

Plan- och miljöbeskrivning

Underlag till samråd

Nyköping, Södermanland
2026-06-05



Trafikverket

Postadress: Forsgränd 12, 611 32 Nyköping

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: Underlag för samråd

Författare: Stina Röken, Emelie Strand Emtås, Jonas Rajalin och Therese Lindgren

Dokumentdatum: 2026-06-05

Ärendenummer: TRV 2026/57586

Kontaktperson: Stina Röken

Illustration: Stina Röken

Sammanfattning

Sedan järnvägsplanen för OL33 Nyköping Bibana fastställdes år 2025 har nu pågående detaljprojektering föranlett justerad utformning för bullerskyddet på sträckan ca KM 55+300 till KM 55+900. De konventionella bullerskyddsskärmar som fastställdes i järnvägsplanen har visat sig vara produktionstekniskt svåra att utföra och väldigt kostnadsdrivande i och med en hög bank på delar av aktuell sträcka. Det har också visat sig att grundläggningen av sådana skärmar riskerar att påverka rotsystemet hos en oxelallé som gränsar till järnvägen. Därför ändras bullerskyddet på angiven sträcka istället till en utformning med låga spårnära bullerskydd, vilket motiverar ett nytt samråd.

Föreslagen låga spårnära bullerskydd är i betong och är 0,76 m över rälsöverkant (kan bli uppemot 1,3 m höga från marken), samt placeras 1,7 m från spårmittpunkt. Låga spårnära bullerskydd har enklare grundläggning utan pålning eller fundament, vilket medför en förenklad anläggning.

Ändringen bedöms bidra till måluppfyllelse på ett bättre sätt än föreslagen konventionell bullerskyddsskärm i JP35. Låga spårnära bullerskydd bidrar till exempel till Ostlänkens mål om långsiktigt bevarande av ekologiska funktioner, eftersom den inte påverkar den biotopskyddade oxelallén.

Den något lägre bullerreduceringen som redovisas utifrån de beräkningsförutsättningar som angavs i JP35 kan anses vara försumbar då nya förutsättningar (bl.a. lägre prognostiserad trafikmängd) har framkommit sedan planskedet. Ändringen kan därmed konstateras ge ett fullgott skydd och bättre ljudnivå för närboende än idag.

Ändringen till låga spårnära bullerskydd för denna sträcka bedöms vara mindre kostnadsdrivande än järnvägsplanens föreslagna konventionella bullerskyddsskärm. Med låga spårnära bullerskydd kan därmed ändamålet om minsta möjliga olägenhet utan oskälig kostnad uppfyllas.

Innehåll

Underlag till samråd	1
Sammanfattning	3
Innehåll.....	4
1 Inledning	6
1.1 Ändringens huvuddrag.....	6
1.2 Bakgrund och behov.....	6
1.2.1 Ändamål, projektmål och nationella miljö kvalitetsmål.....	7
1.3 Geografisk avgränsning.....	7
2 Förutsättningar	9
2.1 Anläggningen, trafik och användargrupper	9
2.2 Kommunal och regional fysisk planering.....	9
2.3 Landskapet.....	9
2.4 Riksintressen, miljö kvalitetsnormer samt skyddade områden och arter	10
2.4.1 Riksintressen	10
2.4.2 Generella biotopskydd	11
2.5 Byggnadstekniska förutsättningar	11
3 Ändringens lokalisering och utformning med motiv	13
3.1 Vald lokalisering med motiv	13
3.2 Vald och bortvald utformning med motiv	13
3.3 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått	15
3.3.1 Planerade skyddsåtgärder och försiktighetsmått.....	15
4 Miljöbeskrivning	17
4.1 Avgränsning av miljö aspekter	17
4.2 Metod	17
4.3 Miljöförhållanden, miljö effekter och miljö konsekvenser.....	18
4.3.1 Buller, befolkning och människors hälsa	18
4.3.2 Stad, landskap och kulturmiljö	26
4.3.3 Naturmiljö	26

5 Övriga effekter och konsekvenser	27
5.1 Trafik och användargrupper.....	27
5.2 Kommunal och regional fysisk planering.....	27
5.3 Samhällsekonomisk effektivitet.....	27
5.4 Byggskedet.....	28
6 Samlad bedömning	29
6.1 Samlad bedömning av effekter och konsekvenser	29
6.2 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan	29
6.3 Måluppfyllelse av ändamål, mål och Nationella miljö kvalitetsmål	29
6.4 Miljöbalkens hänsynsregler	31
6.5 Riksintressen och biotopskydd	31
6.6 Slutsats	31
7 Fortsatt arbete	32
8 Referenser	33
9 Bilagor.....	34

1 Inledning

1.1 Ändringens huvuddrag

Dokumentet redovisar förslag på ändring av placering och utformning av bullerskyddet mellan ca KM 55+300 och KM 55+900, med beskrivna förutsättningar för nuläget, förutsättningar utifrån lagakraftvunnen järnvägsplan JP35, motiv till förändringen och konsekvenser av beslutet.

1.2 Bakgrund och behov

Regeringen beslutade om den nationella planen för transportinfrastrukturen 2022 där Ostlänken ingick som Nyköping bibana är en del av (Regeringen, 2022). År 2024 fastställdes järnvägsplanen Bibana Nyköping (Ärendenummer TRV 2018/127685), nedan kallad JP35, som vann lagakraft 8 maj 2025 (Trafikverket, 2025).

Järnvägssträckningen i JP35 sträcker sig delvis på befintlig bandel, Nyköpingsbanan, som går genom Nyköping stad på hög bank med okänd uppbyggnad. I JP35 fastställs totalt 2,9 km ny bullerskyddsskärm längs befintlig bandel fördelat på tre sträckor, två söder om spåret och ett norr om spåret, med varierande höjd över RÖK (rälsöverkant), se Figur 1 (Trafikverket, 2024).



Figur 1. Fastställd sträckning av bullerskyddsskärm enligt JP35, med höjd över RÖK (rälsöverkant). Se JP35 för större skala.

I samband med detaljprojektering har tekniska förutsättningar konstaterats försvåra produktionen och senare underhåll av de konventionella bullerskyddsskärmarna. I detaljprojekteringen har man sett möjligheten till en ny teknisk lösning; låga spårnära bullerskydd. Denna lösning har flera fördelar på denna sträcka jämfört med de konventionella bullerskyddsskärmarna. Den har enklare grundläggning utan pålning eller fundament, tar ett mindre visuellt anspråk på landskapsbilden och samt är mer kostnadseffektiv.

De konventionella bullerskyddsskärmarna är i trä och har en höjd som varierar mellan 1–3 m över RÖK (vilket kan innebära att de kan bli uppemot 4 m höga från marken). De placeras mellan 3,5–4,5 m från spårmittpunkt. Föreslagen låga spårnära bullerskydd är i betong och är 0,76 m över RÖK (kan bli uppemot 1,3 m höga från marken), samt placeras 1,7 m från spårmittpunkt.

1.2.1 Ändamål, projektmål och nationella miljö kvalitetsmål

Ändamålet med förändringen är att ge bullerskyddet ett sådant läge och utformning så att bullerskyddet ger minsta möjliga intrång, olägenhet och påverkan på omgivningen utan oskälig kostnad.

Förändringen av bullerskyddsåtgärden är förenlig med alla de projektmål som beskrivs i JP35 och bidrar särskilt till följande fem projektmål:

1. Tätorternas kulturmiljöer ska i möjligaste mån bevaras, användas och utvecklas genom att karaktär, funktion och historiska värden värnas.
2. Projekt Ostlänken ska gestaltas med ett helhetsperspektiv – den färdiga anläggningen ska utformas med omsorg till såväl landskapet som enskilda platsers karaktär, även beaktat ur ett resenärsperspektiv.
3. Ostlänken ska vara förenlig med ett långsiktigt bevarande av ekologiska funktioner.
4. De boendes miljö ska vara god och hälsosam.
5. Anläggningen ska utformas så att antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet fortlöpande minskar.

Det nationella miljö kvalitetsmålet som är relevant för ändringen är nummer 15 God bebyggd miljö (Sveriges miljömål, u.å.)

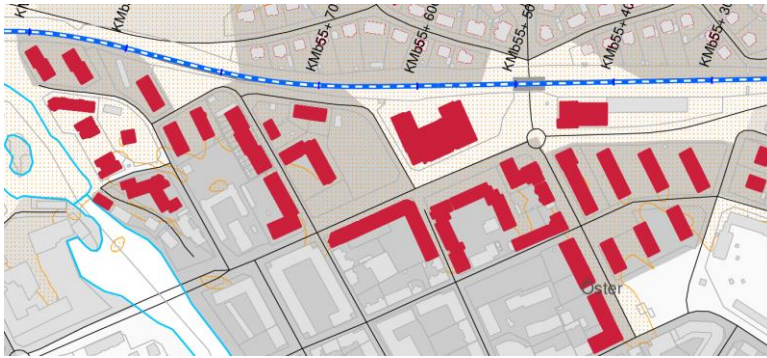
1.3 Geografisk avgränsning

Förändringen till låga spårnära bullerskydd avser sträckningen söder om Nyköpingsbanan mellan ca KM 55+300 och KM 55+900, se Figur 2.



Figur 2. Föreslagen sträckning för låga spårnära bullerskydd.

Berörda fastigheter som omfattas av förändringen är markerade i Figur 3.



Figur 3. Berörda fastigheter som omfattas av förändringen till låga spårnära bullerskydd.

2 Förutsättningar

2.1 Anläggningen, trafik och användargrupper

Sträckan som berörs genom Nyköping utgörs av befintlig bandel 421, Nyköpingsbanan. Nyköpingsbanan är enkelspårig och trafikeras av såväl regionalståg som godståg.

Längs med anläggningen finns idag inga järnvägsnära bullerskydd, endast ett lägre stängsel för personskydd som inte uppfyller krav på godkänd fysisk barriär enligt TRVINFRA 00399 (Trafikverket, 2026b).

För resenären är sikten idag fri åt alla håll eftersom inga barriärer omsluter järnvägen.

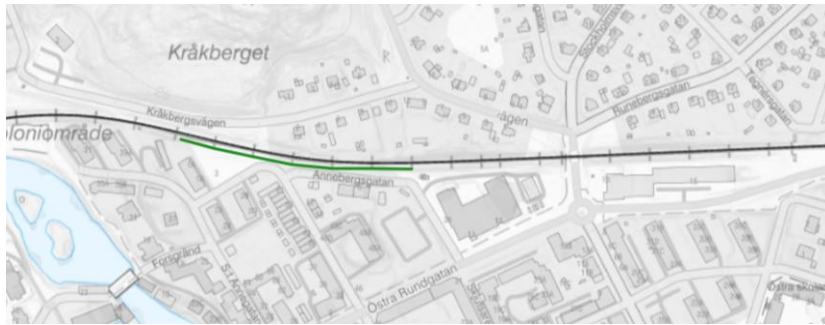
2.2 Kommunal och regional fysisk planering

Berört område omfattas av fastighet Väster 1:2, anmärkt som järnvägsmark och med Trafikverket som lagfaren ägare (Favy, u.å). För mer information om den kommunala och regionala planeringen se JP35.

2.3 Landskapet

Ändringen till låga spårnära bullerskydd berör en mindre del av det centrala stadslandskapet i Nyköpings tätort. Norr om järnvägen ligger Östra Villastaden, ett villaområde från förra sekelskiftet som utgör del i stadens riksintresse för kulturmiljövärden. Söder om järnvägen varierar bebyggelsens karaktär från ett mindre verksamhetskluster med anslutande öppna grönytor till en större kontorsbyggnad och kvarter av småskalig radhus- och flerbostadshusbebyggelse med angränsande grönytor.

Järnvägen löper i området på en hög bank samt på bro vilket gör den mer exponerad i stadsbilden. Den är som mest exponerad vid bron över Stockholmsvägen och i avsnittet längs Östra Rundgatan där verksamhetsklustret inte skymmer järnvägen. Väster om bron över Stockholmsvägen är den lokalt exponerad, i kvarteren runt om, och från det mer allmänt nyttjade stråket längs med Kråkbergsvägen. En biotopskyddad oxelallé gränsar till järnvägens fastighetsgräns på södra sidan av spåret mellan ca KM 55+650 och KM 55+900, se grön linje i Figur 4. Oxelallén döljer delvis järnvägen och dess bank vilket bidrar till att järnvägen här blir visuellt sett mindre dominerande.



Figur 4. Den gröna linjen visar den biotopskyddade oxelalléns sträckning längs med järnvägen.

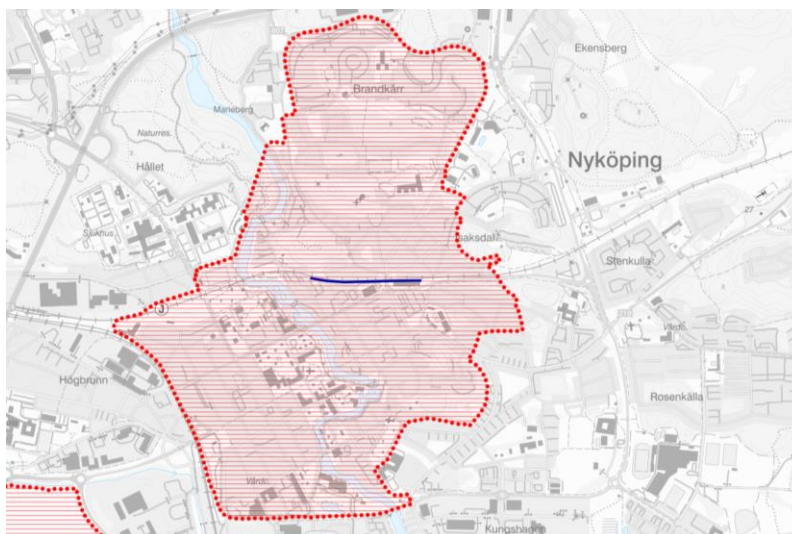
2.4 Riksintressen, miljö kvalitetsnormer samt skyddade områden och arter

Området som planeras få låga spårnära bullerskydd omfattas varken av Natura 2000 bestämmelser, strandskydd eller skyddade arter. Det finns inte heller risk för överskridande av miljö kvalitetsnormer. Däremot omfattas området av riksintresse för kulturmiljövård och en oxelallé med generellt biotopskydd.

2.4.1 Riksintressen

De centrala delarna av Nyköping omfattas av riksintresset (D57) för kulturmiljövård, se Figur 5 (Länsstyrelsen i Södermanlands län, 2014). Den berörda sträckan i ändringen passerar tidstypiska bebyggelseområden från 1900-talet med villor och flerbostadshus.

Norr om spåret sträcker sig Östra villastaden, en trädgårdsstad som planlades under 1910-talet och tydligt speglar tidens stilideal.



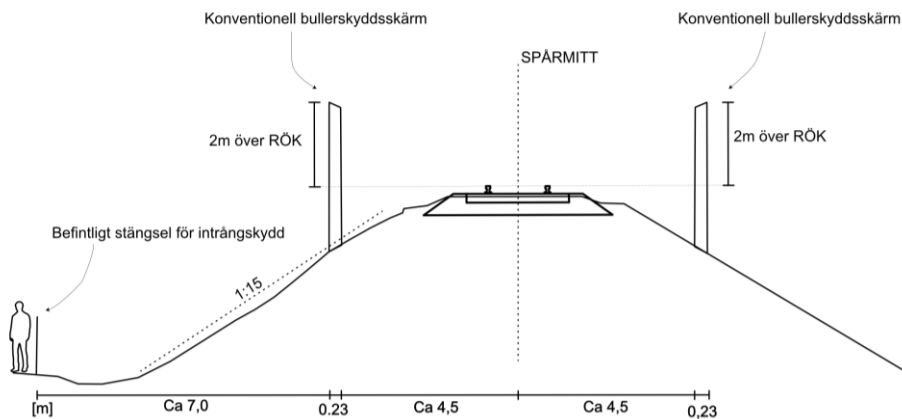
Figur 5. Röd markering visar på de delar av centrala Nyköping som ligger inom riksintresse för kulturmiljövård. Blått streck visar på ungefärlig sträckning av låga spårnära bullerskydd.

2.4.2 Generella biotopskydd

Oxelallén som gränsar till järnvägens fastighetsgräns är drygt 200 m lång och består av 20 träd som står tätt intill den södra sidan av järnvägen i området. Alléträden har varierande stamdiameter men samtliga är fullvuxna.

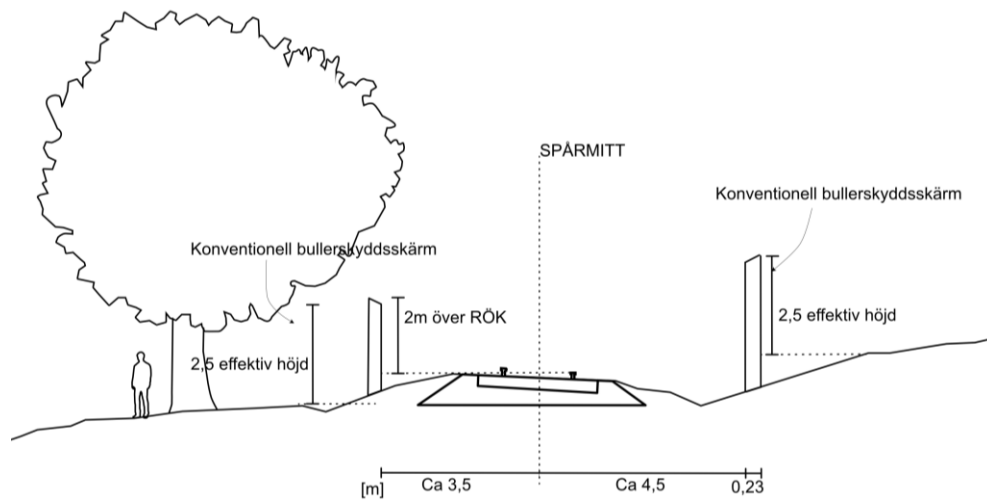
2.5 Byggtekniska förutsättningar

Mellan ca KM 55+300 och 55+700 går järnvägen på en hög bank med brant lutning, se Figur 6. Vid kv Vägporten uppskattas höjdskillnaden mellan bankkrön och bankfot till ca 5 m. Det finns idag väldigt lite information om hur banken är uppbyggd. Konventionella skärmar enligt JP35 kommer troligen kräva borrard grundläggning med stålplålar på denna sträcka.



Figur 6. Illustrativ sektion över planerade konventionella bullerskyddsskärmar i järnvägsplanen JP35.

Den biotopskyddade oxelallén som gränsar till järnvägen har ett rotsystem som kolliderar med grundläggningen av den konventionella bullerskyddsskärmen. Oxelalléns rotsystem kan antas breda ut sig större än kronornas storlek, se Figur 7 som illustrerar hur den konventionella bullerskyddsskärmen kommer i konflikt med oxelallén.



Figur 7. Illustrativ sektion över planerade konventionella bullerskyddsskärmar i järnvägsplan JP35.

3 Ändringens lokalisering och utformning med motiv

3.1 Vald lokalisering med motiv

Motivet till föreslagen ändring till låga spårnära bullerskydd för denna delsträcka är att den bedöms vara mycket mindre byggnadstekniskt utmanande och därmed mindre kostnadsdrivande än järnvägsplanens föreslagna konventionella bullerskyddsskärm. Detta är fallet både vad gäller investeringskostnad och underhåll, se kapitel 2.5 där de byggtekniska förutsättningarna beskrivs.

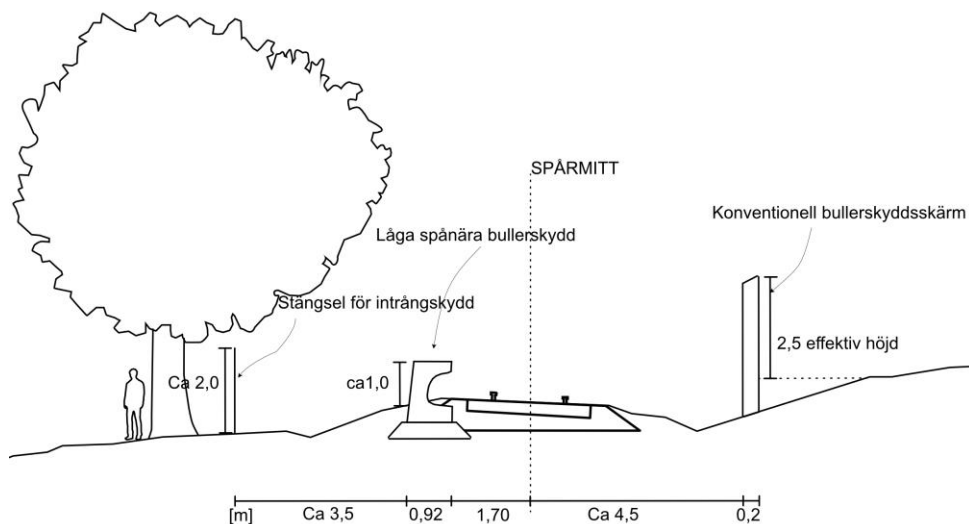
Förslaget innebär att låga spårnära bullerskydd uppförs på södra sidan om spåret. På norra sidan av järnvägen kvarstår föreslagna bullerskyddsåtgärder enligt JP35. Produktionstekniskt vore det bäst att uppföra låga spårnära bullerskydd på båda sidor om spåret på den höga banken, men detta är inte motiverbart utifrån mål om god byggd miljö då husen på norra sidan om spåret i så fall inte erhåller tillräckligt goda bullernivåer. Trafikverkets regelverk (TRVINFRA 00399) krävställer också att låga spårnära bullerskydd vid enkelspår endast får uppföras på ena sidan, för att säkerställa evakuering från säkerhetszonen och spårområdet. Ensidig låga spårnära bullerskydd bidrar därmed också till uppfyllande av projektmålet om att anläggningen ska utformas så att antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet fortlöpande minskar.

Förslaget med låga spårnära bullerskydd intill den biotopskyddade oxelallén är även i linje med projektmålet att Ostlänken ska vara förenlig med ett långsiktigt bevarande av ekologiska funktioner då den konventionella skärmen hade påverkat oxelallén.

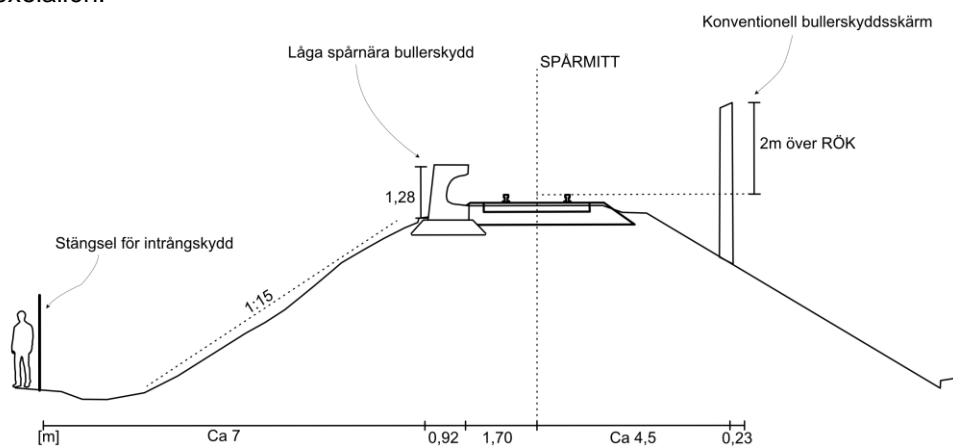
Med låga spårnära bullerskydd kan därmed ändamålet om minsta möjliga olägenhet utan oskälig kostnad uppfyllas.

3.2 Vald och bortvald utformning med motiv

Utformningen av låga spårnära bullerskydd har valts utifrån de beskrivna förutsättningarna i kapitel 2 och grundläggs endast med en packad grusbädd, dvs utan åverkan på oxelalléns rötter och med ett mer kostnadseffektivt och genomförbart utförande på den höga banken, se Figur 8–9 för utformningsförslag.



Figur 8. Illustrativ sektion över föreslagen låga spårnära bullerskydd, längs med oxelallén.



Figur 9. Illustrativ sektion över föreslagen låga spårnära bullerskydd längs med den höga banken.

Höjden på låga spårnära bullerskydd är 0,73 m över RÖK. Därmed kommer det även fortsatt vara möjligt att längs delar av sträckan se över till andra sidan av järnvägen, se Figur 10.



Figur 10. Grön linje visar där sikten blir fri med låga spårnära bullerskydd, dvs man ser över till Kråkberget från den södra sidan av järnvägen. Gul linje visar på en sträcka där konventionell bullerskyddsskärm anläggs på norra sidan om järnvägen, men eftersom denna ligger längre bort så minskas den visuella barriäreffekten ändå med en låga spårnära bullerskyddsskärm på den södra sidan.

Med låga spårnära bullerskydd minskar järnvägens effekt som visuell barriär i staden liksom dess negativa påverkan på riksintresset för kulturmiljö, jämfört med konventionella skärmar. Detta innebär att projekt målet om att *tätorternas kulturmiljöer i möjligaste mån ska bevaras, användas och utvecklas genom att karaktär, funktion och historiska värden värnas* uppfylls på ett bättre sätt.

Låga spårnära bullerskydd minskar både järnvägsanläggningens höjd och bredd vilket bidrar till en mer begränsad negativ effekt på stadsbilden och bidrar till projekt målet om att *Ostlänken ska gestaltas med ett helhetsperspektiv, där den färdiga anläggningen ska utformas med omsorg till såväl landskapet som enskilda platsers karaktär, även beaktat ur ett resenärsperspektiv.*

Konventionella bullerskyddsskärmar har valts bort på sträckan p.g.a. de svårigheter och kostnader dessa medför i produktion och underhåll, samt risken att skada oxelallén.

Investeringskostnaden för låga spårnära bullerskydd uppskattas till 8500 SEK per löpmeter. Investeringskostnaden för konventionella bullerskyddsskärmen har i JP35 uppskattas till 30 000 SEK per löpmeter, vilket är en generell kostnad som uppskattas för alla sträckor oavsett deras komplexitet i utförande.

Låga spårnära bullerskydd ger därmed minsta möjliga intrång, olägenhet och påverkan på omgivningen utan oskäligen kostnad.

3.3 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått

Det föreslagna låga spårnära bullerskyddet kompletteras med stängsel för att järnvägen ska uppnå fysisk barriär enligt TRVINFRA00399. Även enligt JP35 skulle delar av sträckan behövas kompletteras med stängsel eller de konventionella bullerskyddsskärmarna höjas för att utgöra fysisk barriär.

Stängsel utförs som panelstängsel med en effektiv höjd om minst 2 m (mått från stängslets utsida, från ovankant till närmsta plana ståyta inom 1,5 m från stängsel) i linje med befintligt stängsel.

3.3.1 Planerade skyddsåtgärder och försiktighetsmått

Utförda bullerberäkningar under planskedet för JP35 har identifierat byggnader som är berörda av buller från den nya järnvägsanläggningen (vilket i detta fall är upprustning av befintlig bana). Fastighetsägare som

påverkas av buller redovisas i den fastighetsförteckning som tagits fram i JP35 (Trafikverket, 2023).

För de bullerberörda byggnaderna i JP35 har bullerskyddsåtgärder utretts och föreslagits. Utgångspunkten är att riktvärdena ska klaras. För att klara riktvärden enligt bullervillkor i regerings tillåtlighetsbeslut (se avsnitt 3.5.7) används en kombination av järnvägsnära och fastighetsnära bullerskyddsåtgärder. För mer information om definitionen av fastighetsnära bullerskyddsåtgärder se JP35. Nedan redovisas tillkommande skyddsåtgärder jämfört med JP35 i och med förändringen till låga spårnära bullerskydd.

Det tillkommer två fastigheter som på grund av ändringen till låga spårnära bullerskydd kommer att erbjudas fasadåtgärder för att klara riktvärden för buller inomhus. En byggnad kommer att erbjudas uteplatsåtgärder för att klara riktvärdet vid uteplats, se Tabell 1 nedan.

Tabell 1. Tillkommande byggnader på sträckan som kommer att erbjudas fastighetsnära åtgärder.

Fastighet	Adress	Typ av skyddsåtgärder
Anneberg 8	Östra Kyrkogatan 48	Fasadåtgärder
Grindvakten 1	Annebergsgatan 1	Fasadåtgärder
Fogden 4	Östra Rundgatan 15	Uteplatsåtgärd

I nästa skede när bygghandlingar upprättas bestäms det hur den fastighetsnära åtgärden ska genomföras. För att uppfylla varsamhetskravet och förvanskningförbudet i plan- och bygglagen (2010:900) ska antikvarisk kompetens medverka i arbetet med att avgöra vilken anpassning som är lämplig för den enskilda byggnaden och dess kulturhistoriska värden.

4 Miljöbeskrivning

Miljöbeskrivningen för Nyköping Bibana finns i sin helhet att ta del av i kapitel 3, 5 och 6 (och i sammanfattningen) i planbeskrivningen för JP35 samt i JP35 miljökonsekvensbeskrivning.

Följande kapitel avser komplettera miljöbeskrivningen för det avsnitt av järnvägssträckan som berörs av förändringen till låga spårnära bullerskydd.

4.1 Avgränsning av miljöaspekter

I kapitel 4 i Miljökonsekvensbeskrivningen finns den tematiska avgränsningen för projekt Nyköping Bibana. Då endast en begränsad del av anläggningen förändras förblir påverkan på miljön på många sätt oförändrad gentemot planbeskrivningen samt miljökonsekvensbeskrivningen. I Tabell 2 redogörs tematiskt de aspekter som berörs av den förändrade anläggningen. I kapitel 4.3 redovisas hur miljön påverkas av ändringen, där flera av aspekterna redovisas under samma avsnitt.

Tabell 2. Tematisk, geografisk och tidsmässig avgränsning

<i>Miljöaspekt</i>	<i>Lokalt</i>	<i>Regionalt</i>	<i>Direkt</i>	<i>Indirekt</i>	<i>Byggskede</i>	<i>Driftskede</i>
Befolkning och människors hälsa	x		x		x	x
Buller	x		x		x	x
Stad och landskap	x		x	x	x	x
Kulturmiljö	x	x	x	x	x	x
Naturmiljö	x	x	x	x	x	x

4.2 Metod

Metod för bedömning av miljöeffekt speglar den som använts i Miljökonsekvensbeskrivningen, med en skala som framtagits för Ostlänkens projekt. Se mer under avsnitt 4.3.5 Bedömningskala och bedömningsmatris i Miljökonsekvensbeskrivningen.

4.3 Miljöförhållanden, miljöeffekter och miljökonsekvenser

4.3.1 Buller, befolkning och människors hälsa

Miljöförhållanden

Begränsning av buller styrs av riktvärden i tillåtlighetsbeslutet punkt 11 från regeringen (Regeringen, 2018). I den mån det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt ska anläggningen utföras så att störningar från buller inte överskrider de riktvärden som anges i regeringens tillåtlighetsbeslut:

- 30 dB(A) dygnsekvivalent ljudnivå inomhus
- 45 dB(A) maximal ljudnivå inomhus nattetid
- 55 dB(A) dygnsekvivalent ljudnivå vid uteplats
- 60 dB(A) dygnsekvivalent ljudnivå vid bostadsområden i övrigt
- 70 dB(A) maximal ljudnivå vid uteplats i anslutning till bostad
- 55 dB(A) dygnsekvivalent ljudnivå för rekreationsområden i tätort

Redovisade riktvärden bör även tillämpas för fritidsbostäder och vårdlokaler. För arbetslokaler är riktvärdet 60 dB(A) maximal ljudnivå inomhus och för undervisningslokaler är riktvärdet 45 dB(A) maximal ljudnivå inomhus under lektionstid.

För en enhetlig hantering av buller inom projekt Ostlänken har Trafikverket utarbetat ett antal projekteringsförutsättningar. Dessa utgår från den praxis, i form av bland annat Svensk standard (SS 25268:2007) och Naturvårdsverkets vägledning, som infrastrukturpropositionen hänvisar till.

Buller från trafik anges med två mått, ekvivalent och maximal ljudnivå. Den ekvivalenta ljudnivån representerar ljudet som ett medelvärde över dygnet och den maximala ljudnivån motsvarar ljudet för en enskild händelse, till exempel en tågpassage.

Bullret som uppstår när ett tåg passerar kommer huvudsakligen från kontakten mellan hjul och räls (så kallat rullningsbuller). Det beror på den friktion som uppstår när ojämnheter som finns på hjul och räls möts och skapar svängningar i ljudvågorna. Hur buller sprids beror på faktorer som bankroppens uppbyggnad, spårets underhåll, terräng- och markförhållanden i omgivningen och intilliggande byggnaders konstruktion.

Stora delar av delsträckan passerar befintliga verksamheter och bebyggelse inne i Nyköpings tätort, som i stor utsträckning redan är påverkade av omkringliggande buller.

Den enda bullerberäkning som tillkommit sedan järnvägsplanen är den som gjorts för utbyggnadsalternativet med låga spårnära bullerskydd. Övriga bullerberäkningar, för nuläge, nollalternativ och planförslag utan åtgärder, kvarstår från järnvägsplanens (JP35) beräkningar. Mer beskrivning om beräkningsmetodik framgår i PM buller som togs fram inom JP35 (Trafikverket, 2024).

Nya beräkningsförutsättningar efter JP35

Beräkningar för låga spårnära bullerskydd har utförts enbart utifrån den skärmverkan som är möjlig att bedöma med tillgängliga bullerberäkningsprogram. För låga spårnära bullerskydd sker också en skärmning av själva tågkroppen, så kallad instängningseffekt, då det vid en tågpassage endast är en liten öppning mellan tåg och skärm där buller från räl och hjul kan stråla ut. Denna effekt varierar mellan tågtyper och är störst vid persontåg eller godståg med slutna vagnar, men har inte beaktats i beräkningarna på fastigheterna.

År 2032 ska Sverige även uppfylla EU krav på tysta godsstråk som ej får trafikeras av godsvagnar med bullriga gjutjärnsblock utan kräver tysta skivbromsar eller kompositblock. Maxnivån för ett "tyst" godståg är ca 10 dBA lägre. Även om Nyköping bibana inte kommer att klassas som ett tyst stråk kommer majoriteten av godsvagnarna att vara tysta efter 2032 då delar av södra stambanan och västra stambanan kommer vara tysta godsstråk. Detta är en viktig aspekt eftersom vid bedömning av maximala ljudnivåer och vibrationsnivåer är antalet tillfällen som en viss ljud- eller vibrationsnivå uppstår av betydelse för störningen och rimligheten att vidta åtgärder.

Överskridanden av de maximala ljudnivåerna, som gäller för väsentlig ombyggnad, kan ske vid ett begränsat antal tillfällen utan att det bedöms vara rimligt att överväga skyddsåtgärder. Med regelbundet avses en gång eller mer per angiven tidsenhet, till exempel nattetid eller per timme dag- eller kvällstid. Beräkningar i PM buller för JP35 baseras på prognoser som avser år 2040 och som används inom program Ostlänken (Trafikverket, 2019). I beräkningarna för Nyköping bibana antas 10 godståg trafikera sträckan per dygn. Detta innebär att det i beräkningen antas att mer än 5 godståg trafikerar sträckan nattetid. I senaste trafikprognosen för 2045 trafikeras Nyköping bibana av 5 godståg vilket innebär att det nattetid sannolikt inte kommer att passera mer än 5 godståg (Trafikverket, 2026a).

Bullerberäkningarna baserade på Ostlänkens prognos för 2040 har därmed genomförts med en överskattad tåg mängd vilket ger en ökad ekvivalent ljudnivå. Jämfört med basprognosen för 2045 innebär detta att höjden på den konventionella skärmen i JP35 är överdimensionerad. Likaså är de ekvivalenta ljudnivåerna med låga spårnära bullerskydd överskattade. Om beräkningar utgår från basprognos 2045 kan ca 4dBA lägre ekvivalenta ljudnivåer antas, baserat på färre och kortare godståg. Med färre än 5 godståg nattetid skulle också riktvärdet för maximal ljudnivå inomhus begränsats till 50dBA.

Miljöeffekter och miljökonsekvenser

Området söder om sträckan, där låga spårnära bullerskydd föreslås, är idag bullerpåverkat från järnvägen. Bullerberäkningar i planskedet visar att 46 fastigheter är bullerberörda i området och den i planen fastställda konventionella bullerskyddsskärmen har bedömts som samhällsekonomiskt lönsam inom JP35.

Konventionella skärmar optimeras normalt utifrån att uppfylla riktvärdet 60dBA ekvivalent ljudtrycksnivå vid fasad samtidigt som riktvärden inomhus som fortsatt överskrids uppfylls genom en kombination med fastighetsnära åtgärder.

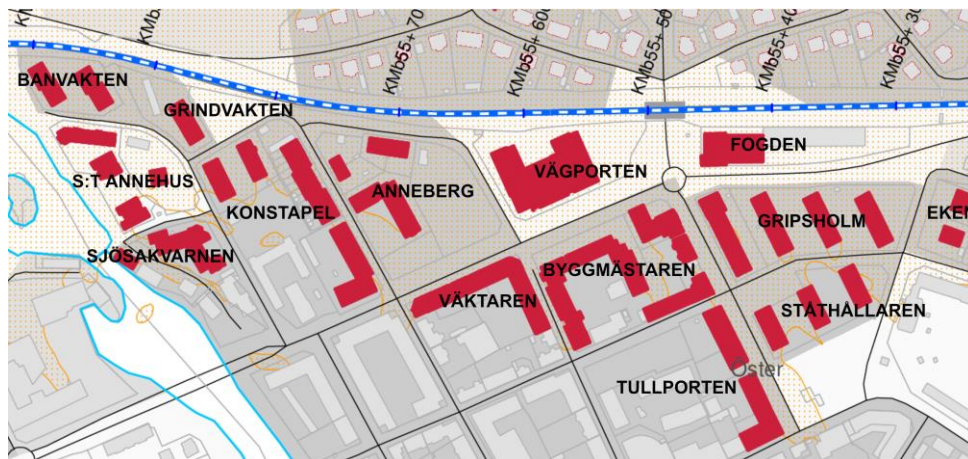
Låga spårnära bullerskydd kan endast placeras på ett bestämt avstånd från spårmittpunkt och med en fast höjd över rälsöverkant vilket innebär att ingen ytterligare optimering av skärmverkan är möjlig för att nå ett specifikt riktvärde vid fasad. För ändringsförslaget innebär detta att det för vissa byggnader tillkommer skyddsåtgärder och avsteg från riktvärden jämfört med JP35.

Effekten av låga spårnära bullerskydd är mycket god på längre avstånd samt på markplan nära skärmen. För fastigheter nära spåret ger låga spårnära bullerskydd en sämre effekt på våningsplan högre upp. I Tabell 3 nedan redogörs för effekten av de två olika skärmarna, konventionella bullerskyddsskärmar enligt JP35 respektive låga spårnära bullerskydd, för fastigheter som utreds i och med ändringen. För första radens fastigheter mot spåret ger låga spårnära bullerskydd ca 4–5 dBA lägre dämpning. Nivåerna avser ett medelvärde för samtliga byggnader och våningar i respektive kvarter. Se Figur 11 för kvarteren som nämns i Tabell 3.

Beräknade nivåer för de bullerberörda fastigheterna som ingår i ändringen redovisas i Bilaga 1 Tabell över bullerberörda byggnader med ändringen (motsvarande Bilaga 3 till PM buller).

Tabell 3. Effekten av de två olika skärmarna jämfört med utbyggnadsalternativet utan skärm. Medelvärde för samtliga bullerberörda byggnader och våningsplan.

Kvarter	Låga spårnära bullerskydd, dBA		Bullerskyddsskärm enligt JP35, dBA	
	Leq	Lmax	Leq	Lmax
Anneberg	-6	-6	-10	-11
Banvakten	-11	-11	-11	-10
Byggmästaren	-12	-12	-12	-12
Eken 1 och 10	-11	-11	-11	-11
Fogden 4	-9	-10	-13	-14
Grindvakten 1	-3	-3	-8	-8
Gripsholm	-9	-9	-9	-10
Konstapeln	-7	-7	-11	-12
S:t Annehus	-3	-3	-3	-3
Sjösakvarnen	-1	-1	-1	-1
Skjutskarlen	-9	-9	-12	-12
Ståthållaren	-9	-9	-8	-9
Tullporten	-11	-11	-11	-11
Vägporten 2	-7	-6	-11	-11



Figur 11. Kvarteren som omfattas av ändringen till låga spårnära bullerskydd.

I Tabell 4 nedan redovisas antalet fastigheter där riktvärden överskrids för nuläge, nollalternativ samt planförslaget med och utan de två skärmalternativen. För nuläge och nollalternativ finns i PM buller i järnvägsplanen endast redovisade nivåer för ekvivalent ljudtrycksnivå vid fasad. Nivåer inomhus för dessa fall har beräknats utifrån differensen mellan utomhusnivåer och inomhusnivåer för planförslaget. Maximal

Ljudtrycksnivå inomhus och vid uteplats kan för nollalternativ antas motsvara värden för planförslag utan skyddsåtgärder.

Utifrån PM Buller för järnvägsplanen är 46 fastigheter i aktuellt område söder om skärmen identifierade som bullerberörda. Dessa identifierades som bullerberörda utifrån schablonvärdet för fasadisolering på 30dBA, och samtliga har inkluderats i beräkningar för den alternativa utformningen med låga spårnära bullerskydd.

Tabell 4. Antalet fastigheter där riktvärden överskrids för nuläge, nollalternativ samt planförslaget med och utan de två skärmalternativen.

Beräkningsfall	Ekvivalent ljudnivå Mer än 60 dBA vid fasad	Ekvivalent ljudnivå Mer än 55 dBA uteplats	Ekvivalent ljudnivå Mer än 30 dBA inomhus	Maximal ljudnivå Mer än 70 dBA uteplats	Maximal ljudnivå Mer än 45 dBA inomhus
Nuläge	4	-	1	-	-
Nollalternativ	14	-	4	-	-
Planförslag utan skyddsåtgärder	21	-	6	-	26
Planförslag med skyddsåtgärder enligt Järnvägsplan 35	0	0	0	7 (0 ¹)	5
Planförslag med skyddsåtgärder enligt Ändringsförslaget	4	1	2	10 (1 ¹)	7

¹ Uteplatser som överskrider åtgärdsnivån för uteplats, 70+10 dBA

Jämfört med nollalternativet innebär låga spårnära bullerskydd en stor förbättring och jämfört med planförslaget utan spårnära åtgärd (varken låga eller konventionella bullerskärmar) ger ändringsförslaget en god effekt på bullernivåerna i det påverkade området. Den ändring som föreslås innebär däremot något lägre bullerdämpning jämfört med de konventionella skärmarna.

Den något lägre bullerdämpningen kan för de allra flesta fastigheter hanteras genom att förstärka de fastighetsnära åtgärder som redan fastställts. För vissa fastigheter krävs dock avsteg mot riktvärden enligt samma förfarande som redovisas i PM buller. De avsteg som finns är:

- Avsteg 1: Avkall görs på att innehålla riktvärden utomhus vid fasad på övre våningsplan.
- Avsteg 2: Avkall görs på att innehålla riktvärden utomhus vid fasad vid markplan.
- Avsteg 3: Avkall görs på att innehålla riktvärden utomhus på uteplats ¹.
- Avsteg 4: Avkall görs på att innehålla riktvärden inomhus.

De fastigheter där en ökad bullernivå på grund av låga spårnära bullerskydd medför att riktvärden överskrids redovisas i kapitel 4.3.1.1.

4.3.1.1 Sammanfattning skyddsåtgärder och andra försiktighetsmått

Sammanfattningsvis medför ändringen till låga spårnära bullerskydd att ljudmiljön inte bara blir förbättrad för invånarna jämfört med idag utan också att denna lösning är väl utformad för att klara de bullernivåer som förväntas vid basprognosåret 2045. Detta eftersom beräkningsförutsättningar presenterade i kapitel 4.3.1 påverkar beräkningar för framtida bullernivåer positivt och att det finns en viss marginal i beräkningarna till gällande riktvärden.

Oaktat de nya beräkningsförutsättningarna tillkommer följande avsteg och skyddsåtgärder för förslaget med låga spårnära bullerskydd jämfört med konventionella bullerskyddsskärmar enligt JP35:

- Fyra avsteg från riktvärde för ekvivalent ljudtrycksnivå på fasad på våningar över markplan, Avsteg 1.
- Tre avsteg mot riktvärde på uteplatser, Avsteg 3.
- Fem avsteg mot riktvärde inomhus, Avsteg 4.
- Två skyddsåtgärder, Sk2, fasadåtgärd.
- En skyddsåtgärd, Sk3, lokal skärm vid uteplats.

¹ Åtgärdsnivån för uteplatser utgår från att riktvärdet 70dBA maximal ljudnivån inte får överskridas mer än 5 gånger per timme, dock ej med mer än 10dBA. Då det dagtid inte passerar fler än 5 tåg per timme genomförs åtgärder vid uteplatser när den maximala nivån överskrider 80dBA.

Nedan presenteras avstegen och tillkommande skyddsåtgärder för respektive berörd fastighet.

Anneberg 2 & 3

Närheten till järnvägen och fastighetens höjd innebär att skärmning för de två fastigheterna minskar med låga spårnära bullerskydd jämfört med den konventionella skärmen föreslagen i JP35. Låga spårnära bullerskydd ger 6 dBA mindre skärmning på våning 2 jämfört med skärmen i JP35, dock fortsatt 5 dBA skärmning jämfört med ingen åtgärd.

Med den konventionella skärmen visade beräkningar att det var möjligt med fönsteråtgärder få ner nivån till riktvärdet 45dBA maximal ljudnivå inomhus. Med låga spårnära bullerskydd krävs dock fönsterbyten för att klara maximal ljudnivå inomhus. På grund av fastighetens utpekade höga bebyggelseantikvariska värden är det svårt att genomföra fönsterbyten utan att förvanska byggnadens utseende. Utredning om specialanpassade åtgärder pågår. Om fönsterbyte inte går att utföra, kan traditionella fönsteråtgärder sänka nivåerna till en acceptabel nivå med hänsyn till de tågtrafikprognoser som finns för 2045 och i och med att tysta godsstråk planeras, Avsteg 4.

Med fasadåtgärder kommer ekvivalenta ljudtrycksnivåer innehålla riktvärden inomhus. Riktvärde för ekvivalent ljudtrycksnivå vid fasad överskrids dock på våning 2 och 3. Detta innebär ett avsteg för riktvärde vid fasad på övre våningsplan, Avsteg 1.

Anneberg 8

Låga spårnära bullerskydd ger 3dBA mindre skärmning på översta våningarna jämfört med skärmen i JP35, dock fortsatt 7–9 dBA skärmning på de översta våningarna jämfört med ingen åtgärd.

Den minskade skärmverkan innebär att maximala bullernivåer inomhus överskrider riktvärden jämfört med den konventionella skärmen. Detta överskridande innebär en tillkommande skyddsåtgärd, sk2, fasadåtgärder.

Anneberg 9 & 10

Låga spårnära bullerskydd ger som mest 6 dB mindre skärmning jämfört med skärmen i JP35, dock fortsatt 4–6 dBA skärmning på de översta våningarna jämfört med ingen åtgärd.

För Anneberg 9 tillkommer ett överskridande av riktvärdet för maximala ljudtrycksnivåer vid uteplats. Detta innebär dock inte ett åtgärdsbehov då det fortsatt är under åtgärdsnivån som är 10dBA högre än riktvärdet. På grund av överskridande av riktvärde görs avsteg mot riktvärde på uteplats för Anneberg 9, Avsteg 3.

För både Anneberg 9 och 10 innebär den ökade inomhusnivån att riktvärde för maximal ljudtrycksnivå inomhus inte kan uppfyllas med fönsteråtgärder. På grund av fastighetens utpekade höga bebyggelseantikvariska värden kan inte fönsterbyten genomföras utan att förvanska byggnadens utseende. Utredda fönsteråtgärder innebär att nivån 50dBA maximal ljudtrycksnivå inomhus kan uppfyllas utan fönsterbyte samtidigt som byggnadsantikvariska värden bevaras. Detta innebär ett avsteg mot riktvärden inomhus för fastigheterna Anneberg 9 och 10, Avsteg 4.

Grindvakten 1

Fastigheten ligger nära spåret och låga spårnära bullerskydd ger 7 dBA mindre skärmning på mellersta våningsplanet jämfört med skärmen i JP35, dock fortsatt 3 dBA skärmning jämfört med ingen åtgärd.

Den ekvivalenta ljudtrycksnivån vid fasad överskrider riktvärdet med 1-2dB på de två översta våningarna vilket innebär ett avsteg mot riktvärden på fasad för på de övre våningsplanen, Avsteg 1. Däremot innehålls riktvärde för ekvivalent ljudnivå inomhus.

På grund av det ökade nivåerna på fasad överskrider riktvärdet för maximal ljudnivå inomhus med upp till 3dBA vilket innebär en tillkommande skyddsåtgärd, sk2, fasadåtgärder.

S:t Annehus 1

För fastigheten fås 2 dBA mindre skärmning jämfört med skärmen i JP35, dock fortsatt 5 dBA skärmning jämfört med ingen åtgärd.

Samtliga riktvärden förutom för maximal ljudtrycksnivå vid uteplats innehålls fortsatt. Nivån på uteplats är fortsatt väl under åtgärdsnivån. På grund av överskridande av riktvärde för maximal ljudtrycksnivå görs avsteg mot riktvärde på uteplats för S:t Annehus, Avsteg 3.

Konstapeln 18

För fastigheten fås 5 dBA mindre skärmning jämfört med skärmen i JP35, dock fortsatt 5 dBA respektive 9 dBA skärmning på markplan respektive våning 1 jämfört med ingen åtgärd.

Samtliga riktvärden förutom för maximal ljudtrycksnivå vid uteplats innehålls fortsatt. Nivån på uteplats är dock fortsatt väl under åtgärdsnivån. På grund av överskridande av riktvärde för maximal ljudtrycksnivå görs avsteg mot riktvärde på uteplats för Konstapeln 18, Avsteg 3.

4.3.2 Stad, landskap och kulturmiljö

Med föreslagen låga spårnära bullerskydd bedöms den negativa påverkan på stadsbilden och på riksintresset för kulturmiljön att vara mindre än med först planerade konventionella skärmar och endast något mer negativ än dagens situation.

De konventionella skärmarnas höjd och läge närmare bebyggelsen begränsar siktlinjer och skapar en mer påtaglig visuell barriär än låga spårnära bullerskydd. Med skärmarnas låga höjd kommer det t ex att vara fortsatt möjligt att se över till andra sidan spår.

Jämfört med nollalternativet, dagens utförande med lägre stängsel utan bullerskydd, ger låga spårnära bullerskydd ihop med planerat panelstängsel om minst 2m höjd en något mer visuellt påtaglig järnvägsanläggning, men med fortsatt god gensikt och avstånd från bebyggelse och intilliggande gator.

4.3.3 Naturmiljö

Längs med södra sidan av spåret står 20 oxelträd med cirka 10 meters avstånd från varandra. Allén är troligen planterad under 60-talet. På flera av träden växer vedlevande svampar vilket indikerar en värdefull miljö för insekter. Träden är så pass gamla att rotsystemet bedöms ha växt in mot järnvägsanläggningen. Trädskronorna har i vissa fall beskurits för att inte växa in för långt i anläggningen. Rotsystemet bedöms vara tätt.

Grundläggningen av fundamenten för de konventionella bullerskyddsskärmarna riskerar att påverka oxelalléns rotsystem. Viss beskärning på några av trädskronorna hade troligen behövts för att skärmarna skulle få plats ganska tätt intill trädstammarna. Då låga spårnära bullerskydd istället anläggs vid spåret kan påverkan från bullerskydden på oxelallén helt undvikas. Konsekvensen för naturmiljö blir därmed oförändrad mot dagens situation, medan anläggning av konventionella bullerskärmar hade haft en negativ påverkan på naturmiljön.

5 Övriga effekter och konsekvenser

I detta kapitel redovisas övriga effekter och konsekvenser, utöver miljöeffekter och miljökonsekvenser som har redovisats i kapitel 4.

5.1 Trafik och användargrupper

För tågresenären förbättras möjligheterna till utsikt över staden längs med sträckan i och med ändringen till låga spårnära bullerskydd. Att få en visuell koppling till platsen du passerar är en positiv upplevelse för resenären, det ger förståelse för platsen och en inbjudande upplevelse av staden. Att resa mellan två höga konventionella bullerskyddsskärmar kan skapa känsla av att resa i en tunnel, något som ger färre synintryck vilket är intetsägande ur resenärssynpunkt.

I övriga avseenden ger ändringen till låga spårnära bullerskydd inga konsekvenser på trafiken eller användargruppen gentemot vad som bedömts i JP35.

5.2 Kommunal och regional fysisk planering

Ändringen till låga spårnära bullerskydd medför inga konsekvenser för kommunal och regional fysisk planering gentemot vad JP35 förslagit.

5.3 Samhällsekonomisk effektivitet

Lösningen bedöms vara mer samhällsekonomisk effektiv än den presenterad i JP35. Investeringskostnad och underhållskostnad bedöms vara avsevärt lägre för dessa skärmar än för konventionella skärmar.

Förändringen till låga spårnära bullerskydd på angiven sträcka minskar investeringskostnaden med upp till minst 70%. I denna uppskattning har ingen hänsyn tagits till de svårigheter som finns i produktionen av de konventionella skärmar, något som med stor sannolikhet innebär att differensen i realiteten mellan åtgärderna är större än vad som redovisats i dokumentet.

Ändringen har bedömts ge något sämre effekt på landskapet och kulturmiljön gentemot dagens situation, men gentemot lösningen presenterad i JP35 är effekten bättre. Naturmiljön påverkas inte av ändringsförslaget och gentemot förslaget i JP35 är effekten bättre även här. För buller så är effekten fortsatt mycket bättre gentemot dagens

situation och utifrån nya bedömningar av framtida bullernivåer, men gentemot beräkningar och förutsättningar enligt JP35 är ändringsförslaget något sämre.

Sammantaget så ökar den samhällsekonomiska nyttan med låga spårnära bullerskydd på föreslagen sträckning gentemot de konventionella skärmarna föreslagna i JP35.

5.4 Byggskedet

Anläggningen av låga spårnära bullerskydd innebär på flera sätt en mindre påverkan under byggskedet än konventionella skärmar. Grundläggningen av konventionella skärmar förväntas bli tidskrävande och praktiskt utmanande, särskilt på delar av sträckan väster om Stockholmsvägen pga. den höga banken med okänd uppbyggnad och oxelallén. I och med oxelalléns utbredda rotsystem hade hela rotsystemet behövt kartläggas och synliggöras vid byggnation, någon som är svårt utan att påverka rötterna. En påverkan på rötterna kan orsaka stress och skador på trädet vilket kan medföra att trädet dör, faller omkull eller ruttar.

Med låga spårnära bullerskydd förenklas grundläggningen vilket innebär färre tunga maskiner i arbete under kortare tid, samt att både anläggningstid och den ytmässiga utbredningen av arbetet minskas. Detta bidrar till minskad buller- och vibrationspåverkan eftersom ingen pålning eller fundament krävs, samt mindre påverkan på framkomlighet och på utsikt, vilket har betydelse för allmänheten med tanke på den direkta närheten till bostäder och kontor.

Inga tillkommande rivningsarbeten gentemot JP35 förutses.

6 Samlad bedömning

6.1 Samlad bedömning av effekter och konsekvenser

Låga spårnära bullerskydd ger minsta möjliga intrång, olägenhet och påverkan på omgivningen utan oskälig kostnad.

Med hänvisning till dagens prognoser för godståg är bedömningen att närboende får fortsatt bättre ljudnivåer än idag. Riktvärdena för buller innehålls även beaktat prognosen för 2045. Några tillkommande fastighetsnära åtgärder erbjuds för att minska bullerpåverkan. Ändringsförslaget medför delvis sämre bullerreducering gentemot JP35, beaktat JP35 beräkningsförutsättningar (prognosen 2040 samt utan hänsyn till tysta godsstråk).

Eftersom ändringsförslaget medför att ingen pålning eller fundament krävs för bullerskydden blir effekten på naturmiljön bättre gentemot JP35 förslag då förslaget undviker påverkan på den biotopskyddade oxelallén. Effekten på kulturmiljön bedöms också blir bättre i och med att de konventionella skärmarna inskränker på det riksintresse som finns i staden, något som låga spårnära inte gör i samma utsträckning.

Landskapsbilden bedöms påverkas positivt av ändringsförslaget eftersom den visuella barriären minskar.

Byggnadstekniskt är ändringen enklare att genomföra samtidigt som konsekvensen på omkringliggande miljö minskar och framtida underhåll av skärmen minskar.

6.2 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Trafikverket gör bedömningen att åtgärden inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

6.3 Måluppfyllelse av ändamål, mål och Nationella miljökvalitetsmål

Förändringen till låga spårnära bullerskydd bidrar till att ändamål, mål och nationella miljökvalitetsmål uppnås i högre grad gentemot JP35.

Förändringen bidrar även till att ändamålet om minsta möjliga intrång, olägenhet och påverkan på omgivningen utan oskälig kostnad uppfylls.

Den bidrar även till att följande projektmål och miljökvalitetsmål uppnås i lika eller i högre grad jämfört med JP35 föreslagna lösning, se Tabell 5.

Tabell 5. Måluppfyllelse

Projektmål	Bedömning mot JP35	Motivering
1. <i>Tätorternas kulturmiljöer</i>	Bättre	Mindre påverkan på kulturmiljön i och med ett mindre anspråk på riksintresset
2. <i>Gestaltning ur ett helhetsperspektiv</i>	Bättre	Bättre genomsiktighet på platsen och sammantaget en mindre barriär i staden
3. <i>Långsiktigt bevarande av ekologiska funktioner</i>	Bättre	Ingen påverkan på oxelallén.
4. <i>De boendes miljö ska vara god och hälsosam.</i>	Likvärdig	Anpassningar har gjorts och skyddsåtgärder har vidtagits.
5. <i>Utformning som minskar antalet omkomna och skadade</i>	Likvärdig	Stängsel kompletterar vilket ger samma skydd mot intrång. Placering av låga spårnära bullerskydd endast på ena sidan underlättar evakuering från spår.
Miljökvalitetsmål	Bedömning mot JP35	Motivering
<i>God bebyggd miljö</i>	Bättre	Mindre barriäreffekt i landskapet, mindre negativ inverkan på kulturmiljön och landskapsbilden ger mindre inverkan på den visuella boendemiljön i området. Bullerskyddsåtgärder möjliggör fortsatt begränsad påverkan av buller (bättre situation än dagens).

6.4 Miljöbalkens hänsynsregler

Ändringen till låga spårnära bullerskydd ligger i linje med den bedömning som gjorts i kap 10.1.1 i Miljökonsekvensbeskrivningen.

6.5 Riksintressen och biotopskydd

Ändringsförslaget ligger i linje med syftet för riksintresset, att bevara miljöns uttryck.

Låga spårnära bullerskydd möjliggör att inga dispenser behöver sökas för den biotopskyddade allén. Det krävs inte heller några skyddsåtgärder eller kompensationsåtgärder för eventuella kvarstående skador då allén inte påverkas av grundläggningen.

6.6 Slutsats

Med hänvisning till 1 kap 4 § (1995:1649) lagen om byggande av järnväg medför ändringen till låga spårnära bullerskydd på angiven sträcka i Figur 2 minsta möjliga intrång och olägenhet för omgivningen, utan att det leder till oskäligen kostnader. Ändringen har motiverats utifrån flera aspekter och bedöms bidra till måluppfyllelse på ett bättre sätt än vad föreslagen åtgärd i JP35 gör.

Den lilla försämring i bullerreducering som redovisas utifrån de beräkningsförutsättningar som angavs i JP35 kan anses vara försumbar. Ändringen kan därmed konstateras ge ett fullgott skydd och bättre ljudnivå för närboende än idag.

7 Fortsatt arbete

Efter genomfört samråd och beroende av dess resultat, beslutar projektet om fortsatt demokratisk och juridisk process för ändringen till låga spårnära bullerskydd.

8 Referenser

Favy karttjänst. Fastighetsinformation för Väster 1:2, Nyköpings kommun. Uppgifter från Lantmäteriets fastighetsregister. (Hämtad 2026-06-01).

Lag (1995:1649) om byggande av järnväg. Svensk författningssamling. Tillgänglig: [Riksdagen – Lag \(1995:1649\) om byggande av järnväg](#) [Hämtad 5 juni 2026].

Länsstyrelsen i Södermanlands län (2014). *Riksintresse för kulturmiljövården: Nyköping (D57) – Kunskapsunderlag*. Nyköping: Länsstyrelsen i Södermanlands län. Tillgänglig på: [Länsstyrelsen i Södermanlands län](#) [Hämtad 1 juni 2026].

Regeringen (2018). *Beslut om tillåtlighet enligt 17 kap. miljöbalken för Ostlänken*. Stockholm: Regeringskansliet. Tillgänglig på: [Beslut om tillåtlighet för Ostlänken \(2018\)](#) [Hämtad 1 juni 2026]

Regeringen (2022). *Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033*. Skr. 2021/22:261. Stockholm: Infrastrukturdepartementet. Tillgänglig på: [Regeringen – Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033](#) (Hämtad: 30 maj 2026)

Sveriges miljömål (u.å.) *Sveriges miljömål*. Tillgänglig på: <https://www.sverigemiljomal.se/miljomalen/> (Hämtad: 30 maj 2026).

Trafikverket (2019). *PM Sammanställning trafikuppgifter Ostlänken, järnväg och väg*. 22 februari 2019. Dokumentnummer: OLPO 04-025-00000-0_0-0113

Trafikverket (2023). *Järnvägsplan Bibana Nyköping – Miljökonsekvensbeskrivning Buller, Bilaga 3*. Trafikverket. Tillgänglig på: [Trafikverket – Bilaga 3 Buller](#) [Hämtad 1 juni 2026].

Trafikverket (2024). *Järnvägsplan Bibana Nyköping, Ostlänken, Nyköpings kommun, Södermanlands län*. Trafikverket

Trafikverket (2025). *Järnvägsplanen för Bibana Nyköping vinner laga kraft*. Tillgänglig på: [Trafikverket – Järnvägsplanen för Bibana Nyköping vinner laga kraft](#) (Hämtad: 30 maj 2026).

Trafikverket (2026a) *Prognos för godstransporter – Trafikverket basprognoser 2045* Borlänge: Trafikverket. Tillgänglig på: <https://trafikverket.divaportal.org/smash/get/diva2:2056667/FULLTEXT01.pdf> (Hämtad: 1 juni 2026).

Trafikverket (2026b). *TRVINFRA-00399 Fysisk barriär järnväg*. Trafikverket. Hämtad 1 juni 2026.

9 Bilagor

Bilaga 1 Tabell över bullerberörda byggnader med ändringen
(motsvarande Bilaga 3 till PM buller).

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

Telefon: 0771-921 921

trafikverket.se