

### Avförda alternativ

Utredningsmetodiken för Ostlänken innebär att stationslägen, ibland anslutna med bibanor eller stickspår, och korridorer prövas utifrån resandeunderlag, stadsutveckling, tillgänglighet och potential för en effektiv bytestpunkt samt systemutvärderingar av korridoralternativen avseende

restidsmål. Dessa systemutvärderingar resulterar i att de alternativ som är orimliga i genomförbarhet sorteras bort. Systemutvärderingen har resulterat i att följande korridoravsnitt avförs:

### Korridorer genom Järna: Blå och Grön på delsträckan Gerstabergr–Hölö

En järnväg i blå respektive grön korridor innebär att Ostlänkens trafik går via Järna tätort. Ostlänken bidrar endast marginellt till att stärka resandet söderut för Järna, då E4 bedöms mer attraktivt för resenärerna. Järnas framtida behov av regional och lokal tågtrafikförsörjning bedöms kunna uppfyllas med nuvarande Västra stambanan. En dragning av Ostlänken genom Järna tätort försvårar en förbättring av Järnas trafikförsörjning mot Stockholm som är resenärernas från Järna huvudsakliga målpunkt. Ostlänkens trafik och den regionala trafiken till och från Järna skulle komma att störa varandra på grund av kapacitetsbrist på spåren, samtidigt som övriga resenärer på Ostlänken får förlängda restider. Såväl Ostlänkens ändamål som del i Götalandsbanan och det storregionala ändamålet motverkas med en dragning genom Järna tätort.

Södertälje kommun har i tidigare tätortsstudier framfört behov av regionaltågstopp i Järna i samband med Ostlänkens utbyggnad. I arbetet med järnvägsutredningen har samråd genomförts med kommunen, varvid kommunen har visat förståelse för resonemanget om att Järnas försörjning av regional och lokal tågtrafik kan ske på ett bättre sätt om Ostlänken inte dras genom tätorten.

Grön och blå korridor avförs för delsträckan Gerstabergr–Hölö.

Blå korridor avförs i sin helhet, dels på grund av passagen genom Järna, dels av andra skäl som framgår nedan.

### Blå korridor mellan Järna och infarten Norrköping (Loddbby)

Blå korridor går med Ostlänkens huvudbana genom många av de orter som ligger längs med Södra stambanans Nyköpingsgren, men innebär i många fall betydligt större påverkan än dagens järnväg. Med blå korridor går Ostlänken genom Järna, Vagnhärad och Nyköping med huvudbanan. Blå korridor följer Västra stambanan genom Järna och viker av i höjd med den befintliga kopplingspunkten mellan Södra stambanan och Västra stambanan söder om Järna. Alternativet kan medge ett stopp med Ostlänkens tåg i Järna. Blå korridor passerar öster om Hölö och passerar E4 i höjd med Hölö. Korridoren går genom Tullgarn på ett relativt stort avstånd från E4. Vid Vagnhärad möjliggörs en bytestpunkt vid den befintliga stationen. Korridoren fortsätter sedan genom eller nära stationssamhällena längs den befintliga järnvägen. Västerljung, Lästringe, Tystberga och Sjösa passeras mellan Vagnhärad och Nyköping. Med blå korridor passeras Nyköping med huvudbanan och Skavsta flygplats angörs med stickspår.

Söder om Nyköping kan den befintliga banan följas på delar av sträckan, t.ex. genom Enstaberga och Ålberga stationsområde. Blå korridor passerar söder om Jönåker och norr om Krokek. E4 passeras norr om Enstaberga. I förstudien konstaterades att blå korridor inte möjliggör höga hastigheter utan betydande konsekvenser för befintlig bebyggelse. Blå korridor passerar genom eller nära en rad tätorter eftersom den i stora drag ansluter till befintlig järnväg. Detta medför begränsningar i möjlig linjeföring. Utbyggnadsstandarden sattes i förstudien till 250 km/h.

Inom blå korridor kan inte järnväg byggas som uppfyller ändamålet med Götalandsbanan, det vill säga ha en ban-

standard som ger restider på 2 tim och 15 min och två mellanliggande stopp mellan Stockholm och Göteborg. Skavsta flygplats kan inte heller angöras med en sträckning enbart inom blå korridor. Blå korridor får en restid som med flera minuter överstiger restidsmålet på 22 minuter för sträckan Järna–infarten Norrköping (Loddbby). Detta beror i huvudsak på en lägre banstandard, samt passagerna genom Järna, Vagnhärad och Nyköping. Blå korridor avförs i sin helhet.

### Stickspår till Nyköping

Huvudbanan går via Skavsta. Ett stickspår kopplar Nyköping antingen söderut eller norrut. Båda alternativen avförs, med motiveringen att ändamålet om regionförstoring inte uppnås om koppling mellan Nyköping och Stockholm/Mälardalen respektive Östergötland saknas.

### Stickspår och bibana till befintlig station i Vagnhärad

Huvudbanan går mellan Vagnhärad centrum och E4. Kopplingen med Vagnhärad centrum sker via stickspår antingen söderut eller norrut, eller via bibana till nuvarande station. Stickspårsalternativen avförs med motivering att ändamålet om regionförstoring inte uppnås om koppling mellan Vagnhärad och Stockholm/Mälardalen respektive Östergötland saknas. Bibanan till Vagnhärad centrum avförs med motivering att regionaltågen får en avsevärd restidsförlängning och att den blir orimligt kostsam i förhållande till antalet resenärer.

### Nollalternativet

Järnvägsutredningens nollalternativ har utgjorts av en framtida situation utan att Ostlänken byggs. Alternativet beskrivs för åren 2020 för jämförelse med Ostlänken respektive 2030 för hela Götalandsbanan. Övriga åtgärder enligt Banverkets Framtidsplan 2004 – 2015 förutsätts bli genomförda inom sträckan Järna–Norrköping (Loddbby)





## Planer och bestämmelser

### Kommunal planering

De kommunala översiktliga planerna för markanvändning överensstämmer i allt väsentligt med planeringen av Ostlänken. Samrådet har varit fortlöpande under tiden kommunernas planer tagits fram. Efter att Banverket har beslutat om val av korridor finns beredskap hos kommunerna för fördjupningar med preciseringar av markanvändningen.

Kommunal och regional planering beskrivs i avsnittsutredningen kap 2.

### Riksintressen och andra värden

Inom utredningsområdet finns ett stort antal riksintressen och andra värden som påverkar val av alternativ. På kartor i utredningsmaterialet pekas riksintressen och Natura 2000-områden ut. Flera nationella miljökvalitetsmål berör korridorerna, men påverkan som motverkar målen kan reduceras genom åtgärder. Skillnader i miljökvalitetsnormer för kvarvarande korridoralternativ finns inte.

Kvarvarande korridorer har konflikter med riksintressen och medför negativa konsekvenser. Något entydigt svar på vilken korridor som är bäst ur miljösynpunkt går inte att utläsa.

#### Nationella miljömål

Ostlänken medger möjlighet till fler, punktligare och snabbare persontransporter med tåg. Med hela Götalandsbanan utbyggd är det sannolikt att andelen resenärer som väljer tåg före flyg på sträckan Göteborg–Stockholm kommer att öka markant. Genom detta medverkar Ostlänken direkt till uppfyllelse av de nationella miljökvalitetsmålen: frisk

luft; bara naturlig försurning; ingen övergödning. Ostlänken kan genom sin exploatering och ökad trafik komma att motverka målen: levande sjöar och vattendrag; grundvatten av god kvalitet; hav i balans samt levande kust och skärgård; myllrande våtmarker; levande skogar; ett rikt odlingslandskap; god bebyggd miljö; ett rikt växt- och djurliv. Överföring av transporter med bil och flyg till tåg bidrar till en generellt minskad miljöpåverkan även på dessa miljömål, genom olika åtgärder reduceras den påverkan som uppkommer lokalt. I förhållande till nollalternativet ökar möjligheten att medverka till att uppfylla de nationella miljökvalitetsmålen genom en utbyggnad av Ostlänken.

#### Miljökvalitetsnormer

Regeringen får enligt 5 kap. miljöbalken föreskriva miljökvalitetsnormer för kvaliteten i luft, mark, vatten eller miljön i övrigt om det behövs för att varaktigt skydda människors hälsa eller miljön. I dagsläget finns miljökvalitetsnormer för utomhusluft, omgivningsbuller och för fisk- och musselvatten. Det pågår en utveckling av nya miljökvalitetsnormer för vatten. Miljökvalitetsnormer kan fastställas av regeringen eller av en myndighet som regeringen utser. Miljökvalitetsnormer är juridiskt bindande och utgångspunkten är vad människan och naturen tål och bygger oftast på krav i olika direktiv inom EU.

Miljökvalitetsnormerna för luft omfattar all utomhusluft undantaget arbetsplatser och väg- och tunnelbanetunnlar. Miljökvalitetsnormerna för luft omfattar en rad olika ämnen, men relevant för Ostlänken är halten av partiklar (PM10). Det pågår en utveckling av normer för fina partiklar (PM 2,5). Miljökvalitetsnormen för PM10 redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen tabell 4.6.3. Utifrån befintlig kunskap om partikelspridning från järnvägstra-

fiken, bedöms att höga partikelhalter i utomhusluft inte är ett problem vid normal järnvägsverksamhet. Vid stationer i tunnlar eller nedsänkt läge kan det uppstå svårigheter att uppfylla normerna. Ingen sådan station planeras på sträckan varför det inte bedöms vara någon risk att miljö-kvalitetsnormen för partiklar överskrids.

Miljökvalitetsnormen för fiskvatten gäller för särskilt utpekade vattendrag enligt Naturvårdsverkets förteckning och inget sådant vattendrag berörs på sträckan Järna–Norrköping. Miljökvalitetsnormen för musselvatten gäller i Västra Götalands län och berör således inte heller detta projekt.

Som miljökvalitetsnorm för buller fungerar förordningen om omgivningsbuller och EU:s bullerdirektiv (2002/49/EG). Direktivet syftar till att samordna bullerarbetet inom EU och vara en grund för att minska buller från större källor, t ex järnväg. Till följd av direktivet kartläggs bullernivåerna kring befintliga bullerkällor och i större tätorter.

#### Miljöbalkens allmänna hänsynsregler

I miljöbalkens andra kapitel redovisas de allmänna hänsynsreglerna som är grundläggande för prövningar om tillåtlighet, tillstånd, godkännande och dispens. Vid alla åtgärder som kan få inverkan på miljön eller människors hälsa ska de allmänna hänsynsreglerna följas, om inte åtgärden är av försumbar betydelse med hänsyn till miljöbalkens mål. Hänsynsreglerna har tillämpats i arbetet med järnvägsutredningen. Syftet med reglerna är att förebygga negativa effekter och att miljöhänsynen i olika sammanhang ska öka. Ett av miljökonsekvensbeskrivningens huvudsyften är att beskriva den miljöpåverkan som kommer att uppstå om en planerad verksamhet eller åtgärd kommer till stånd. Åtgärder för att avhjälpa de eventuella

skador som inte kan undvikas beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen.

#### Riksintressen enligt miljöbalken

Under rubriken Miljöaspekter nedan redogörs för riksintressen för naturmiljö, kulturmiljö och friluftsliv samt Natura 2000-områden som ligger inom eller nära kvarvarande korridorer. Utöver dessa berörs riksintressen för naturresurser och kommunikationer.

Naturresurser: Inga områden med värdefulla ämnen av riksintresse berörs av utredningsområdet. Bråviken utgör riksintresse för yrkesfisket.

Följande infrastrukturanläggningar inom utredningsområdet är riksintressen för kommunikationer: E4; Väg 52 och 53; Västra stambanan, sträckan mellan Järna och Katrineholm; Södra stambanan från Järna till Norrköping samt från Katrineholm till Norrköping; TGOJ-banan från Flen till hamnen i Oxelösund; Hamnen i Oxelösund.

Transportstyrelsen betraktar flygplatsen Stockholm–Skavsta som riksintresse för kommunikationer. Den planerade Ostlänken och Götalandsbanan hävdas av Banverket som ett riksintresse för kommunikationer.

Inget område eller stråk av riksintresse för energiproduktion eller för försvaret berörs av utredningsområdet.

Banverkets bedömning är att riksintresset för yrkesfisket inte påverkas och att riksintresset för kommunikationer kan tillgodoses.



# Miljöaspekter

## Allmänt

Nedan redovisas kortfattat några av de viktigaste alternativskiljande miljöaspekterna inklusive påverkan på Natura 2000-områden och andra riksintressen per delavsnitt, samt möjligheterna att minska miljöpåverkan. För en utförlig beskrivning av Ostlänkens konsekvenser för stads- och landskapsbild, kulturmiljö, naturmiljö, friluftsliv och rekreation, hälsa, hushållning med naturresurser, samt risk och säkerhet hänvisas till järnvägutredningens miljökonsekvensbeskrivning.

På vissa platser krävs särskilt noggranna studier för att hitta det lämpligaste läget för järnvägen i plan och profil, men det kan också bli aktuellt med särskilda åtgärder beträffande utformning av järnvägsanläggning och skyddsåtgärder. För att begränsa Ostlänkens miljöpåverkan föreslås i järnvägsutredningen en rad förebyggande och skyddande åtgärder, se även miljökonsekvensbeskrivningen kapitel 8.2.

Nedan redovisas tabeller över riksintressen för naturmiljö, kulturmiljö och friluftsliv samt Natura 2000-områden som ligger inom eller nära kvarvarande korridorer.

Sammanställning konsekvenser för riksintressen									
Riksintresse	Riksintresse för naturmiljö			Riksintresse för kulturmiljövården			Riksintresse för friluftsliv		
Korridor		Röd	Grön		Röd	Grön		Röd	Grön
Del I Gerstabergr – Sillekrog									
Mörkö–Oaxen–Hölo–Ytterjärna				AB-K3 Mörkö–Oaxen–Hölo–Ytterjärna					
Tullgarn	NRO 04008 Tullgarnsområdet			AB-K2 Tullgarn	Berörs ej		FRO 010009 Tullgarn	Berörs ej	
	NRO 01033 Tullgarn–Mörkö	Berörs ej					D:3 Tullgarn		
Vagnhärad och Trosaån				D-K47 Trosaåns dalgång	V	Ö			
Del II Sillekrog – Skavsta, Del IV Bibana Nyköping									
Likstammen–Trön	NRO 04010 Likstammen–Trön	Berörs ej							
Lid–Runtuna–Spelvik–Ludgo–Lästringe				D-K47 Lid–Runtuna–Spelvik–Ludgo–Lästringe	Berörs ej				
Nyköping				D-K57 Nyköping	Bibana				
Nyköpingsån	NRO 04037 Nyköpingsån			D-K52 Nyköpingsåns dalgång			D:5 Nyköpingsån		
Del III Skavsta – Lodbby									
Kilaån	NRO 04003 Kilaån			D-K55 Kiladalen	Berörs ej	Berörs ej			
Kolmården och branten	NE 57 Skiren			D-K58 Gamla vägen Stavsjo–Krokek	Berörs ej	Berörs ej	FE5 Kolmårdens strövområde		
	NE 58 Getåravinen		Berörs ej	KE-54 Krokeks kloster	Berörs ej	Berörs ej			
	NE 60 Bråvikens förkastnings-system								

Färgskala – konsekvenser	Mycket liten – Liten	Liten – Måttlig	Måttlig	Måttlig – Stor	Stor – Mycket stor Risk för påtaglig skada
--------------------------	----------------------	-----------------	---------	----------------	--

Sammanställning Natura 2000			
	Natura 2000	Röd	Grön
Del I Gerstabergr – Sillekrog			
Tullgarn	Tullgarn	Tillstånd lämnat*	Ingår i Röd
Vagnhärad och Trosaån	Lånstaheden	Tillstånd krävs ej**	Ingår i Röd
Del II Sillekrog – Skavsta, Del IV Bibana Nyköping			
Likstammen–Trön–Vedaån	Vedaån	Berörs ej	Tillstånd krävs ej**
Svärtaån	Svärtaån	Tillstånd krävs ej**	Tillstånd kan krävas
Del III Skavsta – Lodbby			
Kilaån	Kilaån	Tillstånd krävs ej**	Tillstånd krävs ej**
	Ramundsback	Tillstånd krävs ej**	Tillstånd krävs ej**
Kolmården och branten	Algutsbo	Tillstånd krävs ej**	Berörs ej

\* Tillstånd lämnat för fyra sträckningar inom den västra delkorridoren, se *Tullgarn Natura 2000 – miljökonsekvensbeskrivning för passage av järnväg*. Nytt tillstånd krävs för sträckning inom den östra delkorridoren.  
 \*\* Tillstånd bedöms inte krävas under förutsättning att åtgärder som beskrivs i *Miljökonsekvensbeskrivning Järna – Norrköping* vidtas.

## Gerstabergr – Sillekrog

Röd korridor återstår efter den inledande systemanalysen och avförande av alternativ som inte uppfyller Ostlänkens ändamål. Vid Vagnhärad och Trosaåns dalgång består korridoren av två delkorridorer, östra och västra delkorridoren, med olika lägen för bytespunkten i Vagnhärad.

Det är stor risk för påverkan på områden av riksintresse för kulturmiljövården vid Trosaåns dalgång. För passagen av Vagnhärad är det i kommande planering, oavsett val av delkorridor, viktigt att hitta det lämpligaste läget och utforma anläggningen så att den leder till så liten skada som möjligt. Det handlar både om att minimera intrång i fornlämningar samt att ta hänsyn till landskapets helhet. Den utvidgning av västra delkorridoren som gjorts efter utställningen bedöms öka möjligheterna att finna lösningar som bättre tillvarar områdets värden.

Den östra delkorridoren passerar riksintresset för kulturmiljövård, men berör inte riksintressets centrala värdekärna utan påverkar i stället centrala Vagnhärad, bl.a. kyrkan och stationsmiljön. Med en passage av Vagnhärad i den östra delkorridoren försämras också boendemiljön i samhället i större omfattning.

Banverket bedömer att man i den fortsatta planeringsprocessen genom ett lösningsorienterat arbetssätt med statliga verk, länsstyrelsen och kommunen kan tillvarata och utveckla riksintressets värde i en förändringssituation.

Tullgarn, som är Natura 2000-område, riksintresse naturmiljö och friluftsliv samt naturreservat, passeras. Passagen har prövats enligt 7 kap 28a§ miljöbalken och tillstånd har lämnats för fyra sträckningar inom den västra delkorridoren. Sträckningen inom den östra delkorridoren har inte prövats. För passagen av området krävs särskild hänsyn till den känsliga naturmiljön. I tillståndet för passage av

Tullgarns Natura 2000-områden finns skyddsåtgärder som ska vidtas beskrivna. Dessa ska arbetas in i det kommande projekteringsarbetet och genomförandet.

Lånstaheden är ett Natura 2000-område som delvis ligger inom den västra delkorridoren. Banverket bedömer att tillstånd inte krävs om direkt eller indirekt påverkan undviks, och att övriga riksintressen påverkas i måttlig grad.

## Sillekrog – Skavsta

Röd och grön korridor återstår efter avförande av alternativ som inte uppfyller Ostlänkens ändamål. Störst påverkan på riksintressen har Ostlänkens korridorer vid passagen av Nyköpingsåns dalgång, som är av riksintresse för kulturmiljövård, naturmiljö och friluftsliv. Det är liten skillnad mellan alternativens samlade påverkan på riksintressena. För att begränsa den negativa påverkan på riksintessmiljön i dalgången kan särskilda åtgärder vidtas. En viktig utgångspunkt för järnvägens exakta läge och omläggning av vägar är att de vida utblickarna över den öppna dalen ska kunna bestå, se vidare miljökonsekvensbeskrivningen. Här är det vidare viktigt att utforma anläggningen så att påverkan på landskapet minimeras. Sträckningen över ån ska medge passage av både människor och djur längs med vattendraget.

Både röd och grön korridor passerar Svärtaån där delar av vattendraget är Natura 2000-område. En sträckning inom grön korridor riskerar att påverka vattendraget negativt och tillstånd enligt 7 kap 28§ miljöbalken kan komma att krävas. För en sträckning inom röd korridor bedöms inget tillstånd för passagen av vattendraget krävas, under förutsättning att skyddsåtgärder vidtas. Detta gäller även Vedaån, också ett Natura 2000-område, som grön korridor passerar. Banverket bedömer att övriga riksintressen påverkas i liten till måttlig grad.

Grön bibana, norr om Nyköping, innebär negativ påverkan på kulturmiljöerna vid Svärta. I röd korridor kan barriärverkan för bostadsområden och friluftsliv ge stora konsekvenser om inte omfattande åtgärder genomförs. Röd korridor medför även betydande intrång i flera värdefulla kulturmiljöer utmed sträckan.

## Skavsta – Loddby

Röd och grön korridor återstår efter avförande av alternativ som inte uppfyller Ostlänkens ändamål. Delen Skavsta –Yngaren är gemensam för korridorerna. I höjd med sjön Skiren, strax norr om Åby, finns det möjlighet att växla mellan korridorerna.

Störst påverkan på områden av riksintresse har grön korridor genom Kolmårdens strövområde som är av riksintresse för friluftsliv. Noggranna studier av järnvägens läge och utformning samt planering av byggtiden för att minska störningarna för friluftslivet är här nödvändiga. Grön korridor passerar genom Kolmårdens sammanhängande skogsområden.

Röd korridor kan medföra stor påverkan på gamla vägen Stavsjö–Krokek (Erikskatan) som är av riksintresse för kulturmiljövärden. Här krävs anpassning av utformningen för att minska påverkan så att den ålderdomliga färdvägen kan brukas även i fortsättningen.

Sjön Skiren är av riksintresse för naturmiljö. Sjön passerar med tunnel där röd korridor ligger närmare än grön korridor, vilket ger större risk för konsekvenser för sjöns naturmiljö. Vid fortsatt planering och projektering av Ostlänken måste Skirens vattenbalans och vattenkvalitet säkerställas genom tekniska åtgärder.

För de berörda Natura 2000-områdena Kilaån, Ramunds-bäck och Algutsbo bedöms inte tillstånd krävas under förutsättning att skyddsåtgärder vidtas. För övriga riksintresseområden bedöms konsekvenserna som liten till måttlig.

Vid Kolmårdsbranten kan röd korridor ge stor påverkan på de värdefulla kulturmiljöerna. Passagen av Kolmården och Kolmårdsbranten med dess olika delområden kräver särskild hänsyn till området kultur- och naturmiljö samt till att området är ett viktigt friluftsområde.

## Bibana Nyköping

Kort bibana leder till stora konsekvenser för landskapsbildningen och kulturmiljön i Nyköpingsåns dalgång oavsett om röd eller grön korridor väljs för huvudbanan. Lång bibana bedöms ge mycket små konsekvenser för miljön.



## Restid och samhällsekonomi

### Allmänt

Ostlänken är en del av Götalandsbanan. För att på ett meningsfullt sätt kunna genomföra och utvärdera samhällsekonomiska kalkyler krävs hela Götalandsbanan som objekt. Järnvägsutredningen för Ostlänken använder därför begreppet samhällsnytta för att jämföra skillnaden mellan olika alternativ med hjälp av differenskalkylmodell. Det är en förenklad samhällsekonomisk modell som bygger på jämförbara förutsättningar i korridoralternativen. Syftet med differenskalkylen har varit att i form av monetära nyttor och kostnader beskriva de alternativskiljande effekterna för olika sträckningar av Ostlänken.

Investeringskostnaden är framräknad med en successiv kalkylmodell som bygger på en uppskattning i ett spann av max- och minimikostnader beroende på anläggningens komplexitet och svårighetsgrad. En illustrerad linje, som är framtagen för kontroll av järnvägens genomförbarhet i respektive korridor, ligger till grund för kostnadsberäkningen. Kostnaden för avsnittet Järna–Norrköping (Loddby) är relativt likvärdig mellan olika kombinationer av korridorsträckor, i storleksordningen 16 miljarder kronor.

### Differenskalkyl – röd/grön korridor, lång/kort bibana Nyköping

För att jämföra samhällsnyttan har samhällsekonomiska differenskalkyler upprättats för röd och grön korridor i avsnitten Sillekrog–Skavsta respektive Skavsta–Loddby. Lång respektive kort bibana i Nyköping jämförs på samma sätt. Nedan redovisas en sammanfattning av kalkylerna. Kalkylerna redovisas i sin helhet i bilaga 1 till järnvägsutredningen.

#### Sillekrog–Skavsta

Grön korridor är på denna sträcka något längre än röd korridor. Gångtiden i grön korridor via Skavsta blir något

längre än i röd korridor via Skavsta, 14 sek längre för de interregionala tågen och 11 sek längre för höghastighetstågen. För de tåg som går in i Nyköpings centrum blir gångtiden för grön korridor drygt 1 minut längre jämfört med röd korridor. Investeringskostnaden är betydligt högre för grön än för röd korridor. Detta påverkar i hög grad resultatet.

Differenskalkylen visar att grön korridor samhällsekonomiskt sett kan beräknas vara 1,1 miljarder kronor sämre än röd korridor. Nyttorna beräknas bli 0,3 miljarder kronor lägre och kostnaderna 0,8 miljarder kronor högre för grön korridor jämfört med röd korridor.

#### Skavsta–Loddby

Grön korridor är på denna sträcka längre än röd korridor. Gångtiden i grön korridor blir något längre än i röd korridor, 24 sek för de interregionala tågen och 19 sek för höghastighetstågen.

Differenskalkylen visar att röd korridor är det mest fördelaktiga alternativet. Det sammanvägda resultatet visar att grön korridor samhällsekonomiskt sett kan beräknas vara 0,3 miljarder kronor sämre än röd korridor. Nyttorna beräknas bli 0,2 miljarder kronor lägre och kostnaderna knappt 0,1 miljarder kronor högre jämfört med röd korridor.

#### Bibana Nyköping

Kort bibana via Nyköping innebär att restiden för den regionala tågtrafiken blir avsevärt längre jämfört med lång bibana. Detta omvända förhållande beror på att vid kort bibana förutsätts samtliga turer för de interregionala tågen gå via både Nyköping och Skavsta.

Differenskalkylen visar att kort bibana samhällsekonomiskt sett kan beräknas vara 0,7 miljarder kronor sämre än lång bibana. Nyttorna beräknas bli 0,6 miljarder kronor lägre och investeringskostnaden 0,1 miljarder kronor högre jämfört med lång bibana.



## Jämförande utvärdering och bedömning av måluppfyllelse

### Allmänt

Samtliga kvarvarande utbyggnadsalternativ uppfyller Ostlänkens ändamål.

Nollalternativet uppfyller inte projektets ändamål på grund av en alltför begränsad kapacitet, en för låg teknisk standard och att restidsmålet inte alls uppfylls. Återkommande önskemål uttrycks redan idag om att sätta in fler tåg, särskilt under rusningstid. Utmed både Södra och Västra stambanan finns flera delsträckor med medelstora kapacitetsbegränsningar. Utökad antal tåg i högtrafik, då efterfrågan är som störst, medges i princip inte. Nyköpingsbanan utgörs av enkelspår, vilket ger begränsningar i tidtabellsläggningen och medför stor risk för störningar. Det innebär att det inte går att möta den ökande efterfrågan på resor genom att köra fler tåg, vilket starkt hämmar den önskvärda utvecklingen för både nationell, regional och lokal trafik. Den kommande trafikökningen kan med nollalternativet förutses ske inom vägburen trafik.

Ostlänkens uppfyllelse av de transportpolitiska målen och de nationella miljömålen har bedömts i sin helhet, medan avsnittsutredningarna har bedömt korridorerna utifrån projektmål så att korridorsträckor kan väljas.

Den nu aktuella sträckan berör många riksintressen och flera Natura-2000 områden, i jämförelsen mellan korridorerna nedan har påverkan på dessa beaktats.

Nedan görs en jämförande utvärdering av de kvarvarande alternativen utifrån Ostlänkens miljömål, restid och samhällsekonomi samt mål för bytespunkter. Yttranden och synpunkter i samband med utställningen av järnvägsutredningen har haft stor betydelse vid Banverkets val av alternativ. För varje delsträcka tas de aspekter upp som är av betydelse för val av alternativ.



### Uppfyllelse av restidsmål

Restidsmålet 2 tim och 15 min Stockholm–Göteborg har brutits ned i delmål för de olika avsnitten. För sträckan Järna–infarten Norrköping (Loddbys) innebär detta ett restidsmål på 22 minuter för att klara det totala restidsmålet för höghastighetståg.

Röd korridor uppfyller projektet bäst, men överskrider ändå detta med cirka 1 minut. Grön korridor innebär ytterligare cirka minuts längre restid för höghastighetståg. Detta beror i huvudsak på en längre sträckning.

För interregional trafik gäller att röd korridor uppfyller restidsmålet bättre än grön korridor. Lång bibana uppfyller restidsmålet bättre än kort bibana, eftersom kort bibana innebär en annan trafikering, se ovan.

### Uppfyllelse av mål för bytespunkter

Lägen för bytespunkter i Vagnhärad, Skavsta och Nyköping har studerats ur perspektivet "hela resan". Alla kvarvarande alternativ möjliggör att bytespunkterna i Vagnhärad, Skavsta och Nyköping kan lokaliseras så att de uppfyller ändamålen. Även utformning av bytespunkterna och dess tillgänglighet påverkar hur attraktivt tåget kommer att vara som färdsätt. Projektmålen är inte alternativskiljande för bytespunkterna i Vagnhärad och Nyköping. Banverket bedömer att det är betydligt lättare att hitta ett läge för stationen i Skavsta som ger god samverkan mellan transportslagen tåg och flyg i röd korridor än i grön korridor.

### Stads- och landskapsbild

Inget av järnvägsutredningens alternativ bedöms vara oförenligt med målen för stads- och landskapsbild. Hur väl målen för gestaltning av Ostlänken uppfylls går inte att avgöra förrän i kommande projekteringskedan.

**Sammantaget** bedöms grön korridor ge mindre konsekvenser än röd korridor eftersom grön korridor går i skogs- och odlad mark i större utsträckning på båda delsträckorna Sillekrog–Skavsta och Skavsta–Loddbys.

### Kulturmiljö

De största konflikterna för kulturmiljön är passagen av Trosaåns dalgång, inklusive den värdefulla kulturmiljön Lundby–Karlberg, och Nyköpingsåns dalgång. Vid Trosaån finns en sällsynt rik hållristningsmiljö och i Nyköpingsåns dalgång tydliggörs det sörmåländska landskapets karaktär. Oavsett vilket alternativ som väljs kommer båda miljöerna, som är av riksintresse, att påverkas av en järnvägsdragning. Även passagen av Kolmårdsbranten och övergången till Malmölandet kan ge negativa konsekvenser, främst vid val



av röd korridor. Järnvägens anpassning är viktig så att konsekvenserna kan minimeras. Här krävs särskilda hänsyn liksom samråd med bl.a. kommuner och berörda myndigheter i den fortsatta planeringen.

På delsträckan Bibana Nyköping, ger kort bibana Rytartorpet–Skavsta längs med Nyköpingsåns dalgång störst påverkan på kulturmiljön. Grön bibana norr om Nyköping innebär att delar av Svärta bruksmiljö och stenåldersboplatser i Svärta skog riskerar att påverkas negativt.

**Sammantaget** innebär röd korridor, på båda delsträckorna Sillekrog–Skavsta och Skavsta–Loddbys, att flera av delmålen för kulturmiljön inte kan uppfyllas på specifika platser. Grön korridor innebär färre konflikter i detta avseende. Oavsett alternativ bedöms konsekvenserna som stora.

### Naturmiljö

En bedömning av påverkan på identifierade naturvårdsintressen visar inte någon väsentlig skillnad mellan alternativen. Röd korridor är något mer konfliktfylld än grön i detta avseende. Trots det bedöms påverkan på naturmiljön mindre negativ i röd korridor. För att komma till denna slutsats måste man väga in att Ostlänkens barriäreffekt i röd korridor påverkar miljöer som redan tidigare i större utsträckning är påverkade av E4, befintlig järnväg, tätorter

och odlad mark. Grön korridor kommer i konflikt med stora områden som är relativt orörda och ostörda av människors aktiviteter. Att behålla sådana stora sammanhängande orörda områden utan större barriäreffekter bedöms angeläget, särskilt i närheten av expansiva storstadsområden. Det är ingen skillnad i påverkan på naturmiljön av lång eller kort bibana väster om Nyköping. Nordost om Nyköping medför grön korridors anslutning till bibanan, genom anslutningens sträckning genom Sjösaskogen (grön bibana), en större påverkan än röd korridors anslutning till bibanan.

**Sammantaget** bedöms grön korridor ge större negativa konsekvenser än röd korridor för naturmiljön på båda delsträckorna Sillekrog–Skavsta och Skavsta–Loddbys.

Konflikter med naturvårdsintressen bedöms inte leda till påtaglig eller betydande skada på riksintressen inom någon av korridorerna om lämpliga hänsynsåtgärder vidtas.

### Friluftsliv och rekreation

Målet att begränsa bullerstörningar i miljöer som idag upplevs som tysta kommer inte att kunna nås, detta gäller framförallt grön korridor på båda delsträckorna Sillekrog–Skavsta och Skavsta–Loddbys. Röd korridor Skavsta–Loddbys kommer i första hand påverka miljön i Kolmården, men då i ett läge relativt nära E4. Hur stor barriär en utbyggd järnväg



blir är till stora delar beroende av hur den detaljutföras och var passagemöjligheter anordnas. Där järnvägen går i skogsområden kommer barriärverkan för friluftsliv vara större än i jordbruksmark genom att man i skogsmark kan röra sig friare i förhållande till vägar. De vägar som Ostlänken korsar kommer antingen att ges en passage av järnvägen eller ledas om till en passage.

**Sammantaget** bedöms grön korridor medföra betydligt större negativa konsekvenser för friluftslivet än röd korridor på båda delsträckorna Sillekrog–Skavsta och Skavsta–Loddby.

## Hälsa

Det är svårt att i utredningsskedet göra en bedömning av uppfyllelsen av målet för hälsa, eftersom detta till stor del är beroende av hur järnvägsanläggningen slutligen utformas och de åtgärder som genomförs. Banverkets bedömning är att målen för en god och hälsosam boendemiljö kan infrias, att miljöfarliga ämnen inte införs i infrastrukturen och att risken för skadlig verkan av elektromagnetiska fält inte kommer att öka. Miljökvalitetsnormer, riktvärden, referensvärden och långsiktiga mål ska kunna innehållas när banan är i drift, om åtgärder genomförs i tillräcklig omfattning.

Buller och barriäreffekter vid Bullersta kan reduceras med lämplig höjdförläggning och utformning av järnvägsanläggningen.

**Sammantaget** bedöms det inte finnas någon större skillnad mellan korridoralternativen med avseende på hälsa om skyddsåtgärder vidtas så att högsta acceptabla värden och långsiktiga mål för vibrationer riktvärden för buller, referensvärden för elektromagnetisk strålning samt miljö-kvalitetsnormer för partiklar inte överskrids. Dock är det skillnad mellan den östra och västra delkorridoren vid Vagnhärad där en sträckning inom den östra delkorridoren är betydligt sämre ur boendemiljösynpunkt.

## Naturresurser

I röd korridor är det troligen svårare att uppfylla projekt-målet för jord- och skogsbruk genom att små arealer stängs in mellan E4 och Ostlänken. Möjligheten för vilt att korsa Ostlänken beror till stor del på utformningen av broar och portar längs sträckan. Uppfyllelsen av målen om spridning av föroreningar och partiklar beror på de kommande projekteringskedena. Beräkningarna som utförts pekar på ett stort massöverskott. Det krävs ett fortsatt arbete med järnvägens läge och utformning för att minska massöverskottet. Det finns en risk för lokal påverkan på grundvattennivåer vid djupa skärningar. Vid Skavsta kan en järnväg i skärning påverka grundvattenmagasinen i malmarna. Målet för grundvatten kan lokalt vara svårt att uppnå.

**Sammantaget** bedöms grön korridor vara bättre för jord- och skogsbruk, men ge större massöverskott än röd korridor. Konsekvenserna för vilt är svårare att jämföra mellan korridorerna, men troligen innebär röd korridor en större påverkan än grön. För aspekterna vatten, förorenad mark,

grus och berg samt klimat och energihushållning bedöms det inte vara några större skillnader mellan korridorerna.

## Risk och säkerhet

En ambitionsnivå för säkerheten har tagits fram i en särskild rapport: "Förslag till tolerabla risknivåer för Ostlänken".

Mål för säkerheten har formulerats generellt för Ostlänken inom följande områden: personsäkerhet för järnvägspersonal och tågpassagerare; personsäkerhet för tredje man; egendomssäkerhet och beredskap. En av målsättningarna har varit att det ska vara lika säkert för resenärerna med den framtida hastighets- och teknikstandarden som för dagens tågresenärer.

Med utgångspunkt från ambitionsnivå och uppsatta mål har en riskanalys upprättats där korridoralternativen jämförs ur risksynpunkt. Denna visar inte på några avgörande skillnader i risknivån mellan korridorerna. Bedömningen är att tolerabel risknivå och uppsatta mål ska kunna uppfyllas för den färdiga anläggningen under förutsättning att ett antal riskreducerande åtgärder genomförs. Dessa konkretiseras i samband med projekteringen i nästa skede.

**Sammantaget** bedöms röd korridor vara något bättre ur risksynpunkt på delsträckan Sillekrog–Skavsta och grön korridor något bättre på delsträckan Yngaren–Loddby. Skillnaderna bedöms dock inte vara av avgörande betydelse för val av korridor. På sträckorna mellan Gerstaberget och Sillekrog, mellan Skavsta och Yngaren samt för bibanan genom Nyköping sammanfaller korridoralternativen till en korridordel. Därför finns det inget alternativ som är bättre eller sämre för dessa delsträckor.

## Yttranden och synpunkter som kommit in

### Samråd för Ostlänken

Samrådsredogörelsen för järnvägsutredningen innehåller bland annat en sammanfattning av utställens viktigaste synpunkter.

I förstudien, som omfattar hela sträckan Järna–Norrköping–Linköping, genomfördes samråd med länsstyrelser och andra myndigheter samt med kommuner, landsting (numera regionförbund) och trafikintressenter. Bland kommunerna ingår även de som drar nytta av Ostlänkens trafik, men inte är berörda av Ostlänkens fysiska korridorer. Under förstudien genomfördes samråd vid två tillfällen med allmänheten och miljöorganisationer, med möten på minst en plats inom var och en av kommunerna Södertälje, Trosa, Nyköping, Norrköping och Linköping. Enskilda möten med intresseorganisationer har också genomförts. Under första samrådet inkom cirka 300 synpunkter, varav många som berörde enskilda intressen. Som en följd av synpunkterna utökades förstudiens korridorer på en del ställen för att ge möjlighet till ytterligare järnvägsdragningar. Remissyttrandet över förslagsrapporten var drygt 90 stycken.

I järnvägsutredningens fortlöpande samråd med länsstyrelser, kommuner, regionförbund, trafikhuvudmän och centrala myndigheter har cirka 200 möten ägt rum.

Med övriga organisationer och allmänhet har aktiva samrådstillfällen skett vid tre tillfällen: starten 2004, uppföljning 2006/2007, utställelse årsskiftet 2008/2009 samt vid korridorutvidgningar inom järnvägsutredningen innan utställningen.

Knappt 200 synpunkter och yttranden har kommit in under utredningens gång utöver de som avhandlats vid möten.

### Yttranden och synpunkter Järna–Norrköping (Loddby) vid utställningen av järnvägsutredningen

I samband med utställningen har drygt 100 synpunkter och yttranden kommit in för sträckan Järna–Norrköping (Loddby). Flera remissyttranden innehåller specifika synpunkter på val av korridor.

Samrådsparternas medverkan har varit till gagn för utredningen. Detta innebär att järnvägsutredningen är väl förankrad i regionerna som Ostlänken berör.





### Myndigheter

Naturvårdsverket framhåller röd korridor och ställer sig bakom länsstyrelsernas synpunkter på det fortsatta arbetet.

Länsstyrelsen i Stockholms län framhåller röd korridor som sammantaget bäst och förordar västra delkorridoren genom Tullgarn och Vagnhärad.

Länsstyrelsen i Södermanlands län förordar vid en sammanvägd bedömning röd korridor längs hela sträckan genom länet. Till Nyköping förordas lång bibana. Länsstyrelsen förespråkar den västra delkorridoren genom Tullgarn och Vagnhärad men framhåller samtidigt de höga natur- och kulturmiljövärdena. Länsstyrelsen betonar också vikten av en attraktiv bytespunkt och sammantaget förordar de ett stationsläge vid Solberga. Länsantikvarien i Södermanlands län har anmält avvikande mening och delar inte länsstyrelsens ställningstagande att röd korridor är att föredra längs hela sträckan genom länet och menar att grön korridor ger mindre konsekvenser för kulturmiljön.

Länsstyrelsen i Östergötland framför röd korridor som sammantaget bäst för sträckan länsgränsen–Loddbby.

Statens fastighetsverk förordar röd korridor genom Tullgarn så nära motorvägen som möjligt.

Övriga statliga myndigheter har inte förordat korridor.

Riksantikvarieämbetet anser att sträckan Järna–Norrköping innebär svårigheter att bedöma i perspektivet att nya helheter för kulturmiljöer kommer att finnas efter järnvägens utbyggnad. Riksantikvarieämbetet påpekar vikten av samråd med länsstyrelserna i det fortsatta arbetet om konfliktpunkter mellan kulturmiljö och järnväg. Riksantikvarieämbetet framhåller vikten av att det för Vagnhärad finns en antagen utvecklingsplan som grund för val av alternativ för Ostlänkens sträckning och lokalisering av bytespunkt. Planprocessen är det forum som kan hantera de komplexa frågor som sammantaget ger de bästa helhetslösningarna. Ett fördjupat samråd med kommunen, länsstyrelsen och Banverket ger, enligt Riksantikvarieämbetets erfarenheter, förutsättningar att uppnå överensstämmelse i dessa frågor. Riksantikvarieämbetet anser att hela utredningsområdet inom Vagnhärad innebär risk för påtaglig skada, inte bara den östra delkorridoren. Riksantikvarieämbetet pekar på att ämbetet i tidigare samråd i samband med korridorutvidgning anför en utvidgning mot E4 för att alla möjligheter ska kunna prövas. Även kulturmiljöenheten vid Länsstyrelsen i Södermanland har anför en utökning mot E4. (Banverket gjorde en komplettering av järnvägsutredningen enligt synpunkterna, se nedan).

### Kommuner

Södertälje kommun förespråkar att östra delkorridoren av röd korridor genom Tullgarn strax norr om Vagnhärad avförs från järnvägsutredningen med hänsyn till kultur och naturhistoriska värden. Möjlighet till regional tåg-stopp i Järna är viktigt för Södertälje kommun för att kunna utveckla sin unika landsbygd, samt utveckling av bytespunkten Södertälje Syd för det storregionala och nationella resandet.

Trosa kommun förespråkar den västra delkorridoren i röd korridor genom Vagnhärad och ett stationsläge vid Solberga

med hänsyn till kommunens behov för utveckling och en god livsmiljö för kommuninvånarna.

Nyköpings kommun förordar röd korridor via Skavsta med lång bibana genom Nyköpings tätort.

### Regionförbund

Regionförbundet Sörmland förordar röd korridor med lång bibana, Nyköping. Regionförbundet Östsam värnar om trafikeringen av Nyköping.

### Organisationer

Flertalet av de miljöorganisationer och lokala föreningar som har angett korridorval har förordat röd korridor. Det finns även de som förordat grön korridor eller en kombination av korridorer.

### Allmänhet

Inlämnade yttranden spänner över såväl förslag till korridorval, järnvägssträckningar, stationslägen, värdefulla områden som enskilda frågor. Synpunkter under utställningen på järnvägsdragningen till och i Nyköping har föranlett fördjupningar av utredningsmaterialet.



## Kompletterande utredningar efter utställningen

### Nyköpings kommun

I Nyköpings kommun har flera frågor engagerat allmänheten. Huvudbanans dragning genom Nyköpings tätort i en tunnel och trafikering med samma tågslag för både Skavsta och Nyköping för att vinna både trafikering- och miljöfördelar har studerats ytterligare en gång, men avfärdades eftersom den ökade anläggningsmassan väsentligt överstiger nyttan.

Många boende och användare av friluftsområdet Bullersta och Hovrasjön i röd korridor i Nyköping har uttryckt oro för påverkan på området. Möjligheten till en lämplig järnvägsdragning har studerats ytterligare och bedömningen är att det är möjligt att med olika skyddsåtgärder fortsatt bedriva fritidsverksamheter och nå en rimlig miljöpåverkan.

Ett förslag om kortare sträckning av röd korridor vid Sjösa samt kortare bibana (lila) till och från Nyköping kan medföra något kortare restider och alternativa möjligheter att korsa Svärtaåns dalgång och E4. Detta innebar att ett förstudiearbete med samråd genomförts för en korridorutvidgning av röd korridor och lila bibana. Länsstyrelsen har godkänt kompletteringar av miljökonsekvensbeskrivningen. Korridorutvidgningen har inarbetats i järnvägsutredningens rapport daterad september 2009. Banverket tar i detta beslut inte ställning till vilket av alternativen för bibana och huvudbana vid Sjösa som kommer att genomföras, se bilagd karta, det avgörs i ett kommande planeringskede.

### Trosa kommun

Fortsatt beredning och sammanvägning av viktiga samhällsintressen för avsnittet Tullgarn–Vagnhärad–Trosaåns dalgång i Trosa kommun har skett efter utställningen. Vid Vagnhärad är korridorens gränser i järnvägsutredningen ifrågasatta, främst med avseende på järnvägens påverkan på kulturmiljön. Risken för att påtaglig skada ska uppstå på riksintresset för kulturmiljö i Trosaåns dalgång är stor inom hela korridoren (röd), även inom den östra delkorridoren. Riksantikvarieämbetet har påpekat att korridoren bör utvidgas norrut fram till E4 för att öka möjligheterna att hitta genomförbara sträckningar. I samråd med Trosa kommun, Riksantikvarieämbetet och Länsstyrelsen i Södermanlands län har Banverket därför utvidgat korridoren vid Vagnhärad så att den ger större möjligheter att hitta en utformning av järnvägen som bättre tillgodoser kulturmiljöintressena i den fortsatta planeringsprocessen. Samråd med allmänheten har genomförts och länsstyrelsen har godkänt kompletteringar av miljökonsekvensbeskrivningen.

## Slutsatser

### Allmänt

Avvägningar har gjorts mellan utredningens alternativ utifrån funktion, kostnad, samhällsnytta samt påverkan på hälsa och miljö.

Banverket bedömer att uppfyllelsen av följande mål, normer och regler inte är alternativskiljande: transportpolitiska mål; nationella miljömål; miljö kvalitetsnormer; miljöbalansens allmänna hänsynsregler; mål för naturresurser; mål för risk och säkerhet.

Banverket bedömer att det som är alternativskiljande är uppfyllelsen av projektmålen för stads- och landskapsbild, kulturmiljö, naturmiljö, friluftsliv och rekreation, hälsa, bytespunkter, restid, samt resultatet av den samhällsekonomiska differentialkalkylen.

Inkomna synpunkter och yttranden har också haft stor betydelse för Banverkets val av alternativ. Banverkets slutsatser är ett resultat av avvägningar efter genomförda samråd och utställning av järnvägsutredningen.

### Gerstabergr – Sillekrog

Röd korridor är det enda kvarvarande alternativet. Den östra delkorridoren vid Vagnhärad påverkar befintliga boendemiljöer betydligt mer än den västra. Genom utvidgning av den västra delkorridoren mot E4 efter utställningen av järnvägsutredningen, bedöms möjligheten vara god att inom den västra delkorridoren hitta en utformning av järnvägen som medför en godtagbar påverkan på kulturmiljön. Tillstånd för intrång i Natura 2000 har erhållits för fyra sträckningar inom den västra delkorridoren. Som en konsekvens av samrådet väljs den östra delkorridoren bort; den västra delkorridoren inskränks i delen som vetter mot Vagnhärad centrum och återtar utbredningen den hade i förstudien.

Röd korridor förordas av Trosa kommun, och utifrån en sammanvägd bedömning av Länsstyrelsen i Södermanland med hänsyn till riksintresset för kommunikationer, befintlig bebyggelse och möjlig samhällsutveckling i Vagnhärad.

**Slutsats: Banverket anser att röd korridor, med den västliga sträckningen vid Vagnhärad enligt bifogad karta, sammantaget är mest fördelaktig på sträckan.**

### Sillekrog – Skavsta

På delsträckan har röd korridor större samhällsnytta än grön med bättre uppfyllelse av restidsmål. Uppfyllelsen av miljömålen är likvärdig i båda alternativen; röd korridor påverkar kulturmiljö samt stads- och landskapsbild mer negativt, medan grön korridor påverkar naturmiljö samt friluftsliv och rekreation mer negativt. Både röd och grön korridor innebär risk för betydande påverkan på riksintresset Nyköpingsåns dalgång. Järnvägsanläggningen ska

lokaliseras och utformas så att påverkan på riksintresset blir godtagbar. Banverket bedömer att det är betydligt lättare att hitta ett bra läge för stationen i Skavsta i röd korridor än i grön korridor.

Röd korridor förordas av Nyköpings kommun, och utifrån en sammanvägd bedömning av Länsstyrelsen i Södermanland.

**Slutsats: Banverket anser att röd korridor sammantaget är mest fördelaktig på sträckan.**

### Skavsta – Lodbby

På delsträckan har röd korridor bättre uppfyllelse av restidsmål. Uppfyllelsen av miljömålen är likvärdig i båda alternativen; röd korridor påverkar kulturmiljön samt stads- och landskapsbild mer negativt, medan grön korridor påverkar naturmiljö samt friluftsliv och rekreation mer negativt.

Röd korridor förordas av Nyköpings och Norrköpings kommuner, och utifrån en sammanvägd bedömning av Länsstyrelsen i Södermanland, samt av Länsstyrelsen i Östergötland.

**Slutsats: Banverket anser att röd korridor sammantaget är mest fördelaktig på sträckan.**

### Bibana Nyköping

Långt respektive kort bibana för att angöra Nyköpings station har utvärderats. Lång bibana ger inte det intrång i kulturmiljön och på landskapsbild vid Nyköpingsåns dalgång som uppkommer vid kort bibana, samt ger en större samhällsnytta med avsevärt kortare restider för det regionala resandet.

Lång bibana förordas av Nyköpings kommun och utifrån en sammanvägd bedömning av Länsstyrelsen i Södermanland.

**Slutsats: Banverket anser att lång bibana sammantaget är mest fördelaktig på sträckan.**

## Bilagor

Vald korridor - Karta 1

Vald korridor - Karta 2

Vald korridor - Karta 3

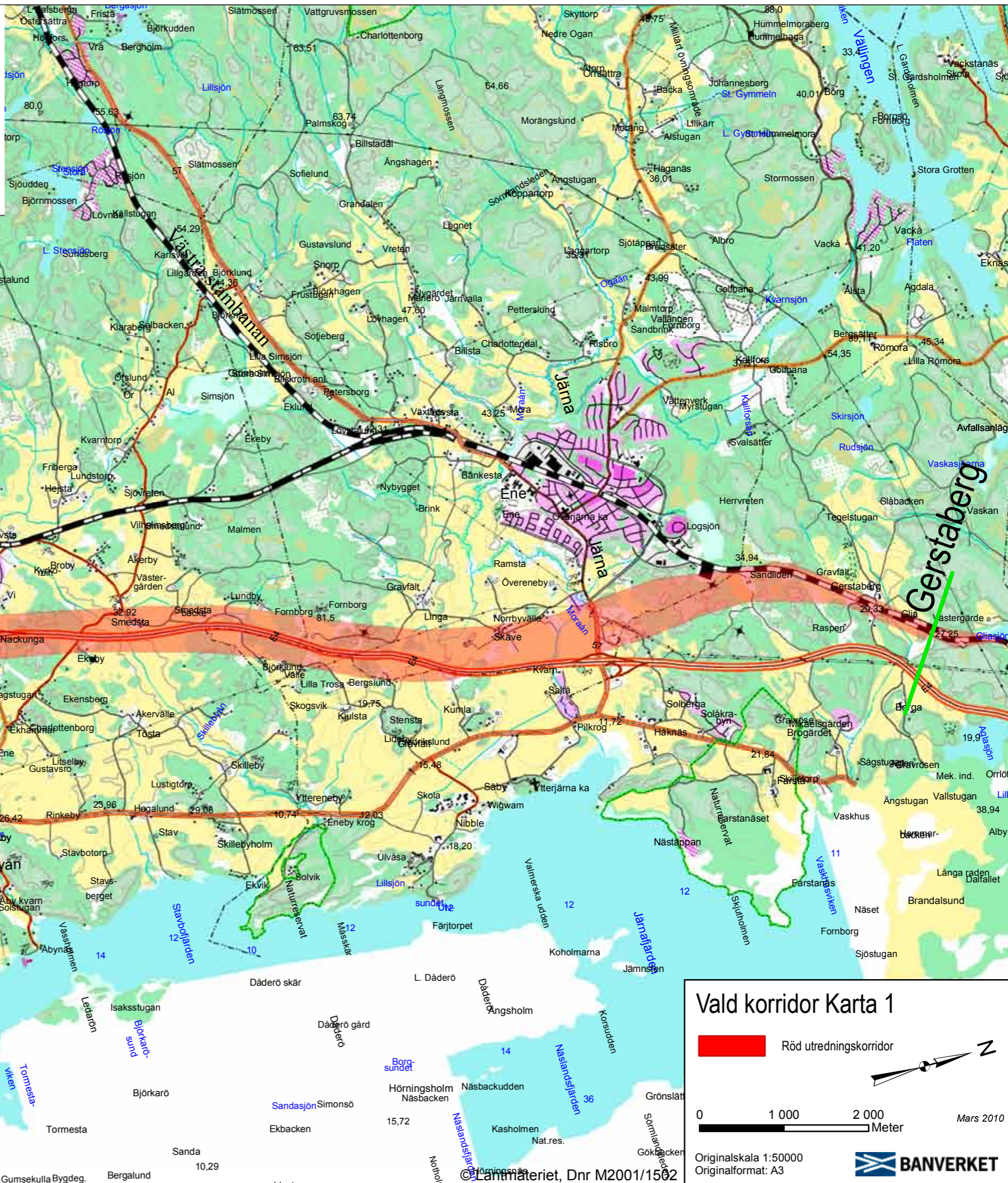
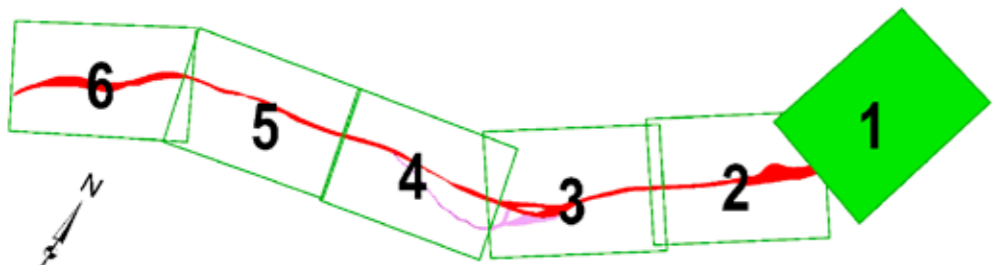
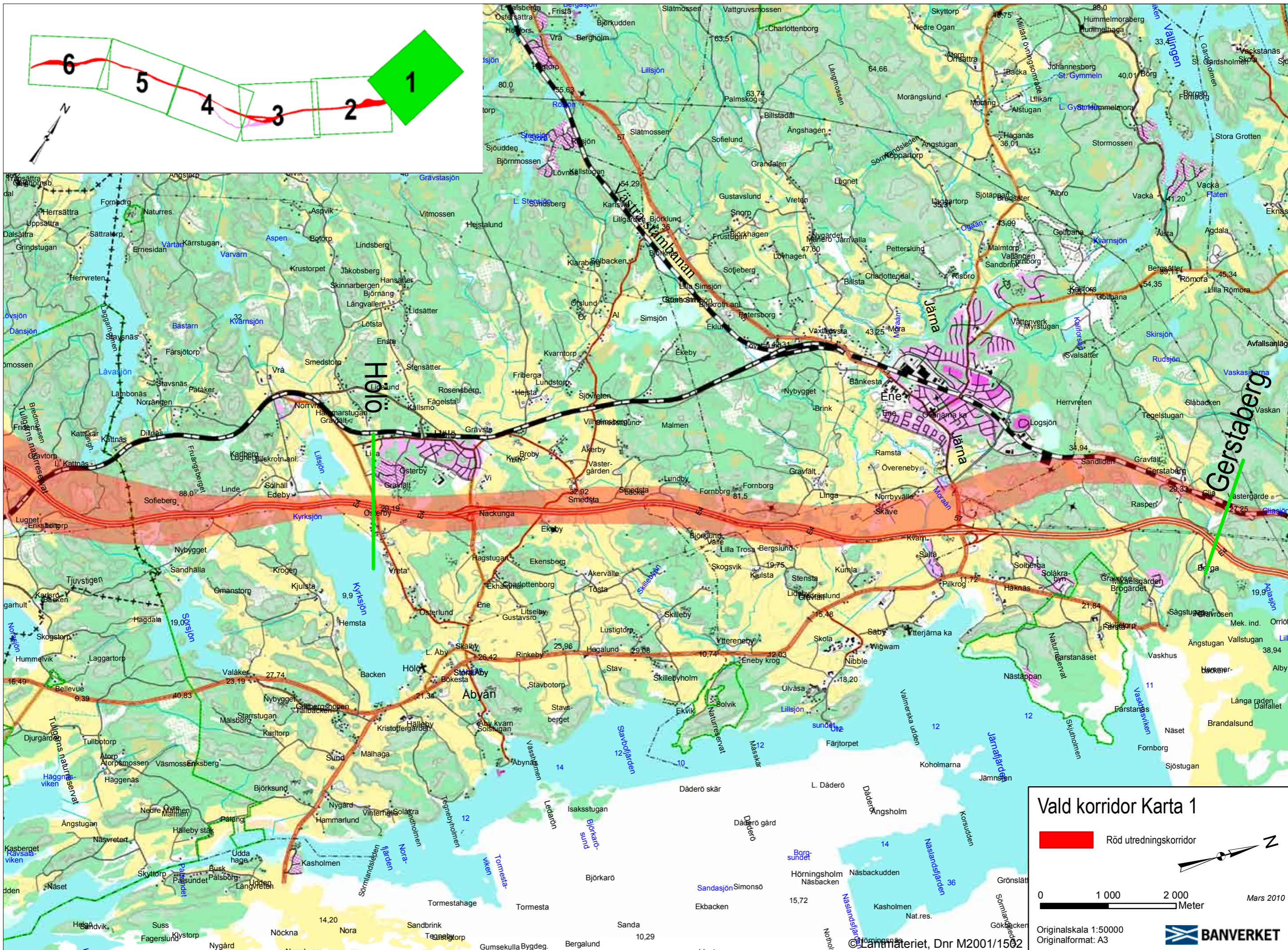
Vald korridor - Karta 4

Vald korridor - Karta 5

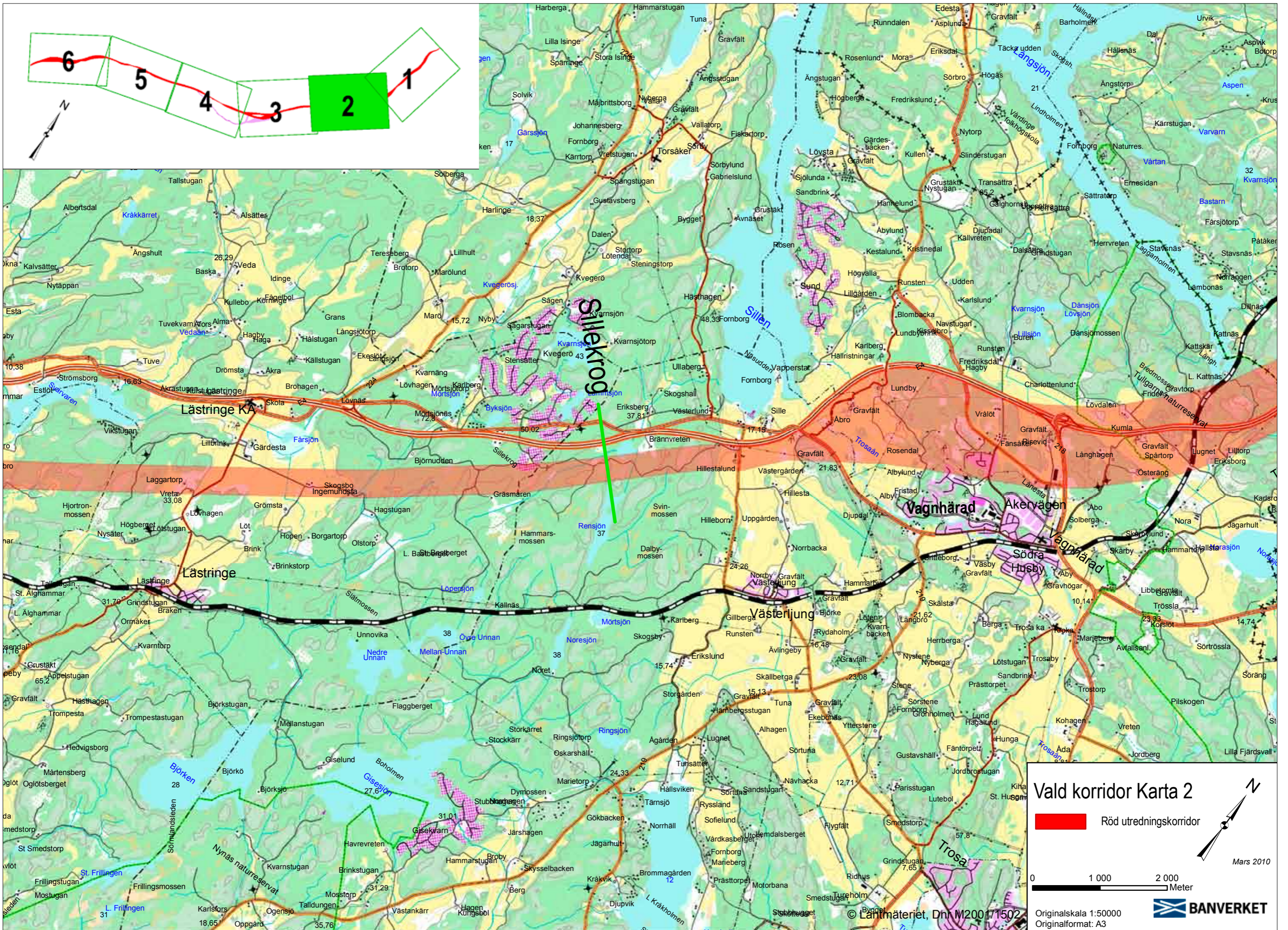
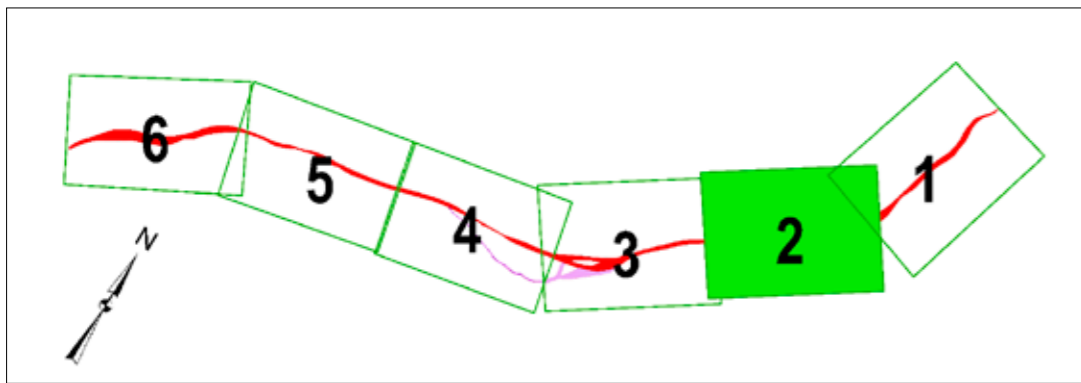
Vald korridor - Karta 6

Vald korridor - Översiktskarta











**Vald korridor Karta 2**

 Röd utredningskorridor

0 1 000 2 000 Meter

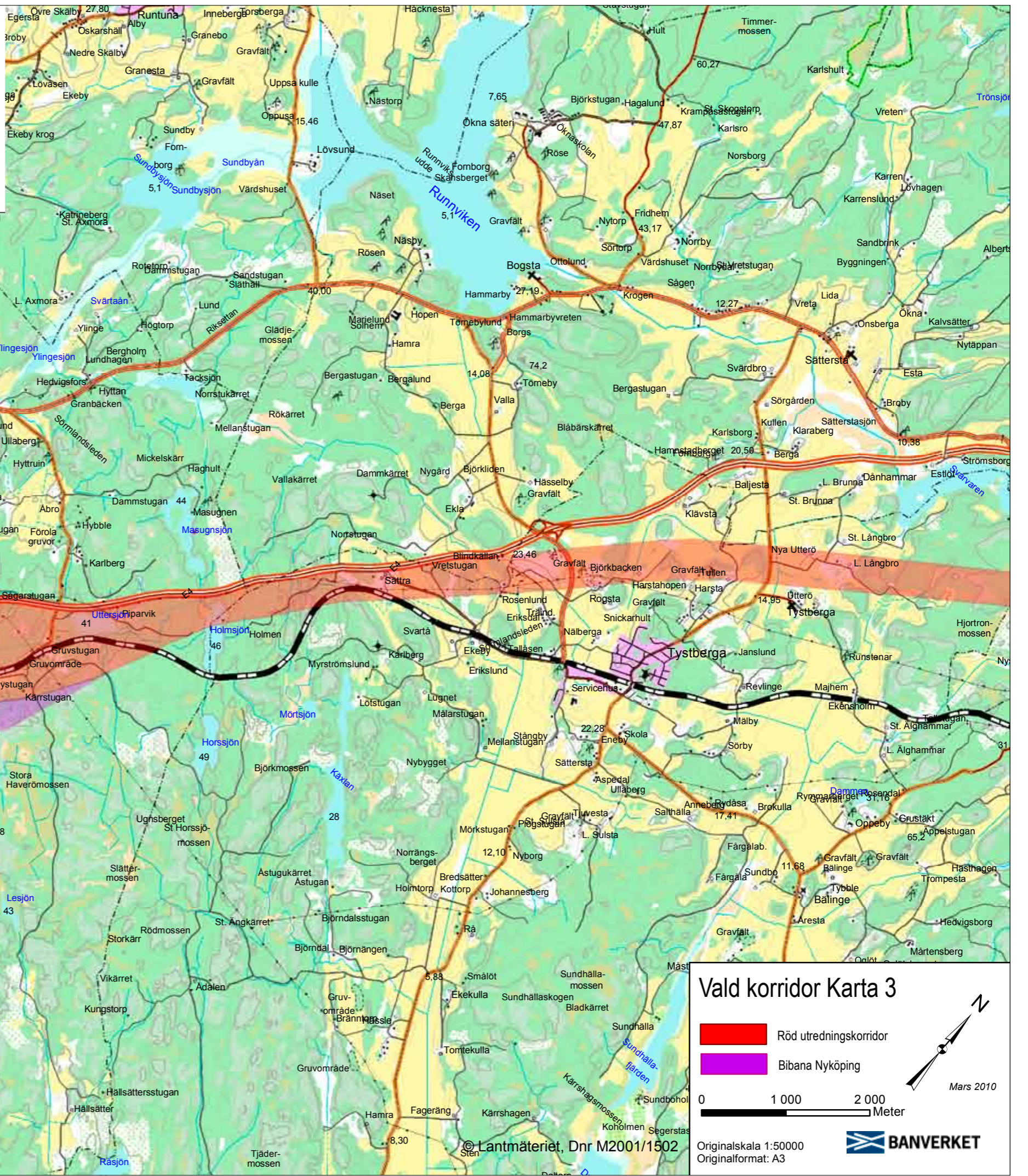
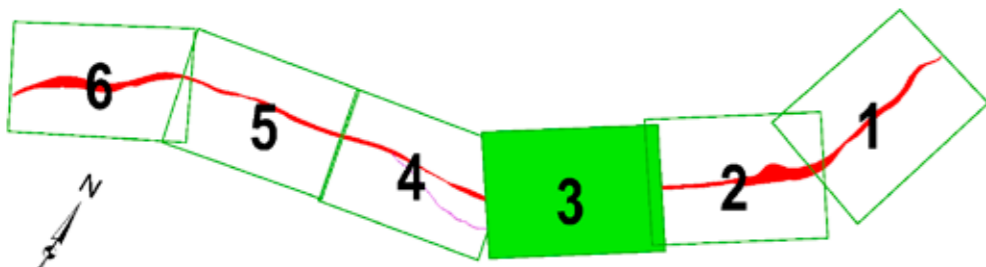
Originalskala 1:50000  
Originalformat: A3

 **BANVERKET**

Mars 2010

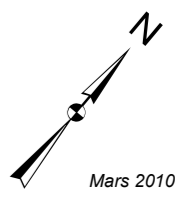
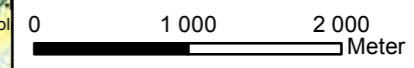
© Lantmäteriet, Dnr M2007/1502





**Vald korridor Karta 3**

- Röd utredningskorridor
- Bibana Nyköping



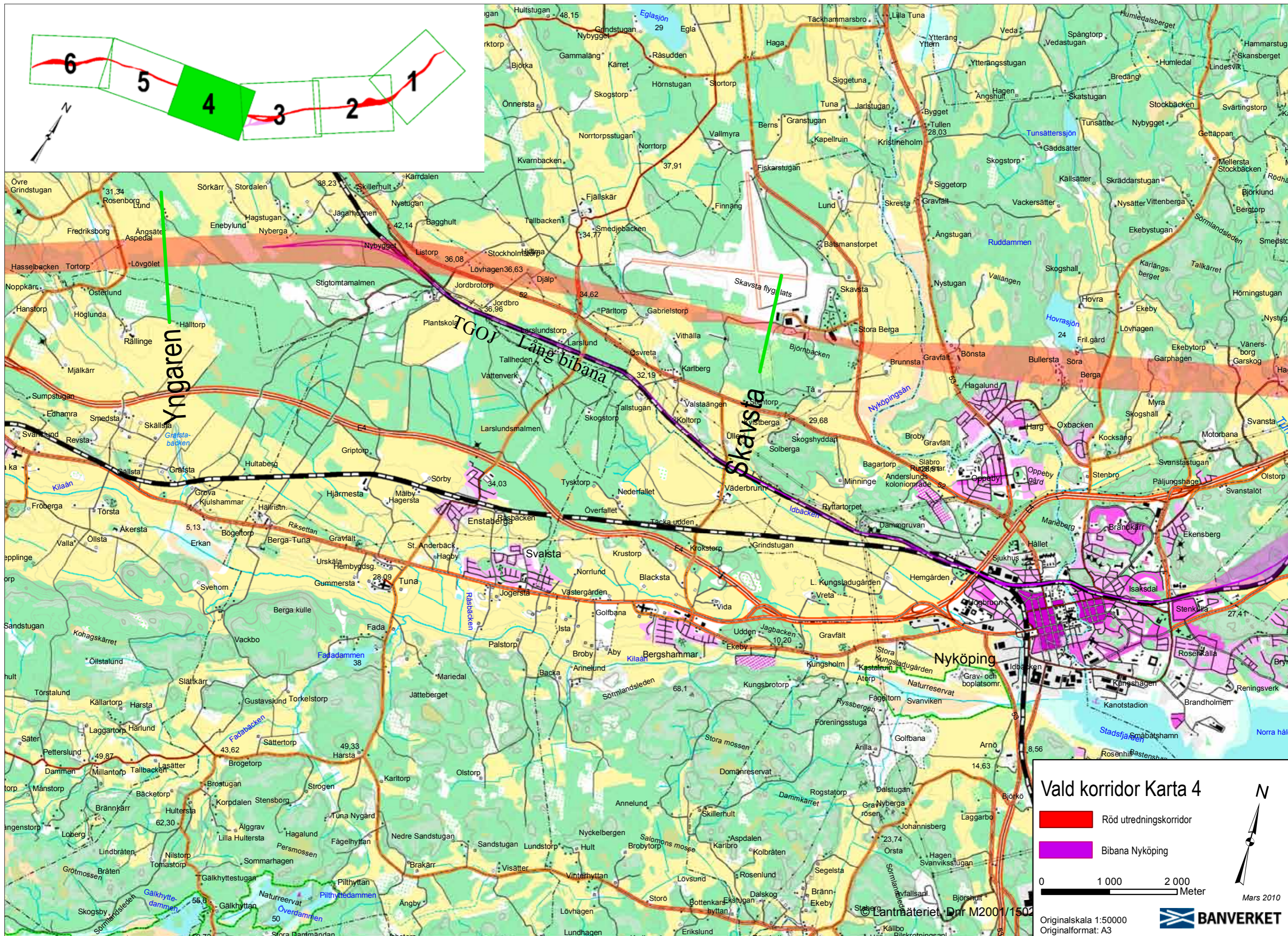
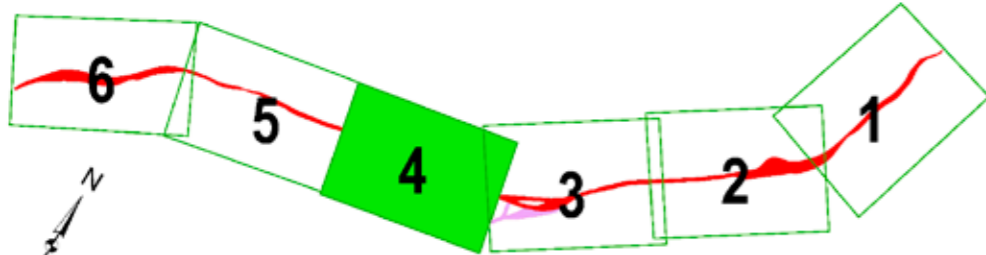
Mars 2010

Originalskala 1:50000  
Originalformat: A3



© Lantmäteriet, Dnr M2001/1502





**Vald korridor Karta 4**

- Röd utredningskorridor
- Bibana Nyköping

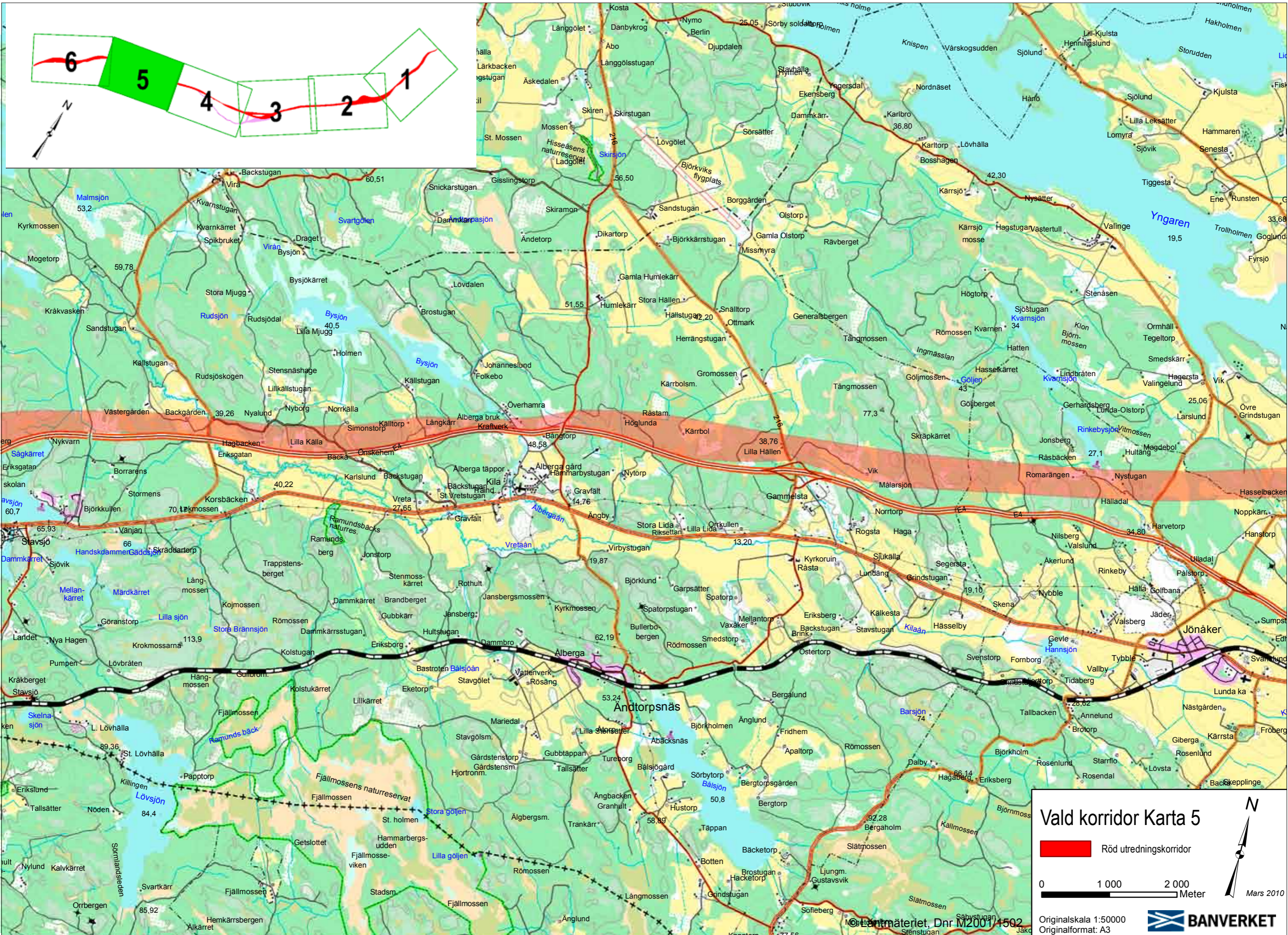
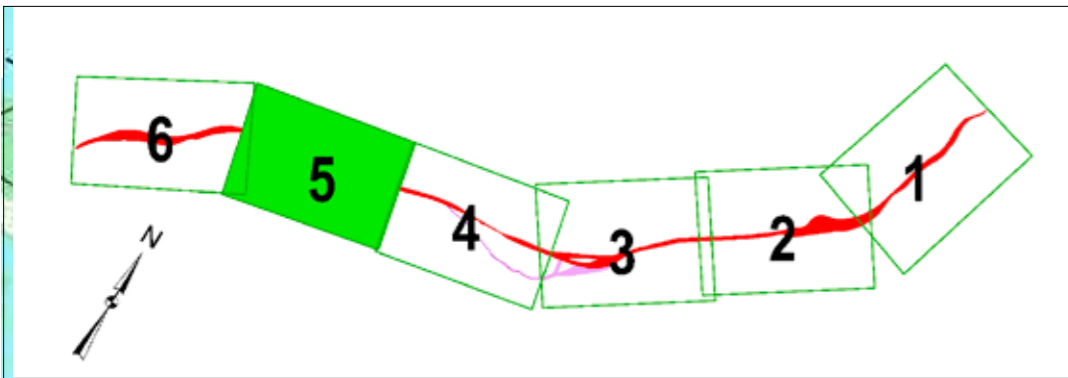
0 1 000 2 000  
Meter

Mars 2010

Originalskala 1:50000  
Originalformat: A3

© Lantmäteriet, Dnr M2001/1502





**Vald korridor Karta 5**

 Röd utredningskorridor

0 1 000 2 000  
Meter

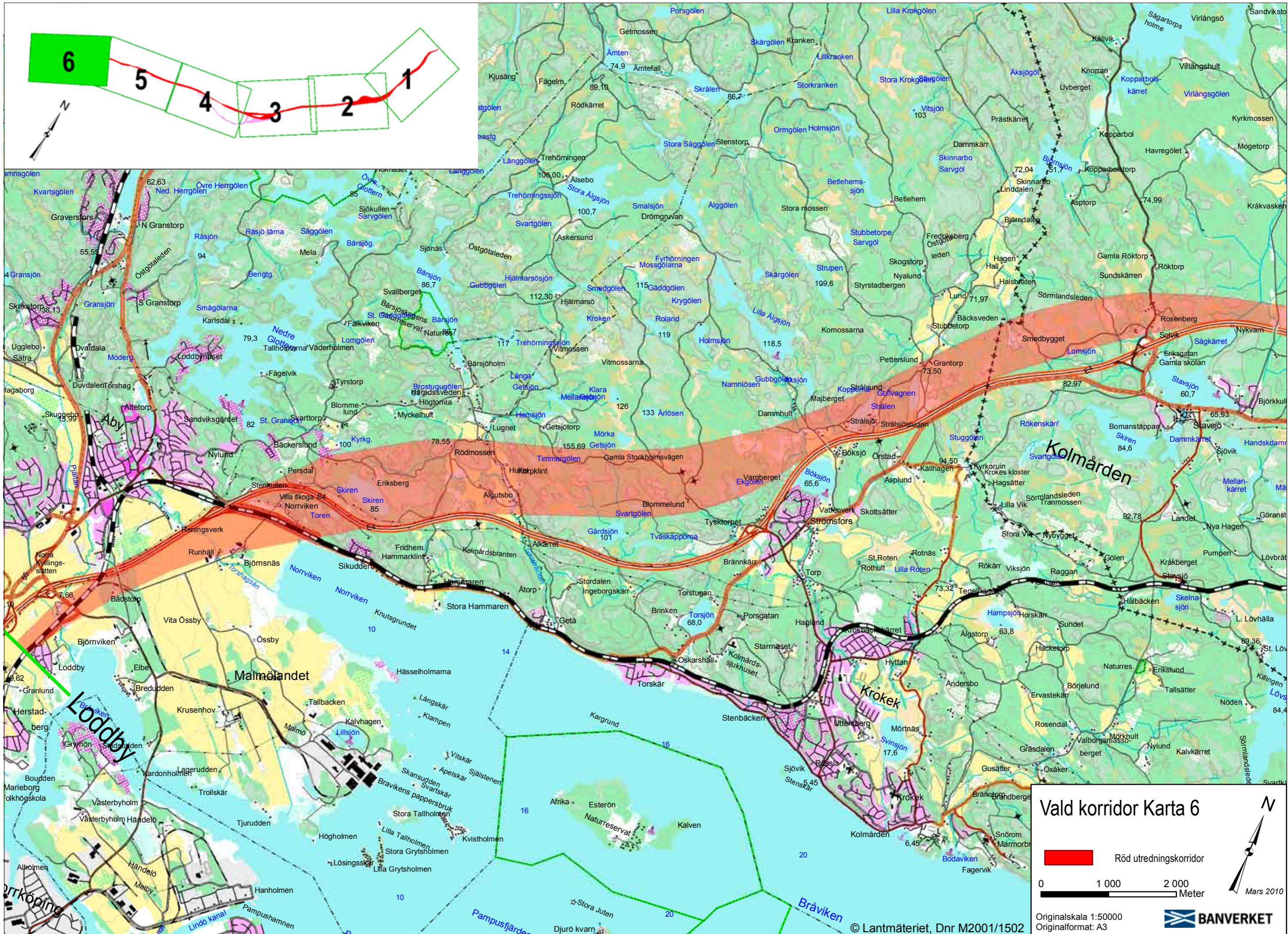
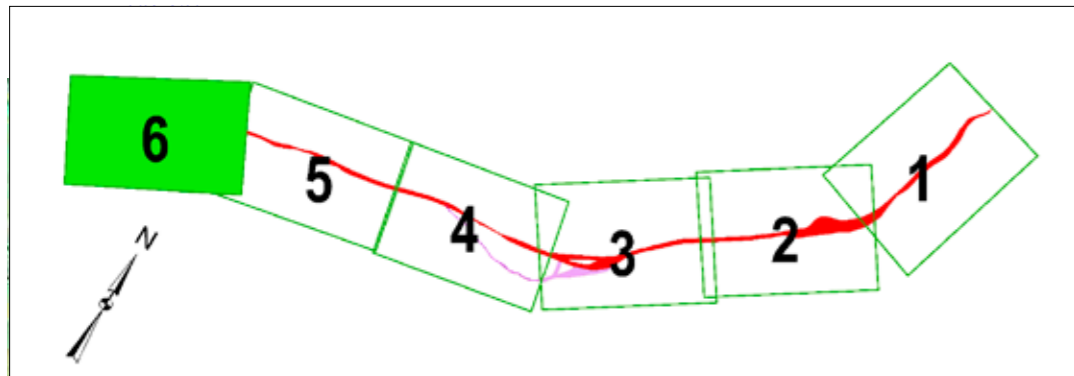
Originalskala 1:50000  
Originalformat: A3

 **BANVERKET**


Mars 2010

© Statens kartmateriel, Dnr M2001/1502






**Vald korridor Karta 6**

 Röd utredningskorridor

0 1 000 2 000  
Meter

Originalskala 1:50000  
Originalformat: A3

 **BANVERKET**

Mars 2010









Trafikverket tog den 1 april 2010 över de verksamheter som tidigare fanns inom Banverket och Vägverket. Nu finns information om järnvägsutredningen på [www.trafikverket.se/gotalandsbanan](http://www.trafikverket.se/gotalandsbanan)