

# PM Ändringar efter granskning av järnvägsplan Ostlänken, delen Sjösa–Skavsta

Nyköpings kommun, Södermanlands län

Ärendenummer: TRV 2014/72085

2024-10-30



**Trafikverket**

Postadress: Trafikverket, Box 1140, 631 80 Eskilstuna

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: PM Ändringar efter granskning av järnvägsplan

Författare: COWI

Dokumentdatum: 2024-10-30

Dokumentnummer: OLP3-01-025-32-0\_0-4702

Ärendenummer: TRV 2014/72085

Kontaktperson: Evelina Andersson, Trafikverket

# Innehåll

1	Inledning .....	4
2	Motiv till ändring .....	5
3	Beskrivning av ändringar .....	6
3.1.	Justering av bibanans anslutning .....	8
3.2.	Väg 625 förläggs på bro .....	8
3.3.	Flytt av kopplingscentral .....	8
3.4.	Justerad avvattningslösning .....	9
3.5.	Justering av teknikgårdar, signalskåp och servicevägar .....	9
3.6.	Tillkommande tryckbank vid Djälp .....	9
3.7.	Övriga ändringar .....	9
4	Ändrade handlingar .....	11
4.1.	Plankartor .....	12
4.2.	Illustrationskartor .....	26
4.3.	Illustrationsprofilritningar .....	31
4.4.	Planbeskrivning .....	35
4.5.	Samrådsredogörelse .....	62
4.6.	PM Redovisning av tillåtlighetsprövad korridor .....	66
4.7.	Bladindelningsskarta .....	74
5	Information till berörda av ändringen .....	75
6	Kostnadsförändringar .....	75
7	Ändring av miljökonsekvensbeskrivning .....	75

# 1 Inledning

Denna PM redovisar de ändringar av järnvägsplan Ostlänken, delen Sjösa–Skavsta som har gjorts efter granskning till följd av justeringar i järnvägens utformning.

Järnvägsplanen har varit föremål för granskning under perioden 2023-06-09 – 2023-08-16. Inkomna yttranden med synpunkter under denna period samt Trafikverkets bemötanden av dessa framgår i Granskningsutlåtande rörande järnvägsplan för Ostlänken, delen Sjösa–Skavsta i Nyköpings kommun, Södermanlands län. Granskningsutlåtandet hålls tillgängligt i samband med den kompletterande granskningen på de platser där granskningshandlingen hålls tillgänglig fysiskt. Granskningsutlåtandet kan också beställas från Trafikverket. Synpunkter lämnade vid granskningen behöver inte inlämnas igen, då dessa redan har beaktats.

Regeringen fattade nya beslut gällande Ostlänken den 22 december 2022 vilket innebar att planeringen för nya stambanor för höghastighetståg skulle avbrytas, samtidigt som Trafikverket fick tre nya uppdrag kopplade till Ostlänken, Göteborg–Borås och Skåne<sup>1</sup>. För Ostlänken innebar detta att utreda kostnadsreducerande åtgärder och justeringar av projektet med anledning av regeringens beslut<sup>2</sup>.

De kostnadsreducerande åtgärderna redovisades i Trafikverkets rapport *Kostnadsreducerande åtgärder i genomförandet av Ostlänken*. I rapporten beskrivs ett flertal möjliga justeringar och kostnadsreducerande åtgärder som översiktligt har analyserats och konsekvensbedömts under våren 2023. Beslut om åtgärd togs i oktober 2023. Dialog om de identifierade åtgärderna har även förts med berörda aktörer.

För delsträckan Sjösa–Skavsta identifierades en kostnadsreducerande åtgärd som innebär att en planskild anslutning av bibanan vid Skavsta ersätts av anslutning i plan.

I kapitel 0 redovisas motiven till ändringen som föranlett denna PM. I kapitel 2 redovisas en sammanfattning av de ändringar som gjorts. I kapitel 3 redovisas alla ändringar i tabellform uppdelat efter de handlingar som justerats. I kapitel 4 förklaras hur besked om ändringen ges till berörda. I kapitel 5 redovisas kostnadsförändringar för projektet. I kapitel 6 redovisas om ändringen medför justeringar i miljökonsekvensbeskrivningen.

Fastighetsförteckningen har uppdaterats, men ändringarna redovisas inte i denna PM.

---

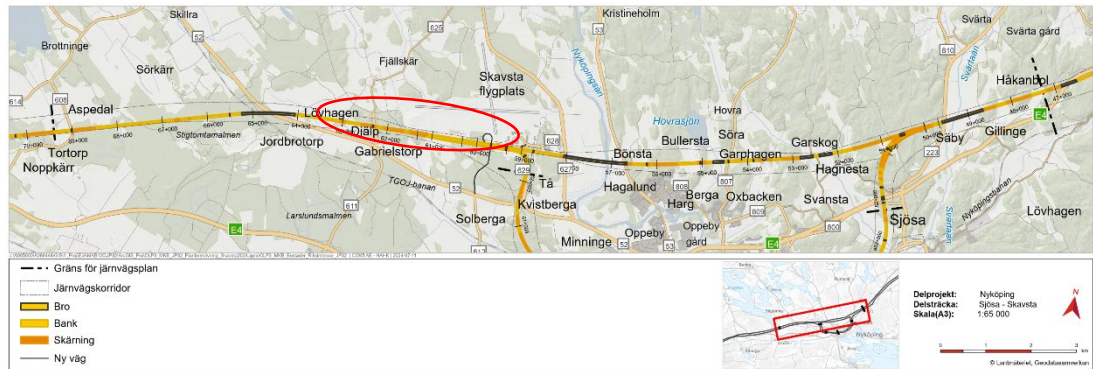
<sup>1</sup> [Ostlänken, en ny dubbelspårig järnväg - www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)

<sup>2</sup> [Kostnadsreducerande åtgärder i genomförandet av Ostlänken: Redovisning av regeringsuppdrag \(diva-portal.org\)](http://diva-portal.org)



## 2 Motiv till ändring

I detta kapitel sammanfattas motivet till de ändringar som gjorts i järnvägsplanens handlingar. Ändringen innebär att en anslutning till bibanan vid Skavsta i plan ersätter planskild anslutning. Området som huvudsakligen påverkas av ändringarna visas i Figur 1.



Figur 1. Översiktsskarta med markering för justerat område.

Det huvudsakliga motivet till ersättning av den planskilda anslutningen är regeringens beslut om att kostnadsreducerande åtgärder ska identifieras och vidtas. En anslutning i plan reducerar kostnaderna för byggandet av järnvägen. Det totala markanspråket samt materialåtgången minskar också i samband med åtgärden, vilket också bidrar till att reducera de totala kostnaderna för projektet.

Åtgärden uppskattas påverka tidplanen för pågående planläggning med 1–2 år, med byggstart tidigast 2027. Justeringen innebär även en förändring i både hastighet för de tåg som ska trafikera den planerade sträckan och för kapaciteten som järnvägen kan tåla. En koppling i plan är inte lika kapacitetsstark som en planskild koppling, men tack vare utformningen av magasineringsspår bedöms kopplingen var tillräckligt kapacitetsstark både för prognosticerad trafik samt för viss trafikökning.

Plankartor och illustrationskartor har justerats för att redovisa justeringar och markanspråket för den nya lösningen. Illustrationsprofilkartor har justerats för att överensstämma med de uppdaterade plankartorna.

Texter och figurer i planbeskrivningen vilka tidigare hänvisat till den planskilda anslutningen har ersatts för att hänvisa till bibanans anslutning i plan vid Skavsta och överensstämma med de uppdaterade plankartorna.

Texter och figurer i PM Redovisning av tillåtlighetsprövad korridor har justerats för att överensstämma med de uppdaterade plankartorna.

Text i samrådsredogörelsen har lagts till för kompletterande samrådsmöten efter järnvägsplanens granskning.

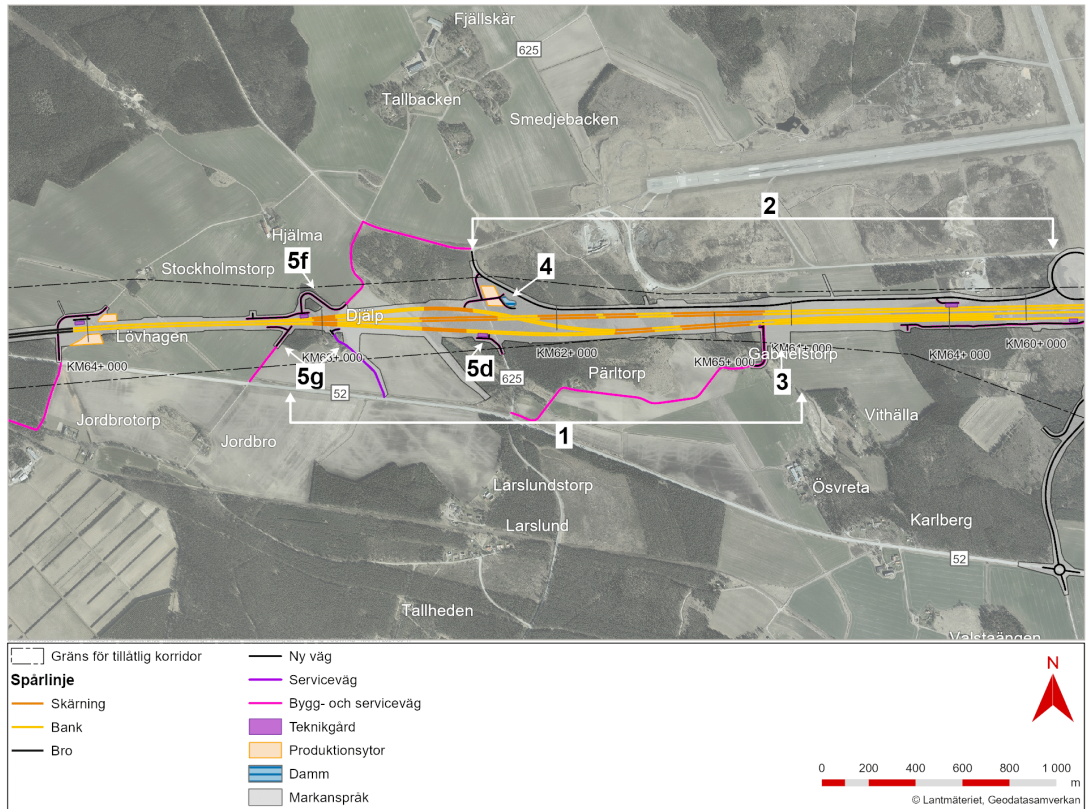
### 3 Beskrivning av ändringar

I detta kapitel beskrivs ändringar i järnvägsplanens handlingar till följd av den huvudsakliga justeringen – bibanans anslutning vid Skavsta.

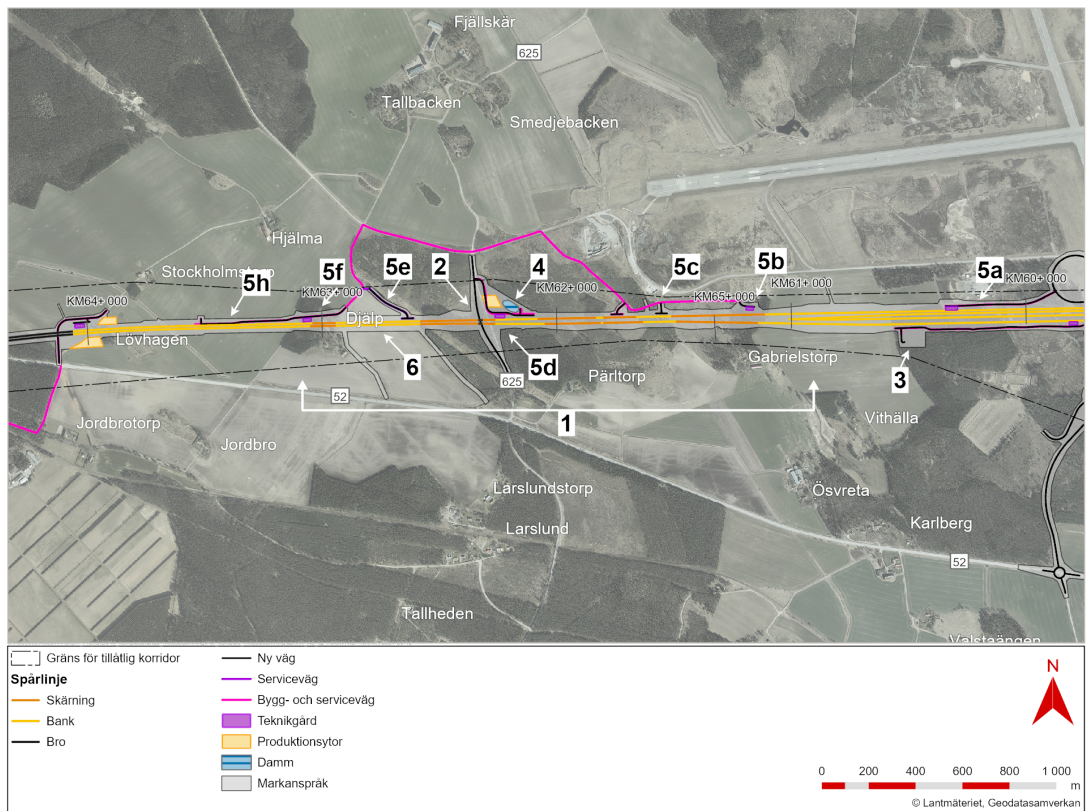
I avsnitt 2.1 beskrivs den huvudsakliga justeringen. Därefter presenteras övriga justeringar till följd av denna huvudsakliga justering. Motiv till samtliga justeringar redovisas i samband med att de beskrivs.

Ändringarna innebär i korthet följande:

1. **Justering av bibanans anslutning** – Anslutningen av bibanan till huvudbanan sker genom en anslutning i plan i stället för den tidigare planskilda lösningen.
2. **Väg 625 förläggs på bro** – Väg 625 förläggs på bro över järnvägen i stället för att dras om på norra sidan anläggningen.
3. **Flytt av kopplingscentral** – Kopplingscentral flyttas från km 61+100 till km 60+500, tillhörande serviceväg vid km 61+100 tas bort.
4. **Justerad avvattningslösning** – Fördröjningsvolym utökas för damm vid km 62+230 från 415 m<sup>3</sup> till att omfatta cirka 620 m<sup>3</sup>.
5. **Justering teknikgårdar och servicevägar**
  - a. Där väg 625 i tidigare förslag redovisades norr om spåret anläggs i stället en serviceväg som sträcker sig mellan km 59+900 och 60+350.
  - b. Ny teknikgård med en tillhörande serviceväg planeras vid Gabrielstorp km 61+150.
  - c. En kort serviceväg anläggs vid km 61+550.
  - d. En i tidigare förslag planerad teknikgård flyttas från södra sidan anläggningen vid km 62+300 till norra sidan anläggningen vid km 62+150.
  - e. En ny serviceväg anläggs norr om spåret i Djälp vid km 62+600.
  - f. Servicevägen norr om anläggningen vid Djälp förläggs närmare spåret.
  - g. Två korta servicevägar tas bort på södra sidan anläggningen vid Djälp.
  - h. En befintlig serviceväg förlängs på norra sidan om anläggningen väster om Djälp mellan km 63+300 och 63+550.
6. **Tillkommande tryckbank vid Djälp** - En tryckbank anläggs mellan cirka km 62+600 och km 62+800.



Figur 2. Utformning av anläggningen enligt tidigare förslag.



Figur 3. Utformning av anläggningen enligt justerat förslag.

### *Justerat markanspråk*

Markanspråket för järnvägsplanen mellan cirka km 59+900 och km 63+600 har ändrats på specifika platser. I synnerhet justeras det på sträckan mellan Gabrielstorp och Djälp, cirka km 61+100–63+000. På majoriteten av dessa platser innebär detta att mindre mark behöver tas i anspråk än i det tidigare föreslagna markanspråket då bibanan kan förläggas närmre huvudbanan. Detta då banorna kan gå i gemensam skärning eller på gemensam bank. Förläggningen närmre huvudbanan leder till färre och mindre ingrepp i mark och miljö samt reducerade kostnader för inlösen av mark.

## 3.1. Justering av bibanans anslutning

Den tidigare föreslagna järnvägsbron, vilken var planerad att gå över huvudbanan, ersätts av en anslutning i plan. Den nya anslutningen sker via en markförlagd anslutning med ett så kallat mittspår, ett cirka 600 meter långt spår placerat mellan huvudbanans dubbelspår samt tillhörande spårväxelpartier. Bibanans uppspår ansluter till huvudbanan vid km 61+260, och bibanans nedspår ansluter vid km 61+550. Väster om denna punkt löper tre spår parallellt med varandra. Lösningen med en plankorsning innebär att markanspråket kan minskas då bibanan kan förläggas närmre huvudbanan.

Ändringen är markerad med (1) i Figur 3.

## 3.2. Väg 625 förläggs på bro

I den ursprungliga järnvägsplanen drogs väg 625 om till att löpa parallellt längs med den norra sidan av järnvägen fram till en anslutning till väg 629, mellan cirka km 60+400 och km 62+300. Motivet till detta var att den planskilda anslutningen inte möjliggjorde för vägen att löpa söderut längs sin ursprungliga sträckning. Till följd av borttagningen av den planskilda anslutningen behöver inte väg 625 dras om. I stället förläggs väg 625 på bro över den planerade järnvägen.

Justeringen innebär att den tidigare planerade vägen längs norra sidan anläggningen tas bort ur planen. Markanspråket reduceras då det planerade vägområdet med vägrätt norr om järnvägsdragningen tas bort. Delar av sträckan ersätts av serviceväg, se avsnitt 2.5.

Ändringen är markerad med (2) i Figur 3.

## 3.3. Flytt av kopplingscentral

Den justerade anläggningen innebär att det rent tekniskt är mer fördelaktigt att flytta den kopplingscentral som i tidigare förslag var placerad vid cirka km 61+100 runt 600 meter österut till skogsområdet söder om flygplatsen vid cirka km 60+500. Vändplatsen vid den nya kopplingscentralen justeras något.

På grund av att kopplingscentralen flyttar behövs inte den serviceväg som i tidigare förslag planerades att ansluta till en befintlig grusväg med servitutsrätt. Därför tas servicevägen bort från planen och servitutet blir inte längre aktuellt. I stället säkras tillgång till centralen med en sedan tidigare planerad serviceväg.

Ändringen är markerad med (3) i Figur 3.



### 3.4. Justerad avvattningslösning

Fördröjningsdammen som i tidigare förslag förlagts vid km 62+200 flyttas några meter österut för att göra plats för teknikgården vid 62+150 (se avsnitt 2.5). Dammen görs även något större än tidigare på grund av att den skärning från vilken vattnet rinner till dammen har ökat i storlek. Fördröjningsvolymen ökar från 415 m<sup>3</sup> till cirka 620 m<sup>3</sup> och dammbotten har höjts med 0,3 meter. Utformningen av den serviceväg som ger åtkomst åt dammen justeras något för att även ge tillgång till teknikgården vid km 62+150.

Ändringen är markerad med (4) i Figur 3.

### 3.5. Justering av teknikgårdar, signalskåp och servicevägar

Den tidigare planerade dragningen av väg 625 görs om till en serviceväg, och löper mellan väg 629 vid km 59+900 och teknikgården vid cirka km 60+350.

En ny teknikgård anläggs på norra sidan anläggningen vid cirka km 61+150. Här tillkommer ny serviceväg som ansluter till befintlig grusväg. Den befintliga grusvägen behöver ny servitutsrätt. Till grusvägen ansluter även två nya servicevägar väster om den nya teknikgården, vid cirka km 61+700 samt km 61+600, för att ge åtkomst till ett signalskåp.

Teknikgård i tidigare förslag flyttas från cirka km 62+300 till cirka km 62+250. Den serviceväg som tillkommer till avvattningsdammen (se avsnitt 2.4) ger även åtkomst till teknikgården.

Ett nytt signalskåp placeras vid cirka km 62+600. En ny serviceväg anläggs på norra sidan spåret mellan km 62+600 och km 62+800 för att ge tillgång till signalskåpet. De två tidigare planerade servicevägarna på södra sidan anläggningen tas bort.

Serviceväg på norra sidan järnvägen vid Djälp flyttas närmare anläggningen och förlängs västerut mellan km 63+320 och km 63+515 för att ge åtkomst till signalskåp.

Ändringarna är markerade med (5) i Figur 3.

### 3.6. Tillkommande tryckbank vid Djälp

På åkermarken öster om Djälp mellan km 62+600 och km 62+800 anläggs en tryckbank i och med att spårprofilen höjs något. Tryckbanken är en meter hög och sträcker sig cirka två meter utanför själva järnvägsbanken. Ändringen innebär ingen förändring utav markanspråk.

Ändringen är markerad med (6) i Figur 3.

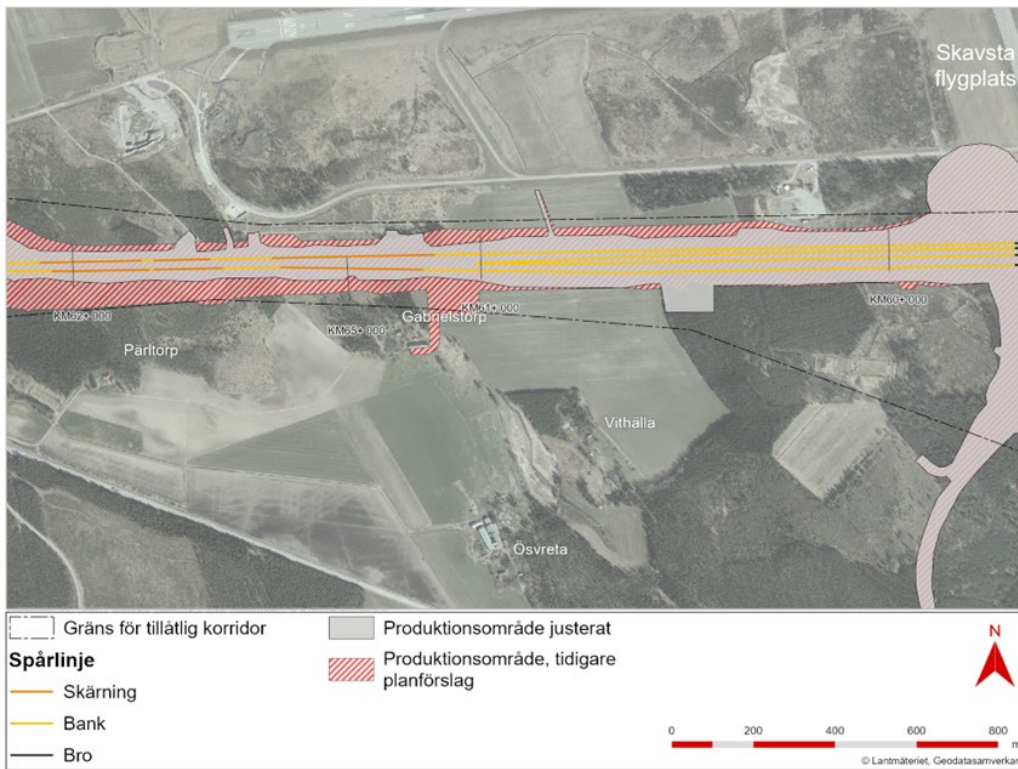
### 3.7. Övriga ändringar

Parkeringsytan för underhållsfordon samt plats för utrustning som i tidigare förslag låg vid cirka km 59+900 har flyttats cirka 100 meter österut. Detta för att teknikgården tillhörande bibanan behöver en parkeringsplats för att kunna ge åtkomst till spårområdet.

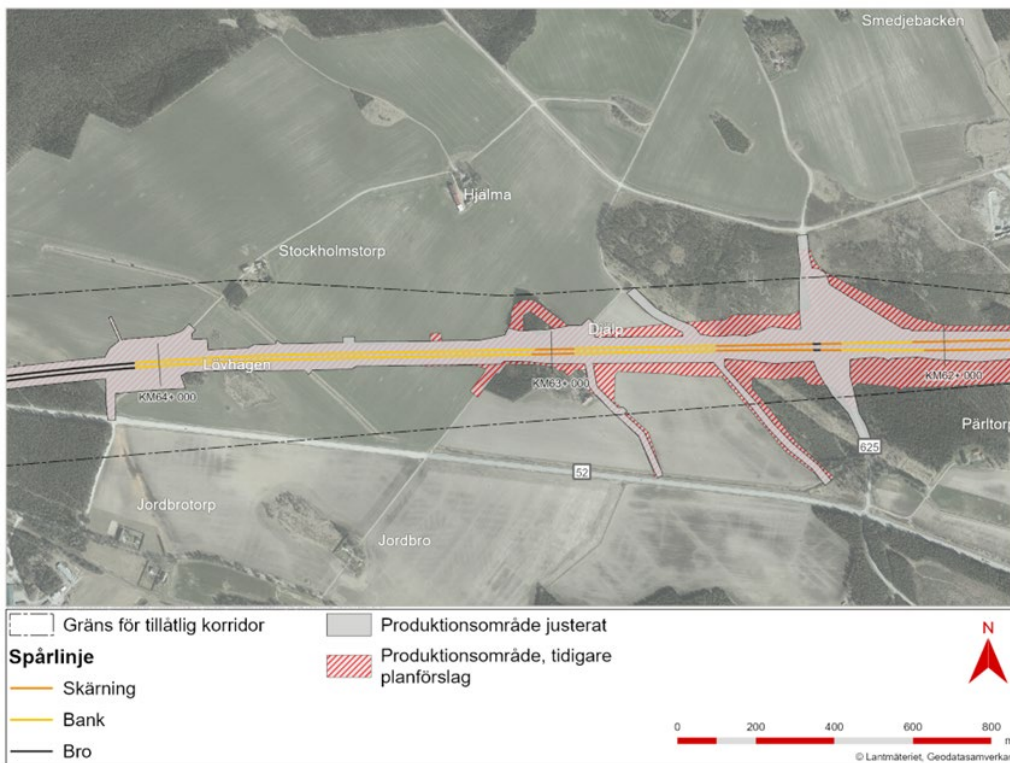
Avvattningssystemet till Skavsta flygplats vid cirka km 60+800 har förlängts in till det uppdaterade järnvägsområdet i och med att väg 625 tas bort.

Produktionsområdet för det justerade området längst delsträckan har justerats (se Figur 1). Produktionsområdet för byggnation av den planskilda anslutningen vid cirka km 62+300

behålls för byggnationen av vägbron, men minskas i storlek från 5 000 m<sup>2</sup> till 3 000 m<sup>2</sup>. Se Figur 4 och Figur 5 för det justerade produktionsområdet.



Figur 4 Jämförelse mellan produktionsområdena för tidigare och justerat förslag, östra delen.



Figur 5 Jämförelse mellan produktionsområdena för tidigare och justerat förslag, västra delen.



## 4 Ändrade handlingar

Följande listade handlingar har reviderats och redovisas i detta kapitel:

- Plankartor 1300, 1400, 1500, 1600, 1700, 1800, 1900, 2000
- Illustrationskartor 1300, 1400, 1500, 1600, 1700, 1900, 2000
- Illustrationsprofilritningar 1400, 1401, 1402, 1500, 1501, 1502, 1600, 1700 1800, 1900
- Granskningshandling Ostlänken, järnvägsplan delen Sjösa–Skavsta, Nyköpings kommun, Södermanlands län, *Planbeskrivning 2023-05-30*
- Ostlänken, järnvägsplan delen Sjösa–Skavsta, Nyköpings kommun, Södermanlands län, *Samrådsredogörelse 2023-05-30*
- Ostlänken, järnvägsplan delen Sjösa–Skavsta, Nyköpings kommun, Södermanlands län, *PM Redovisning av tillåtighetsprövad korridor 2023-05-30*
- Bladindelningsskarta för järnvägsplan delen Sjösa–Skavsta

Nedan redovisas samtliga handlingars ändringar i detalj.

För levererade pärmryggsidor har endast datum justerats, och för levererad innehållsförteckning har endast denna PM och Granskningsutlåtande lagts till. Därför redovisas justerade pärmryggsidor och innehållsförteckning inte i detta kapitel.

För plankartor har storlek och utseende på längdmätning för vägar med ny vägrätt justerats. Höjdangivelser för dessa vägar har även justerats och anges med en decimal i stället för som tidigare med två decimaler. Plustecken har lagts till framför höjdangivelsen.







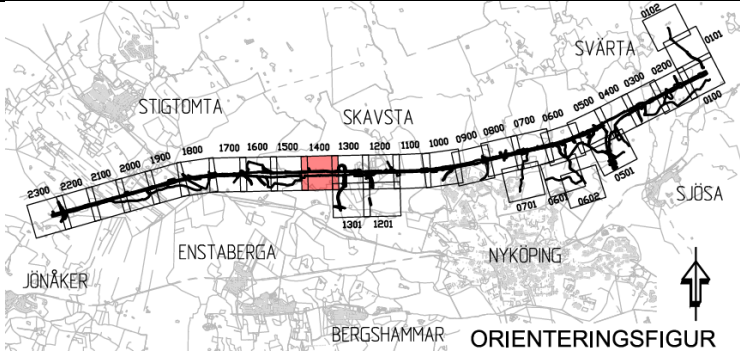
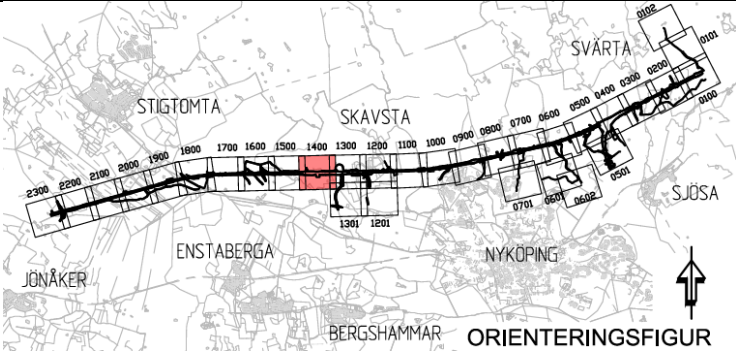
Fastighetsförteckningen har uppdaterats, men ändringarna redovisas inte i denna PM.

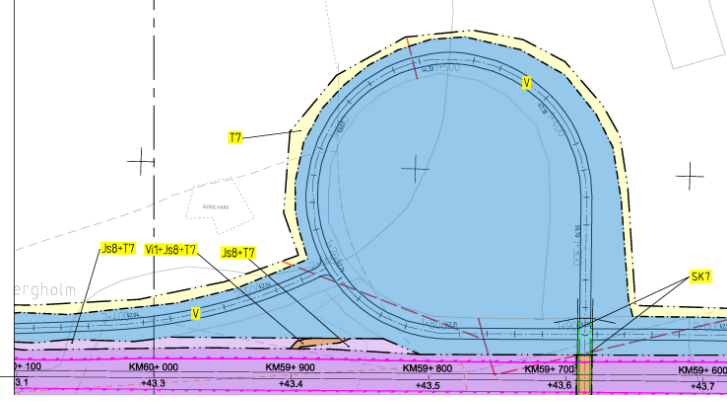
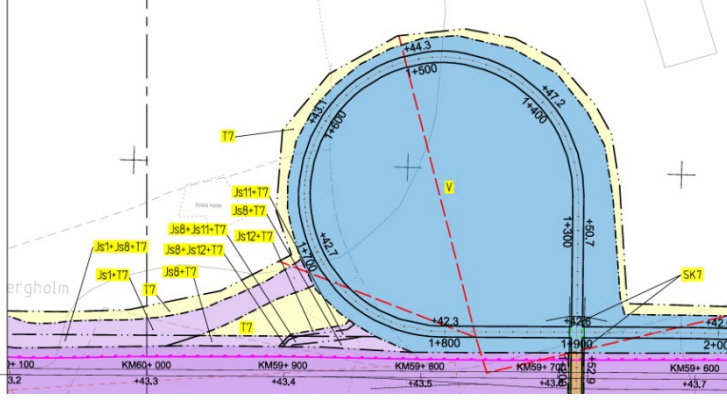
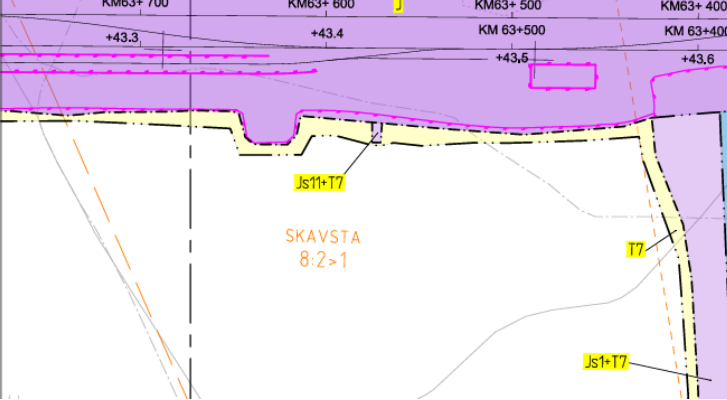
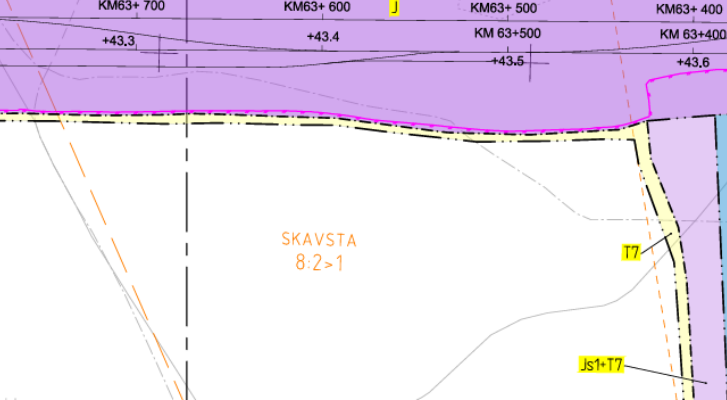
Illustrationsprofilritning 1601, 1602, 1701 och 1702 har utgått till följd av borttagning av flyover.


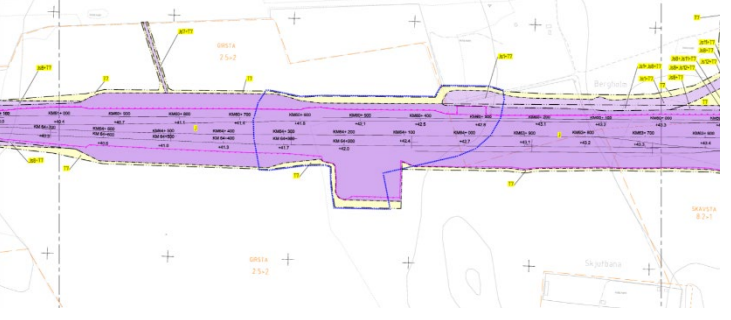
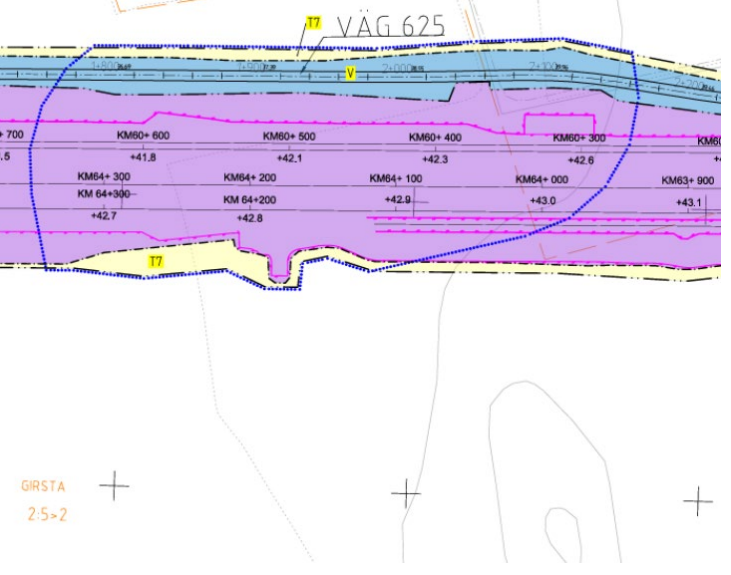
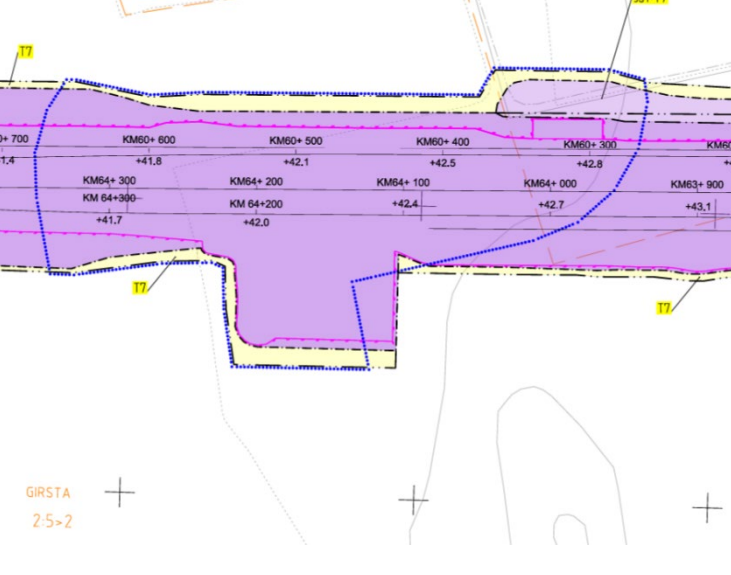
Inga ändringar har gjorts i Ostlänken – Järnvägsplan för delen Sjösa–Skavsta, Nyköpings kommun, Södermanlands län, *Miljökonsekvensbeskrivning 2023-03-29*. Se vidare i kapitel 6.

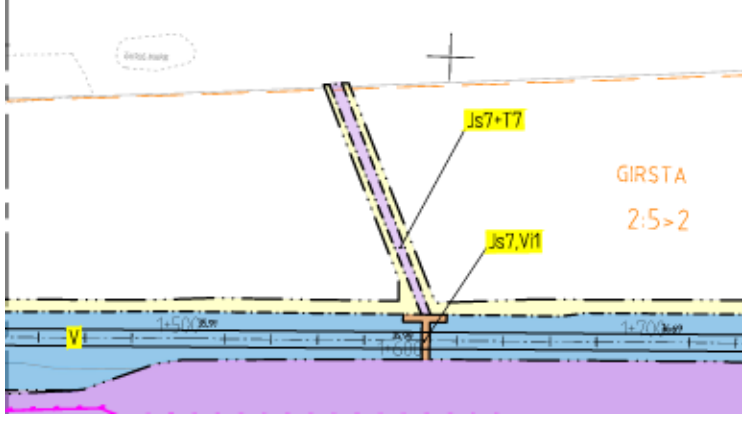
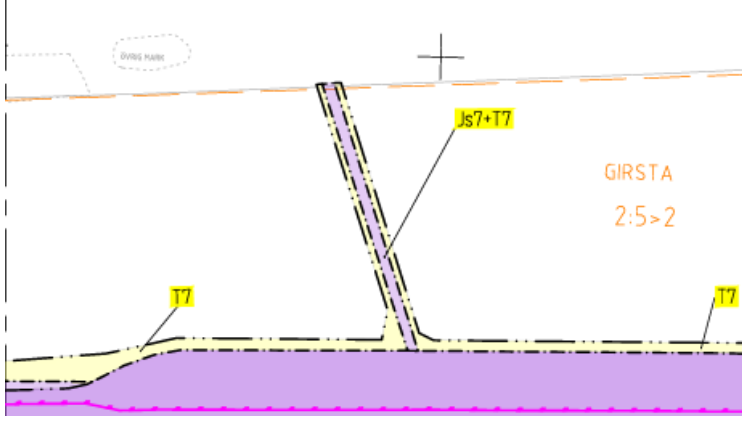
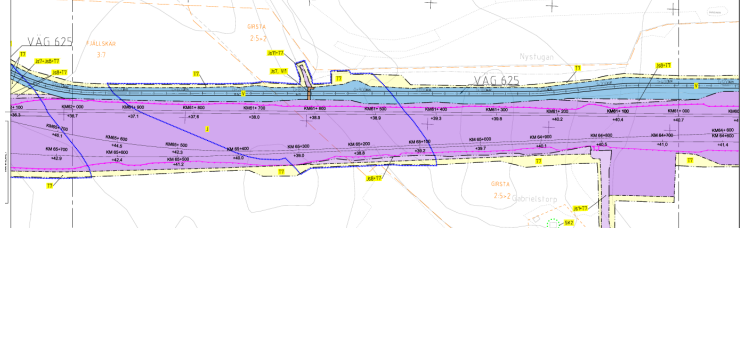
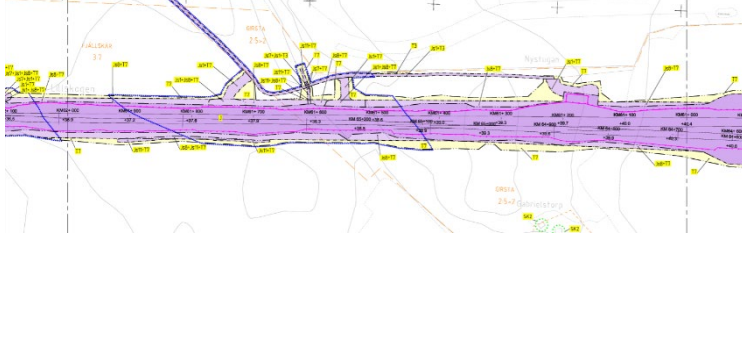
I de fall då enstaka ord eller tal har justerats har dessa förtydligats med kursiv text i den nya formuleringen.

## 4.1. Plankartor

Dokument och avsnitt	Ursprunglig formulering/figur	Ny formulering/figur																						
<p>Samtliga plankartor</p> <p>Ändringen gäller justerat datum för kontroll av fastigheter</p>	<p>LANTMÄTERIETS GSD-FASTIGHETSKARTA ÄR UTTAGEN APRIL 2023. FULLSTÄNDIGHET: MINDRE BETYDELSEFULL INFORMATION HAR UTELÄMNATS. AKTUALITET: FASTIGHETSGRÄNSER. KONTROLLERADES I APRIL 2023.</p>	<p>LANTMÄTERIETS GSD-FASTIGHETSKARTA ÄR UTTAGEN APRIL 2023. FULLSTÄNDIGHET: MINDRE BETYDELSEFULL INFORMATION HAR UTELÄMNATS. AKTUALITET: FASTIGHETSGRÄNSER. KONTROLLERADES I SEPTEMBER 2024.</p>																						
<p>Samtliga plankartor</p> <p>Datum justerat.</p>	<table border="1" data-bbox="539 501 1039 699"> <tr> <td colspan="2"></td> <td>OSTLANIK SJÖSA-SKAVSTA</td> </tr> <tr> <td colspan="2">SKAPAD AV WSP/JJ</td> <td rowspan="2">PLANKARTA (BSA)</td> </tr> <tr> <td colspan="2">GRANSKAD AV COWI/SIET</td> </tr> <tr> <td>GODKAND AV COWI/HASW</td> <td>DATUM 2023-05-30</td> <td>SKALA 1:2000</td> </tr> </table>			OSTLANIK SJÖSA-SKAVSTA	SKAPAD AV WSP/JJ		PLANKARTA (BSA)	GRANSKAD AV COWI/SIET		GODKAND AV COWI/HASW	DATUM 2023-05-30	SKALA 1:2000	<table border="1" data-bbox="1303 501 1803 699"> <tr> <td colspan="2"></td> <td>OSTLANIK SJÖSA-SKAVSTA</td> </tr> <tr> <td colspan="2">SKAPAD AV WSP/JJ</td> <td rowspan="2">PLANKARTA (BSA)</td> </tr> <tr> <td colspan="2">GRANSKAD AV COWI/JOR</td> </tr> <tr> <td>GODKAND AV COWI/HASW</td> <td>DATUM 2024-10-30</td> <td>SKALA 1:2000</td> </tr> </table>			OSTLANIK SJÖSA-SKAVSTA	SKAPAD AV WSP/JJ		PLANKARTA (BSA)	GRANSKAD AV COWI/JOR		GODKAND AV COWI/HASW	DATUM 2024-10-30	SKALA 1:2000
		OSTLANIK SJÖSA-SKAVSTA																						
SKAPAD AV WSP/JJ		PLANKARTA (BSA)																						
GRANSKAD AV COWI/SIET																								
GODKAND AV COWI/HASW	DATUM 2023-05-30	SKALA 1:2000																						
		OSTLANIK SJÖSA-SKAVSTA																						
SKAPAD AV WSP/JJ		PLANKARTA (BSA)																						
GRANSKAD AV COWI/JOR																								
GODKAND AV COWI/HASW	DATUM 2024-10-30	SKALA 1:2000																						
<p>Samtliga plankartor</p> <p>Ändringen gäller uppdaterad orienteringsfigur efter borttagen flyover.</p>	 <p>ORIENTERINGSFIGUR</p>	 <p>ORIENTERINGSFIGUR</p>																						

Dokument och avsnitt	Ursprunglig formulering/figur	Ny formulering/figur
<p>Plankarta 1300</p> <p>Vägområdet för väg 625 har planerats om till serviceväg (Js1). Markanspråk är justerat.</p>		
<p>Plankarta 1300</p> <p>Parkeringsplats väster om väg 629 har flyttats ca 100 meter öst, jämte teknikgård.</p>		

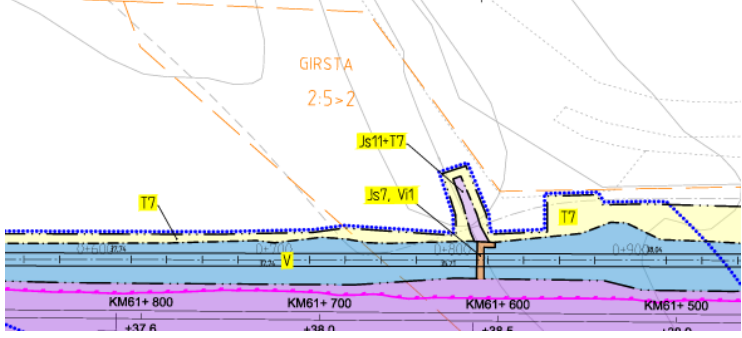
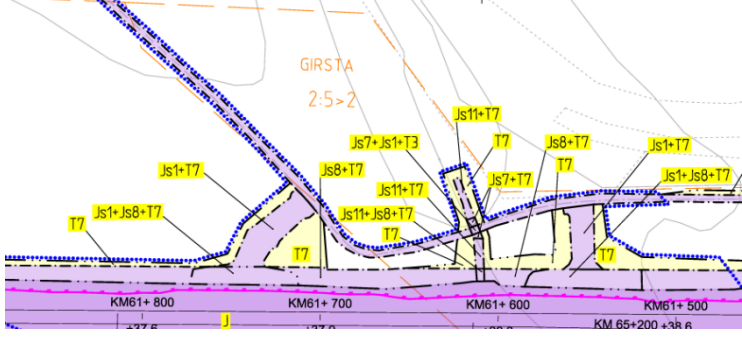
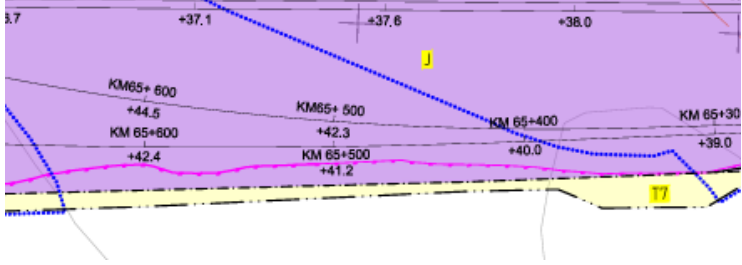
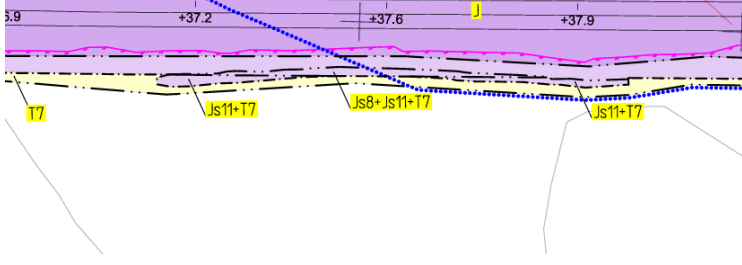
Dokument och avsnitt	Ursprunglig formulering/figur	Ny formulering/figur
<p>Plankarta 1400</p> <p>Vägområdet för väg 625 borttaget (Blå markering i tidigare utsnitt) och ersatt av serviceväg. Spårlayout justerat till den nya utformningen. Markanspråk är justerat.</p>		
<p>Plankarta 1400</p> <p>Kopplingscentral flyttad till km 60+500. Parkeringsspår kortat höger om kopplingscentralen. Markanspråk är justerat.</p>		

Dokument och avsnitt	Ursprunglig formulering/figur	Ny formulering/figur
<p>Plankarta 1400</p> <p>Avvattningssystem vid cirka km 60+800 har justerats och förlängts in till järnvägsmark i och med att väg 625 tas bort.</p>		
<p>Plankarta 1500</p> <p>Vägområdet för väg 625 borttaget (Blå markering i tidigare utsnitt). Spårlayout tillsammans med staket, järnvägsbank med mera justerat utefter den nya utformningen. Markanspråk justerat.</p>		

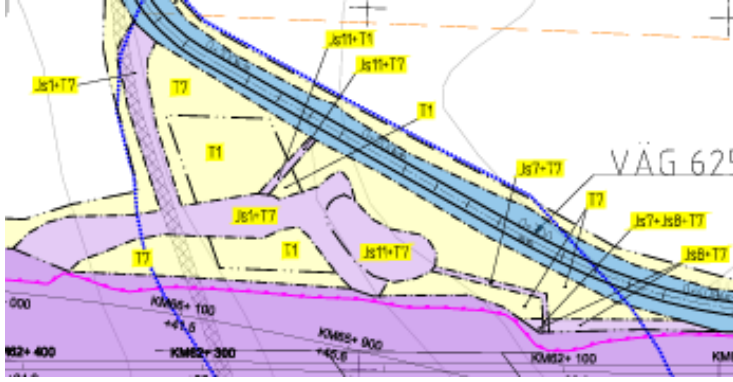
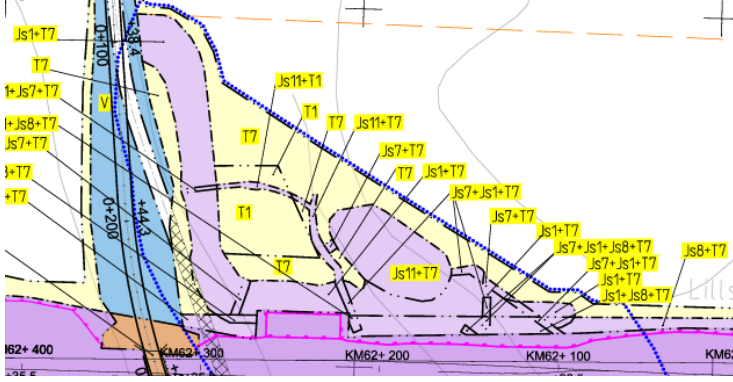
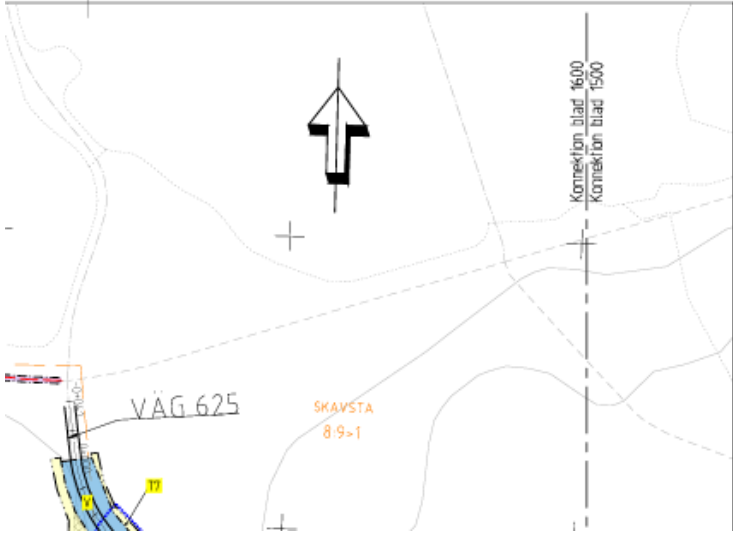
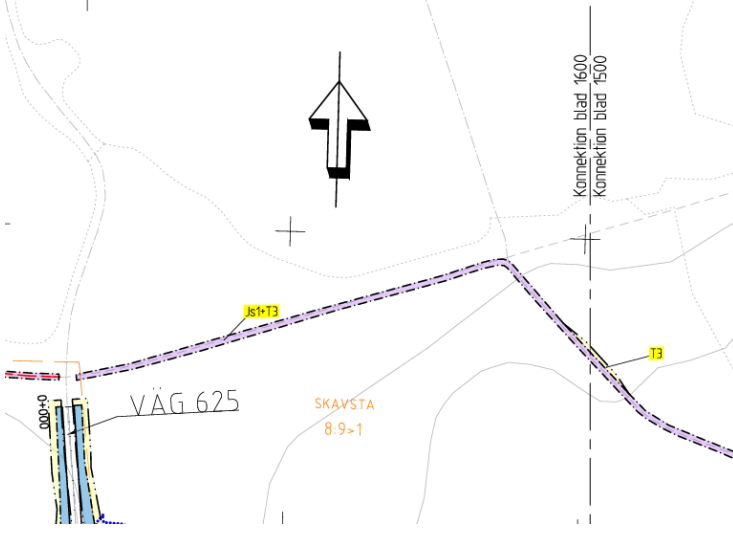
Dokument och avsnitt	Ursprunglig formulering/figur	Ny formulering/figur
<p>Plankarta 1500</p> <p>Kopplingscentral flyttad till 60+500 (Se plankarta 1400). Serviceväg borttagen. Markanspråk justerat.</p>		
<p>Plankarta 1500</p> <p>Servitut för serviceväg på befintlig väg borttagen.</p>		


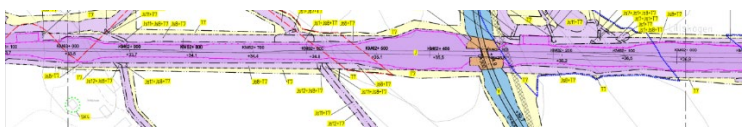
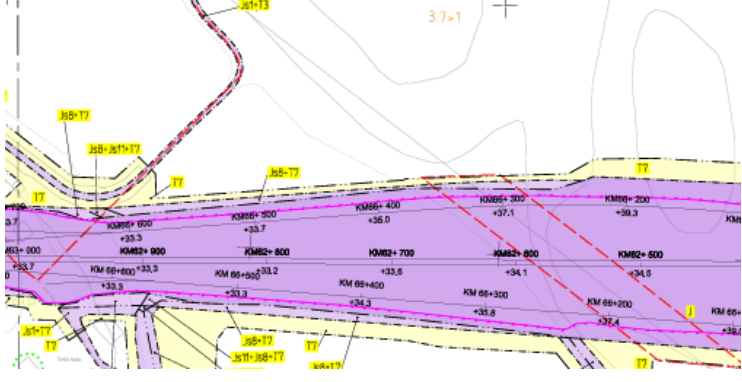
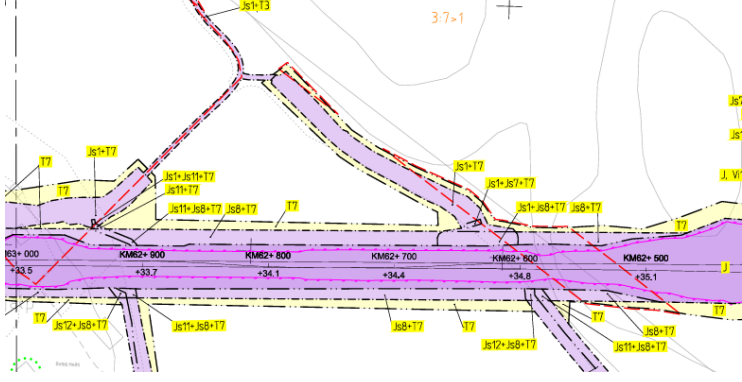
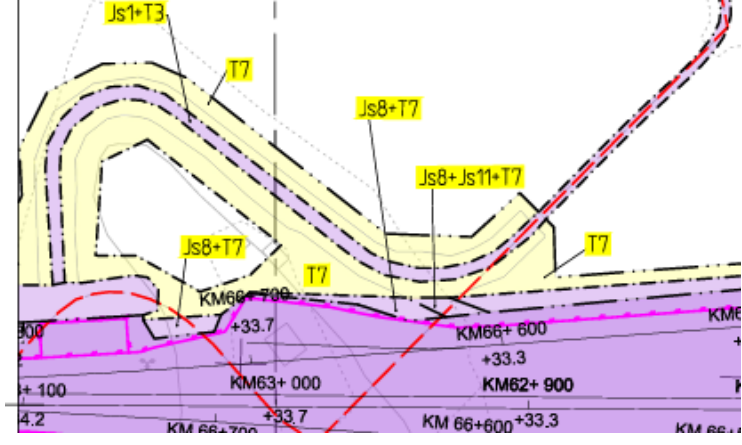
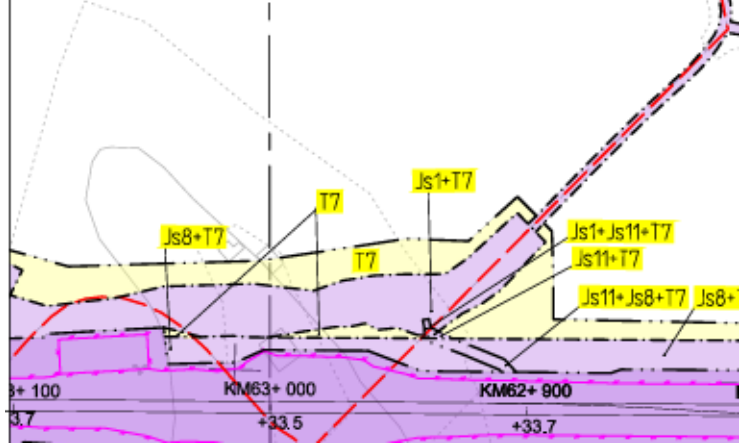


Dokument och avsnitt	Ursprunglig formulering/figur	Ny formulering/figur
<p>Plankarta 1500</p> <p>Nytt servitut på befintlig serviceväg för tillgång till nya teknikgårdar och signalskåp.</p>		
<p>Plankarta 1500</p> <p>Ny teknikgård med serviceväg.</p>		

Dokument och avsnitt	Ursprunglig formulering/figur	Ny formulering/figur
<p>Plankarta 1500</p> <p>Nya signalskåp med serviceväg.</p>		
<p>Plankarta 1500</p> <p>Nytt överdike tillagt för att hantera externa vattenmängder.</p>		



Dokument och avsnitt	Ursprunglig formulering/figur	Ny formulering/figur
<p>Plankarta 1600</p> <p>Produktionsområde (T1) minskat. Damm (Js11+T7) flyttad österut och ökas i storlek. Serviceväg som ansluter till väg 625 ändrad efter ny dragning av väg 625.</p>		
<p>Plankarta 1600</p> <p>Nytt servitut på befintlig konstruktions- och serviceväg för nya teknikgårdar och signalskåp.</p>		

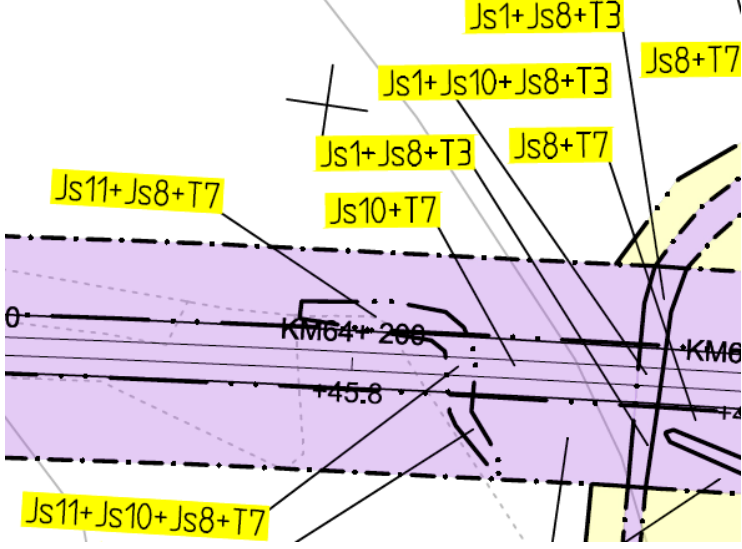
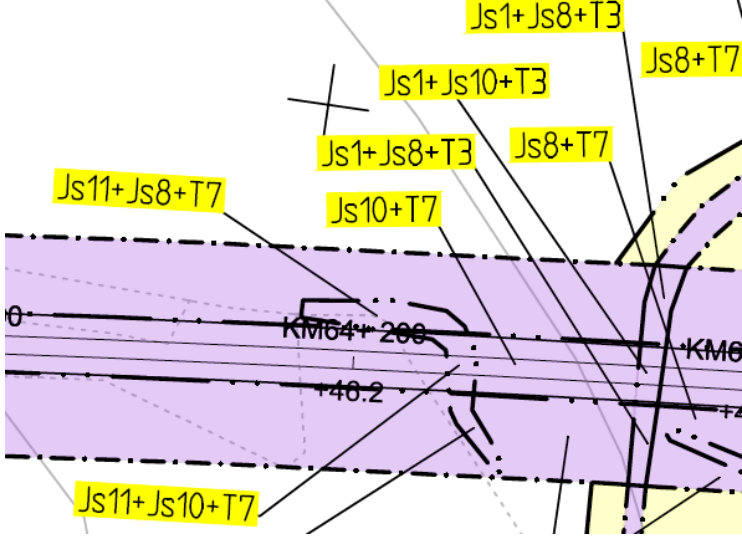
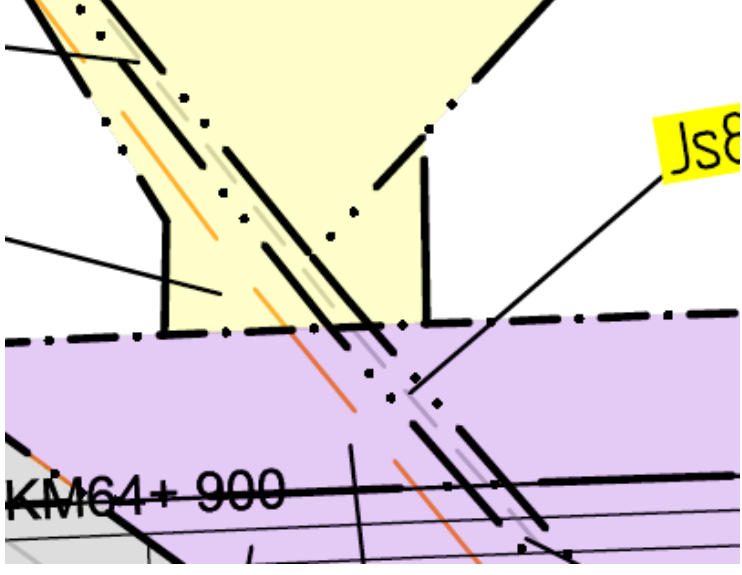
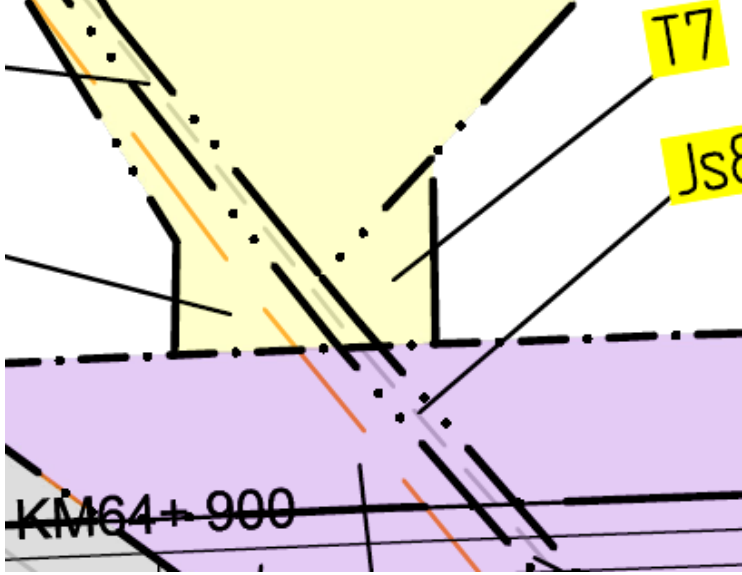
Dokument och avsnitt	Ursprunglig formulering/figur	Ny formulering/figur
<p>Plankarta 1600</p> <p>Spårlayout tillsammans med staket, järnvägsbank med mera justerat till den nya utformningen. Markanspråk justerat.</p>		
<p>Plankarta 1600</p> <p>Nytt signalskåp för spårväxlar och ny serviceväg. Ny tryckbank tillkommer mellan ca km 62+600-62+800.</p>		
<p>Plankarta 1600 + 1700</p> <p>Justerad serviceväg till tekniskgård.</p>		



Dokument och avsnitt	Ursprunglig formulering/figur	Ny formulering/figur
<p>Plankarta 1700</p> <p>Teknikgård flyttad närmre huvudbanan efter borttagning av flyover.</p>		
<p>Plankarta 1700</p> <p>Vändplats för serviceväg till nytt signalskåp flyttat från ca km 63+350–63+500.</p>		







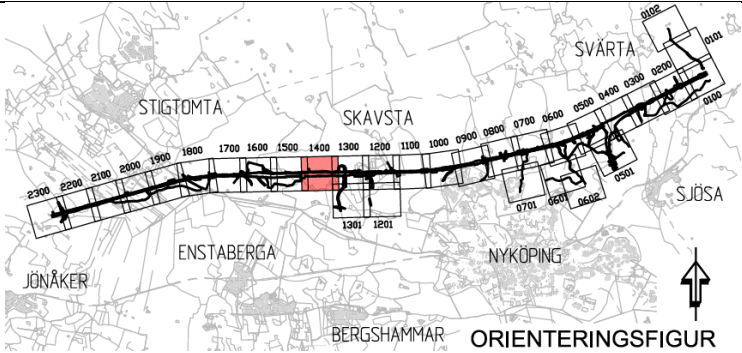
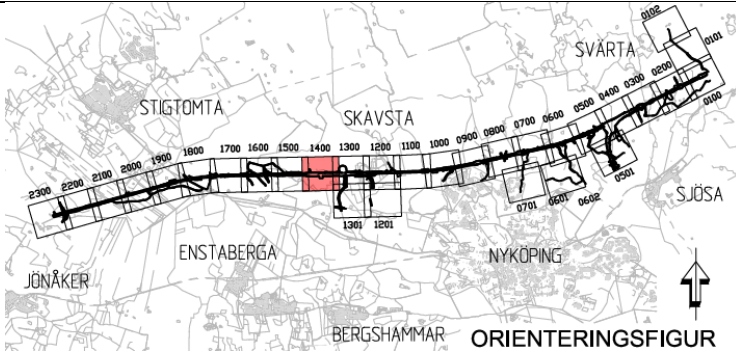


Dokument och avsnitt	Ursprunglig formulering/figur	Ny formulering/figur
<p>Plankarta 1700</p> <p>Serviceväg från väg 52 till järnvägsområdet borttagen.</p>		
<p>Plankarta 1700</p> <p>Ändringen gäller justerad produktionsyta.</p>		

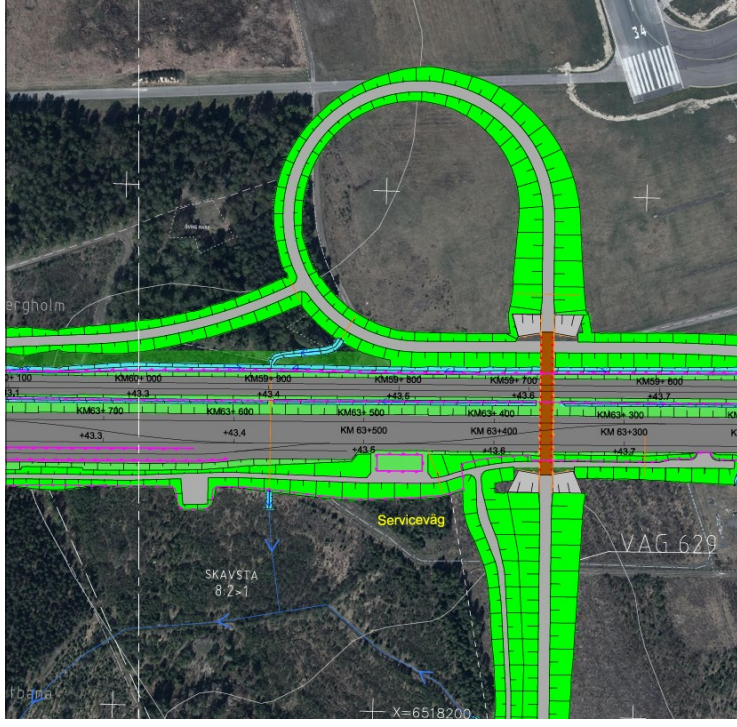
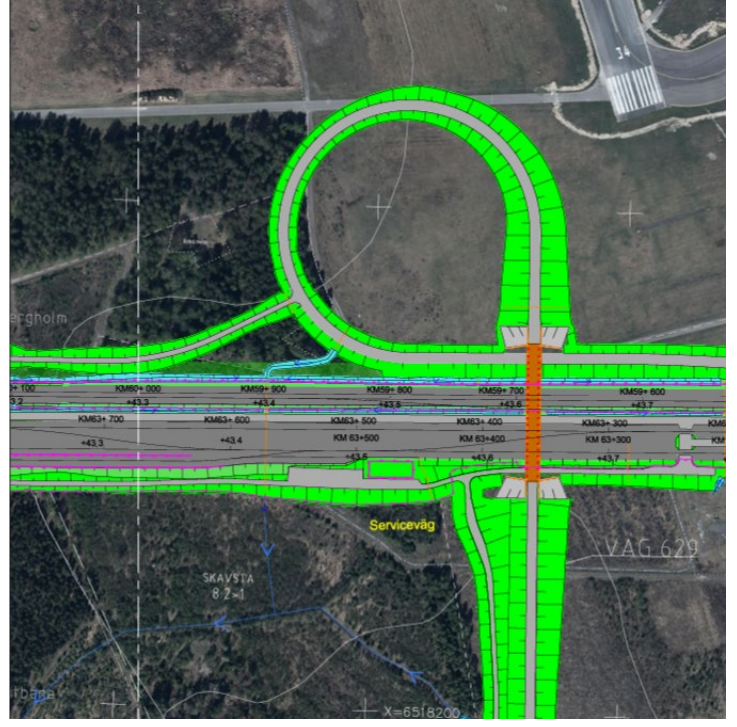
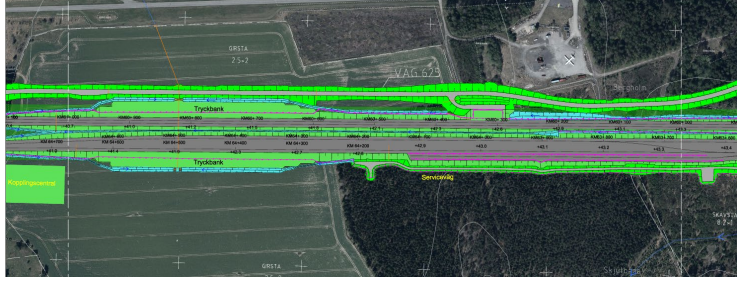
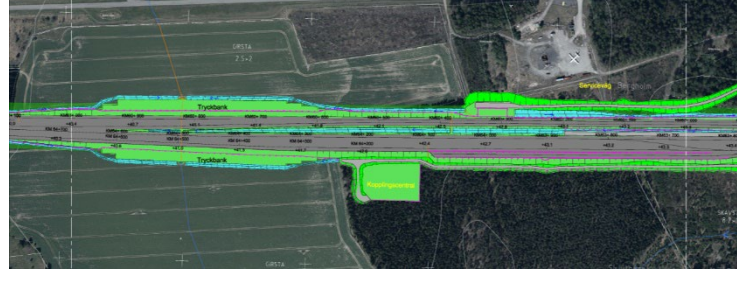
Dokument och avsnitt	Ursprunglig formulering/figur	Ny formulering/figur
<p>Plankarta 1800</p> <p>Ändamålet för servitutsrätt är förtydligat.</p>		
<p>Plankarta 1800</p> <p>Tidigare saknad etikett för anläggningsarbeten har lagts till</p>		

Dokument och avsnitt	Ursprunglig formulering/figur	Ny formulering/figur
Plankarta 1800+1900	Höjdangivelser för spårlinjen på järnvägsbron har justerats.	
Plankarta 1900 + 2000 Mindre justeringar av serviceväg och teknikgård.		

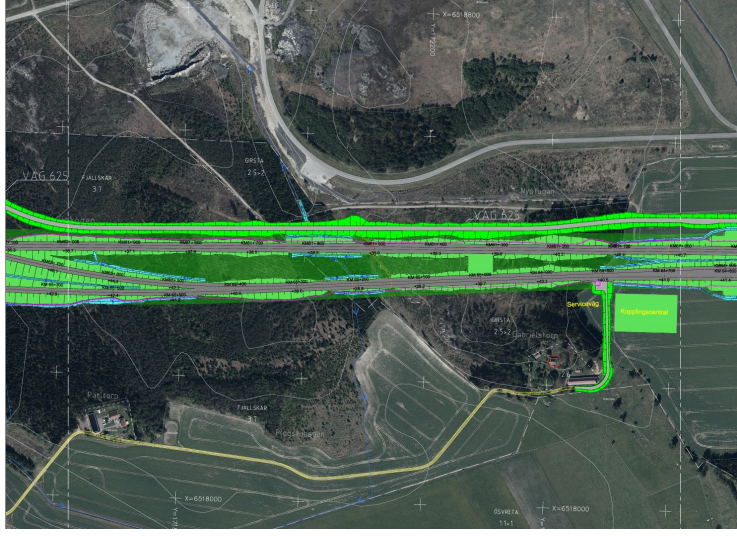
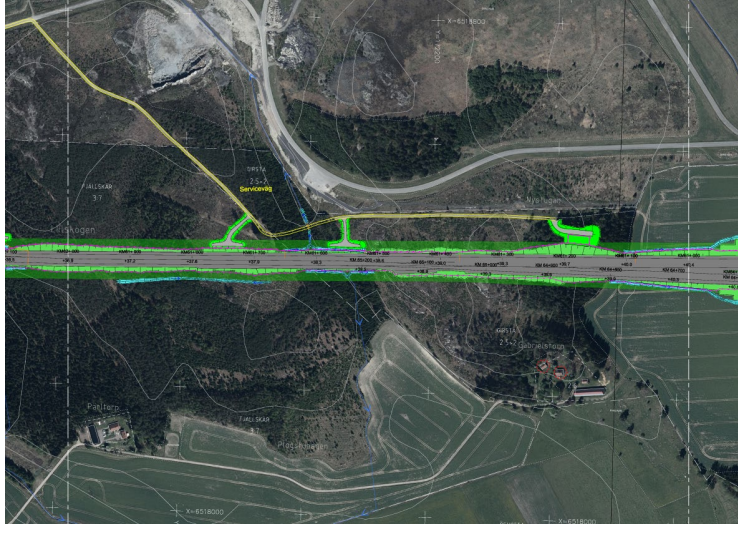
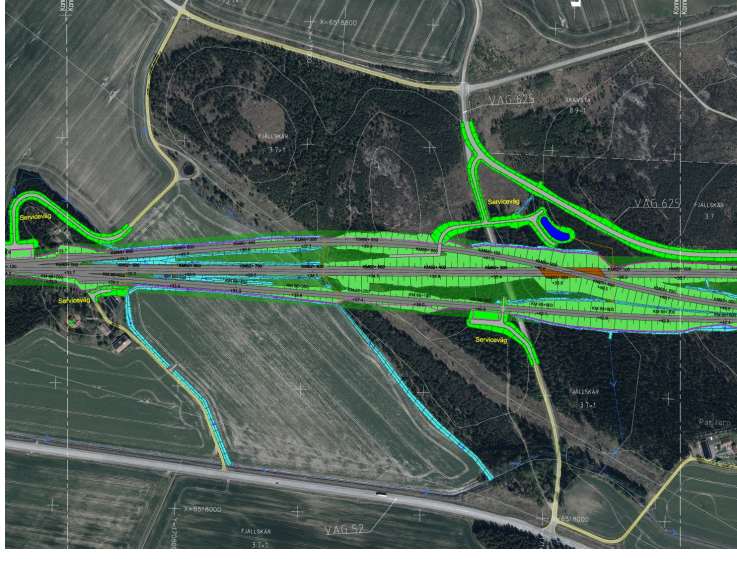
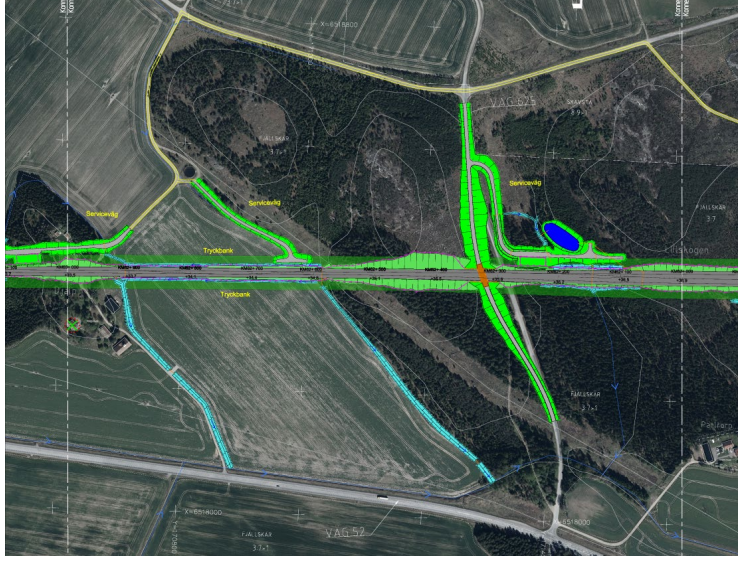
## 4.2. Illustrationskartor

Dokument och avsnitt	Ursprunglig formulering/figur	Ny formulering/figur																						
<p>Samtliga justerade illustrationskartor</p> <p>Ändringen gäller justerat datum för kontroll av fastigheter</p>	<p>LANTMÄTERIETS GSD-FASTIGHETSKARTA ÄR UTTAGEN APRIL 2023. FULLSTÄNDIGHET: MINDRE BETYDELSEFULL INFORMATION HAR UTELÄMNATS. AKTUALITET: FASTIGHETSGRÄNSER KONTROLLERADES I APRIL 2023.</p>	<p>LANTMÄTERIETS GSD-FASTIGHETSKARTA ÄR UTTAGEN APRIL 2023. FULLSTÄNDIGHET: MINDRE BETYDELSEFULL INFORMATION HAR UTELÄMNATS. AKTUALITET: FASTIGHETSGRÄNSER KONTROLLERADES I SEPTEMBER 2024.</p>																						
<p>Samtliga justerade illustrationskartor</p> <p>Datum justerat.</p>	<table border="1"> <tr> <td colspan="2" data-bbox="533 592 853 635">  TRAFIKVERKET         </td> <td data-bbox="853 592 1272 643">           ÖSTERÅN SJÖSA-SKAVSTA         </td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="533 643 853 687">           SKAPAD AV COWI/MIWL         </td> <td data-bbox="853 643 1272 687" rowspan="2">           ILLUSTRATIONSKA         </td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="533 687 853 732">           GRANSKAD AV COWI/SIET         </td> </tr> <tr> <td data-bbox="533 732 719 777">           GODKÄND AV COWI/HASW         </td> <td data-bbox="719 732 853 777">           DATUM 2023-05-30         </td> <td data-bbox="853 732 1272 777">           SKALA 1:2000         </td> </tr> </table>	 TRAFIKVERKET		ÖSTERÅN SJÖSA-SKAVSTA	SKAPAD AV COWI/MIWL		ILLUSTRATIONSKA	GRANSKAD AV COWI/SIET		GODKÄND AV COWI/HASW	DATUM 2023-05-30	SKALA 1:2000	<table border="1"> <tr> <td colspan="2" data-bbox="1294 592 1615 635">  TRAFIKVERKET         </td> <td data-bbox="1615 592 2033 643">           ÖSTERÅN SJÖSA-SKAVSTA         </td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="1294 643 1615 687">           SKAPAD AV COWI/HECO         </td> <td data-bbox="1615 643 2033 687" rowspan="2">           ILLUSTRATIONSKA         </td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="1294 687 1615 732">           GRANSKAD AV COWI/JOR         </td> </tr> <tr> <td data-bbox="1294 732 1480 777">           GODKÄND AV COWI/HASW         </td> <td data-bbox="1480 732 1615 777">           DATUM 2024-10-30         </td> <td data-bbox="1615 732 2033 777">           SKALA 1:2000         </td> </tr> </table>	 TRAFIKVERKET		ÖSTERÅN SJÖSA-SKAVSTA	SKAPAD AV COWI/HECO		ILLUSTRATIONSKA	GRANSKAD AV COWI/JOR		GODKÄND AV COWI/HASW	DATUM 2024-10-30	SKALA 1:2000
 TRAFIKVERKET		ÖSTERÅN SJÖSA-SKAVSTA																						
SKAPAD AV COWI/MIWL		ILLUSTRATIONSKA																						
GRANSKAD AV COWI/SIET																								
GODKÄND AV COWI/HASW	DATUM 2023-05-30	SKALA 1:2000																						
 TRAFIKVERKET		ÖSTERÅN SJÖSA-SKAVSTA																						
SKAPAD AV COWI/HECO		ILLUSTRATIONSKA																						
GRANSKAD AV COWI/JOR																								
GODKÄND AV COWI/HASW	DATUM 2024-10-30	SKALA 1:2000																						
<p>Samtliga justerade illustrationskartor</p> <p>Ändringen gäller uppdaterad orienteringsfigur efter borttagen flyover.</p>	 <p>ORIENTERINGSFIGUR</p>	 <p>ORIENTERINGSFIGUR</p>																						





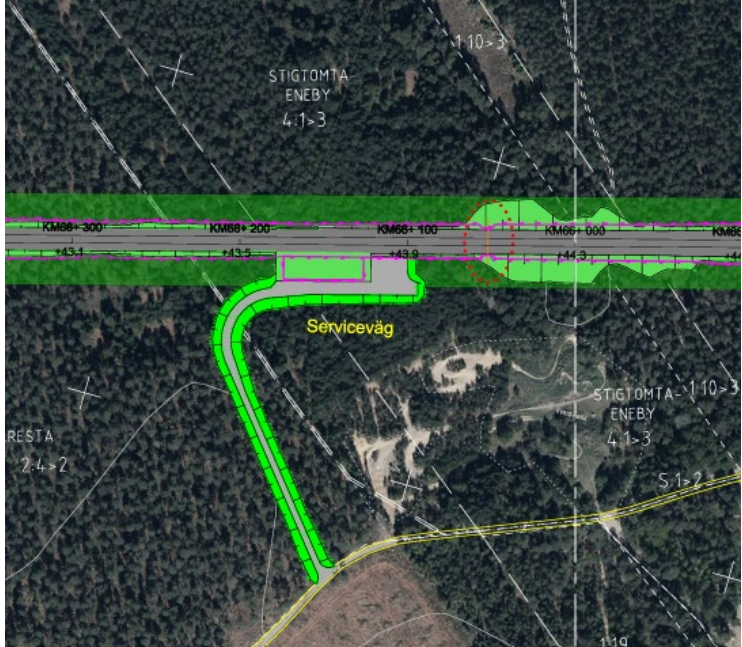
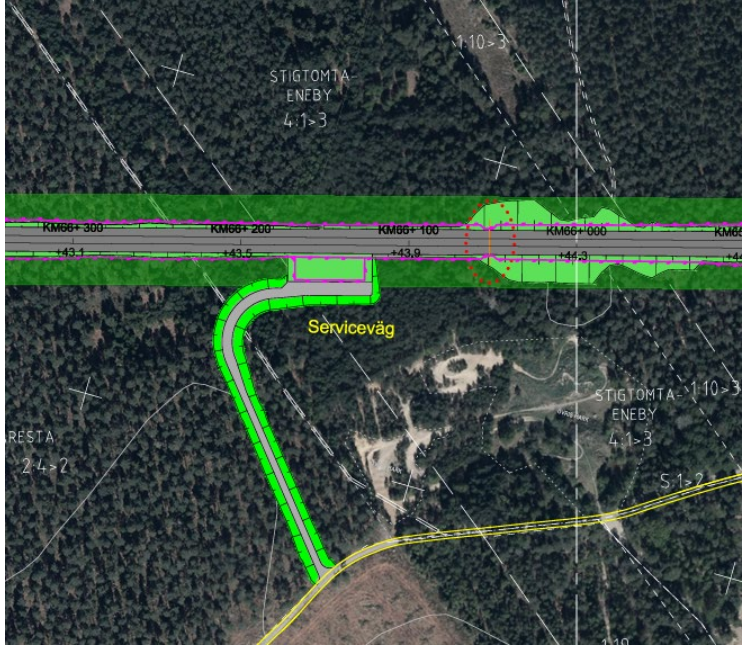
Dokument och avsnitt	Ursprunglig formulering/figur	Ny formulering/figur
<p>Illustrationskarta 1300</p> <p>Ändringarna illustrerar motsvarande ändringar på plankarta 1300.</p>		
<p>Illustrationskarta 1400</p> <p>Ändringarna illustrerar motsvarande ändringar på plankarta 1400</p>		





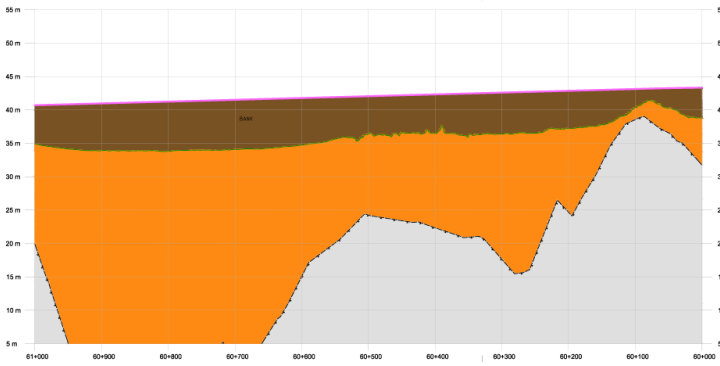
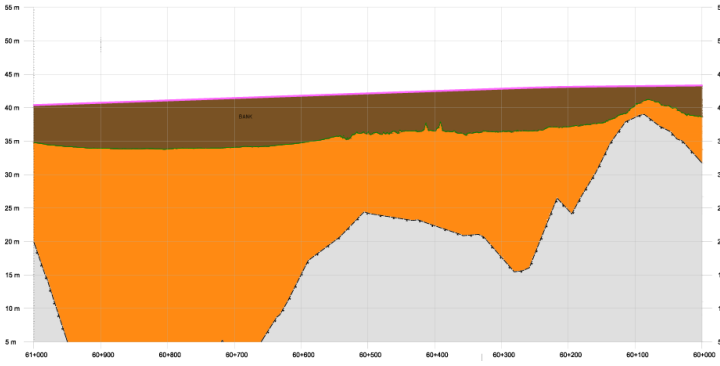
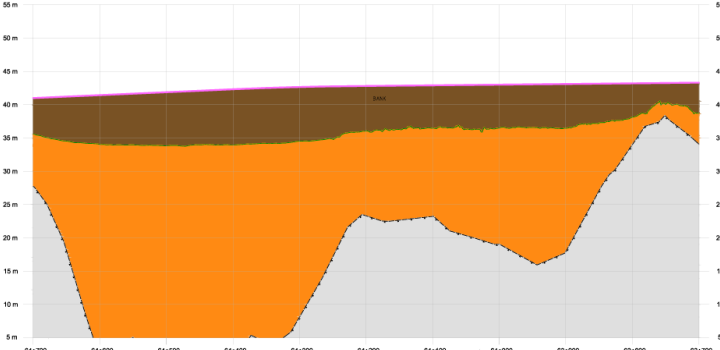
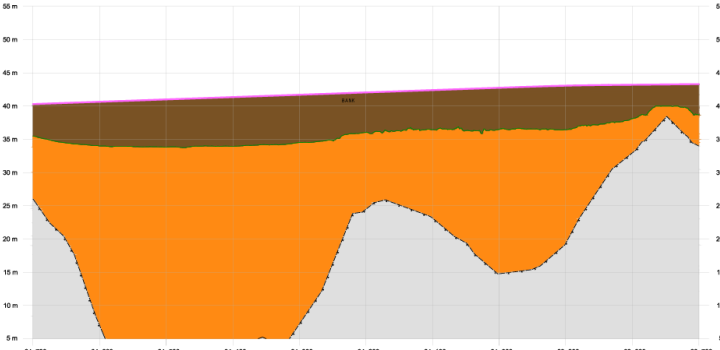
Dokument och avsnitt	Ursprunglig formulering/figur	Ny formulering/figur
<p>Illustrationskarta 1500</p> <p>Ändringarna illustrerar motsvarande ändringar på plankarta 1500</p>		
<p>Illustrationskarta 1600</p> <p>Ändringarna illustrerar motsvarande ändringar på plankarta 1600</p>		



Dokument och avsnitt	Ursprunglig formulering/figur	Ny formulering/figur
<p>Illustrationskarta 1700</p> <p>Ändringarna illustrerar motsvarande ändringar på plankarta 1700</p>	 <p>The original map shows a railway track layout with several curves. Labels 'Tryckbank' (embankment) and 'Serviceväg' (service road) are placed at various points along the tracks. The tracks are highlighted in green and blue. The terrain is shown in shades of green and brown, with a road labeled 'FJÄLLSKÄR' at the bottom.</p>	 <p>The revised map shows the same railway track layout but with adjustments to the curves. The labels 'Tryckbank' and 'Serviceväg' are still present. The tracks are highlighted in green and blue. The terrain and road 'FJÄLLSKÄR' are the same as in the original map.</p>
<p>Illustrationskarta 1800+1900</p>	<p>Höjdangivelser för spårlinjen på järnvägsbron har justerats.</p>	

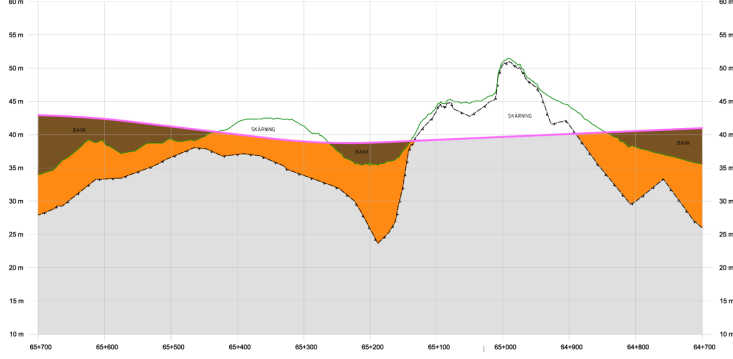
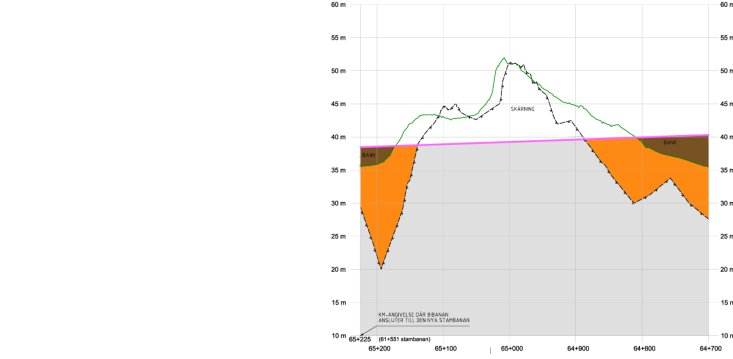
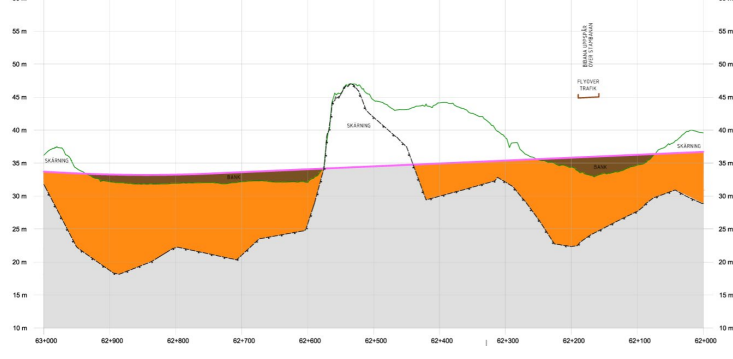
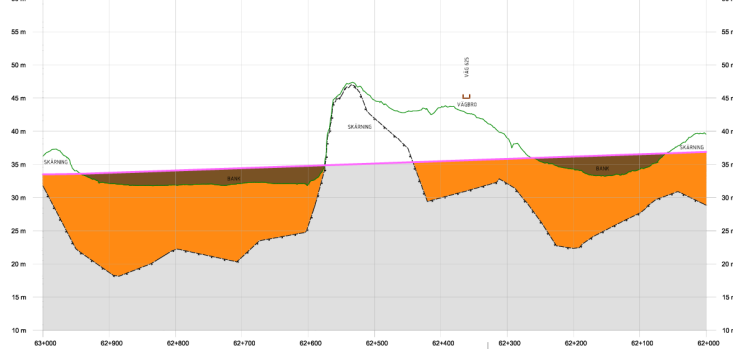
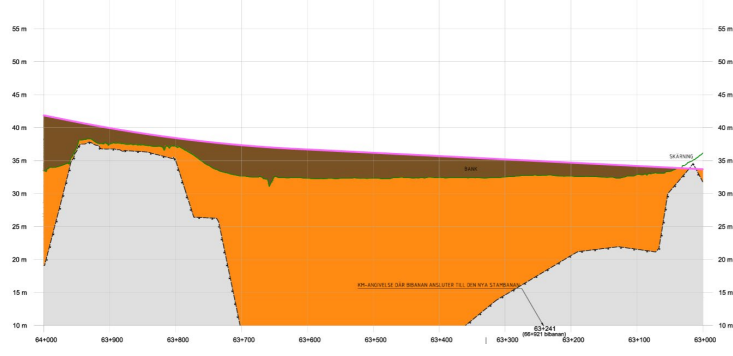
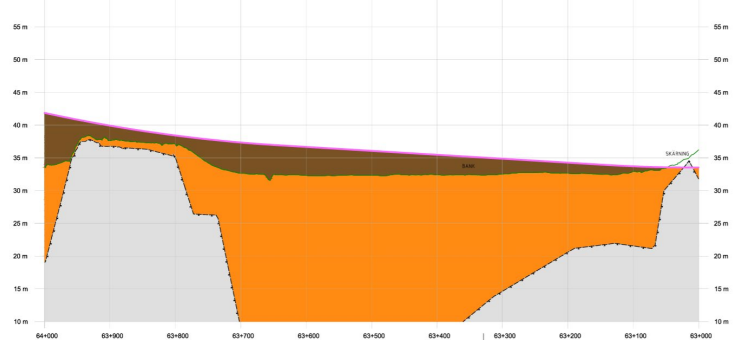
Dokument och avsnitt	Ursprunglig formulering/figur	Ny formulering/figur
<p>Illustrationskarta 1900+2000</p> <p>Ändringarna illustrerar motsvarande ändringar på plankarta 1900+2000</p>	 <p>The original drawing shows a road layout with a main road and a curved 'Serviceväg' (service road). It includes technical labels such as 'STIGTOMTA ENEBY 4:1&gt;3', 'RESTA 2:4&gt;2', and 'STIGTOMTA 1:10&gt;3'. The road is shown with various line styles and colors (green, purple, yellow) indicating different sections or materials. A red dashed circle highlights a specific area on the main road.</p>	 <p>The revised drawing shows the same road layout as the original, but with changes in line styles and colors. The 'Serviceväg' is now highlighted in a different shade of green. The main road is shown with a different line style. The red dashed circle is still present, highlighting the same area. The technical labels are identical to the original drawing.</p>

### 4.3. Illustrationsprofilritningar

Dokument och avsnitt	Ursprunglig formulering/figur	Ny formulering/figur
<p>Samtliga justerade illustrationsprofilritningar</p> <p>Datum justerat.</p>	 <p><b>OSTLANNS SJÖSA-SKAVSTA ILLUSTRATIONSPR</b></p> <p>SKAPAD AV WSP/BO GRANSKAD AV COWI/JOR GODKÄND AV COWI/HASW</p> <p>DATUM 2023-05-30</p> <p>PROFIL JÄRNVÄGS SKALA 1:2000</p>	 <p><b>OSTLANNS SJÖSA-SKAVSTA ILLUSTRATIONSPR</b></p> <p>SKAPAD AV COWI/HECO GRANSKAD AV COWI/JOR GODKÄND AV COWI/HASW</p> <p>DATUM 2024-10-30</p> <p>PROFIL JÄRNVÄGS SKALA 1:2000</p>
<p>Illustrationsprofilritning 1400</p> <p>Ändringarna illustrerar justerad profilritning motsvarande stambanans dragning i plankarta 1400</p>		
<p>Illustrationsprofilritning 1401</p> <p>Ändringarna illustrerar justerad profilritning motsvarande bibanans uppspår i plankarta 1401</p>		

Dokument och avsnitt	Ursprunglig formulering/figur	Ny formulering/figur
<p>Illustrationsprofilritning 1402</p> <p>Ändringarna illustrerar justerad profilritning motsvarande bibanans nedspår i plankarta 1402</p>		
<p>Illustrationsprofilritning 1500</p> <p>Ändringarna illustrerar justerad profilritning motsvarande stambanans dragning i plankarta 1500</p>		
<p>Illustrationsprofilritning 1501</p> <p>Ändringarna illustrerar justerad profilritning motsvarande bibanans uppspår i plankarta 1501</p>		

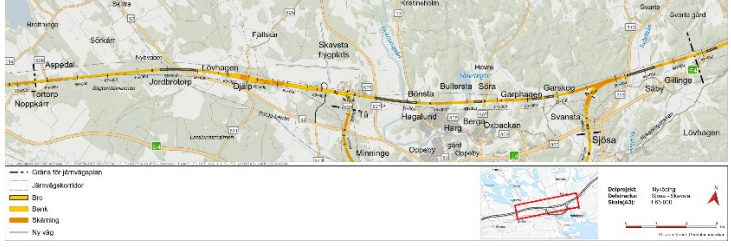
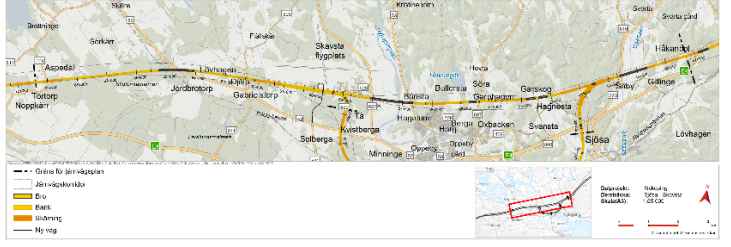


Dokument och avsnitt	Ursprunglig formulering/figur	Ny formulering/figur
<p>Illustrationsprofilritning 1502</p> <p>Ändringarna illustrerar justerad profilritning motsvarande bibanans nedspår i plankarta 1502</p>		
<p>Illustrationsprofilritning 1600</p> <p>Ändringarna illustrerar justerad profilritning motsvarande stambanans dragning i plankarta 1600</p>		
<p>Illustrationsprofilritning 1700</p> <p>Ändringarna illustrerar justerad profilritning motsvarande stambanans dragning i plankarta 1700</p>		



Dokument och avsnitt	Ursprunglig formulering/figur	Ny formulering/figur
<p>Illustrationsprofilritning 1800</p> <p>Ändringarna illustrerar justerad profilritning motsvarande uppdaterad höjd för bro.</p>		
<p>Illustrationsprofilritning 1900</p> <p>Ändringarna illustrerar justerad profilritning motsvarande uppdaterad höjd för bro.</p>		

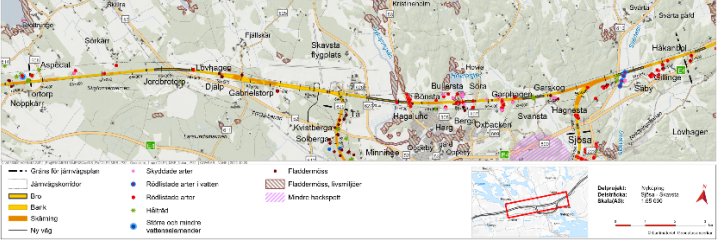
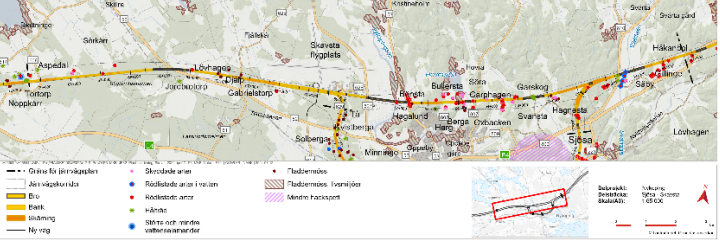
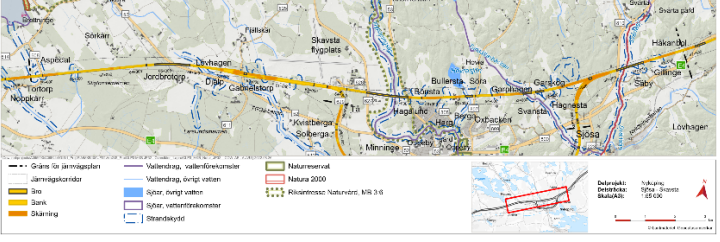
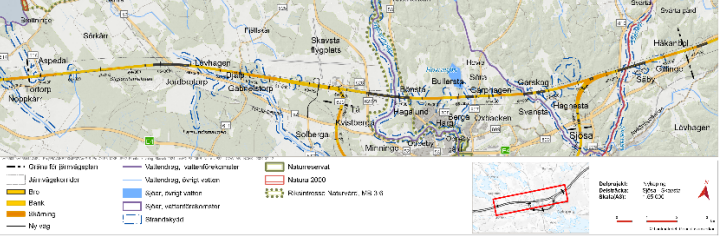
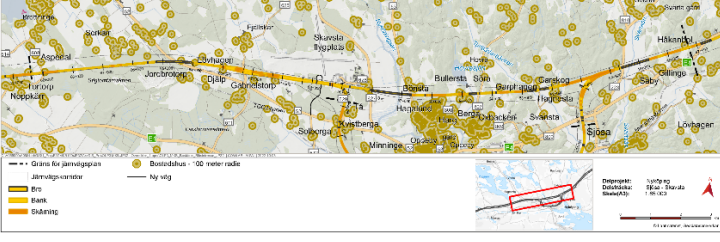
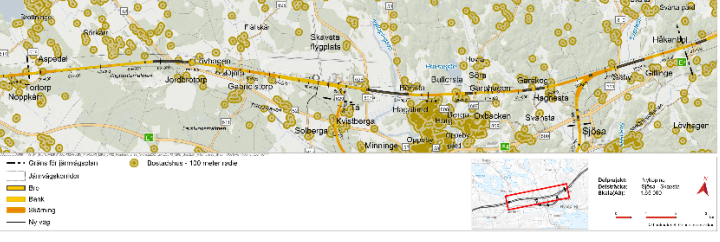
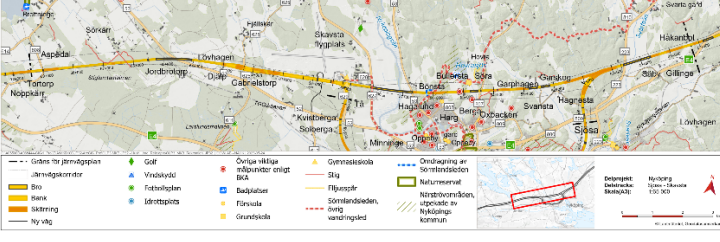
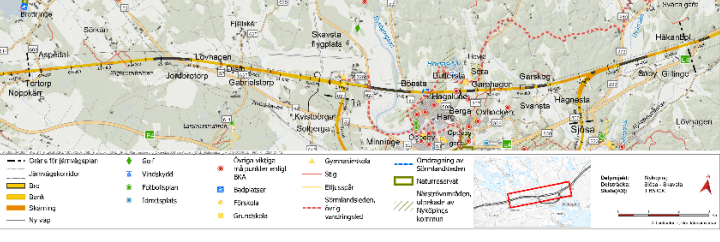
#### 4.4. Planbeskrivning

Dokument och avsnitt	Ursprunglig formulering/figur	Ny formulering/figur
<p>Avsnitt Längdmätning</p> <p>Ändringarna gäller längdmätningar</p>	<p>I den här järnvägsplanen sträcker sig den västra delen av bibanan mellan km 62+180 och fram till anslutningen med den nya stambanan vid km 67+015. Observera att anslutningspunkten mellan den västra delen av bibanan och den nya stambanan har olika längdangivelser för de två banorna. Med den nya stambanans längdmätning sker denna anslutning vid km 63+324.</p>	<p>I den här järnvägsplanen sträcker sig den västra delen av bibanan mellan km 62+180 och fram till anslutningen med den nya stambanan vid km 65+225. Observera att anslutningspunkten mellan den västra delen av bibanan och den nya stambanan har olika längdangivelser för de två banorna. Med den nya stambanans längdmätning sker denna anslutning vid km 61+550.</p>
<p>Avsnitt Anläggningens utformning</p> <p>Ändringen gäller bibanans längd</p>	<p>Delsträckan består av cirka 22 kilometer av den nya stambanan och cirka 7,5 kilometer av den bibana som ska koppla ihop den nya stambanan med resecentrumen i Nyköpings tätort och vid Skavsta flygplats.</p>	<p>Delsträckan består av cirka 22 kilometer av den nya stambanan och cirka 5,7 kilometer av den bibana som ska koppla ihop den nya stambanan med resecentrumen i Nyköpings tätort och vid Skavsta flygplats.</p>
<p>Avsnitt Anläggningens utformning</p> <p>Ändringen gäller justering av Figur 1</p>		
<p>Avsnitt Konsekvenser för miljö och lokalsamhälle</p> <p>Ändringen gäller tillkommande bullerberörda byggnader</p>	<p>För 11 av de 48 bullerberörda byggnaderna är dock kostnaderna för bullerskyddsåtgärder högre än fastighetens marknadsvärde enligt en schablonvärdering.</p>	<p>För 11 av de 49 bullerberörda byggnaderna är dock kostnaderna för bullerskyddsåtgärder högre än fastighetens marknadsvärde enligt en schablonvärdering.</p>

Dokument och avsnitt	Ursprunglig formulering/figur	Ny formulering/figur
<p>Avsnitt 2.1 Introduktion till projektet</p> <p>Ändringen gäller delsträcka Loddbys-Klinga som nu är uppdelad i två delar.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Loddbys-Klinga, Norrköpings kommun, Östergötlands län</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Loddbys-Butängen, Norrköpings kommun, Östergötlands län</li> <li>Butängen-Klinga, Norrköpings kommun, Östergötlands län</li> </ul>
<p>Avsnitt 3.4 Stad och landskap</p> <p>Ändringen gäller uppdatering av Figur 15</p>		
<p>Avsnitt 3.4 Stad och landskap</p> <p>Ändringen gäller uppdatering av Figur 16</p>		
<p>Avsnitt 3.5.1 Riksintressen</p> <p>Ändringen gäller uppdatering av Figur 17</p>		

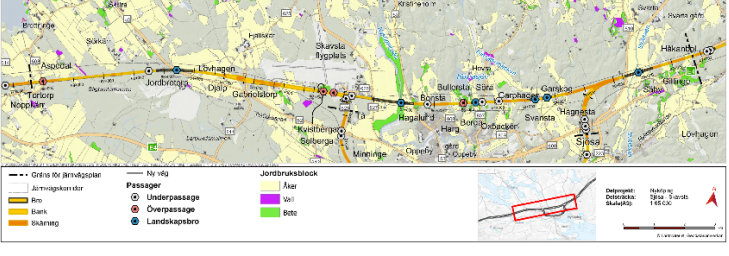
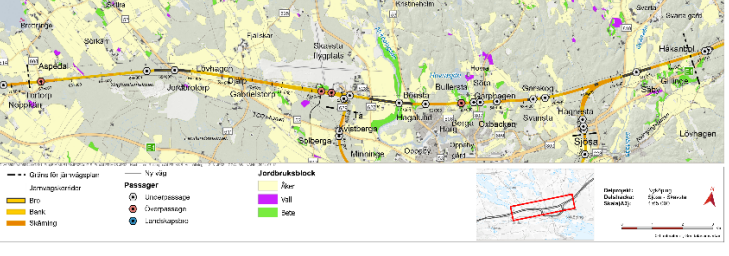
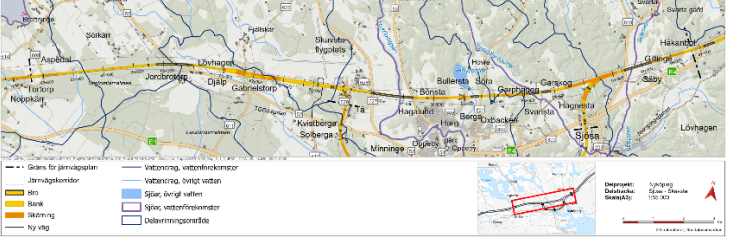
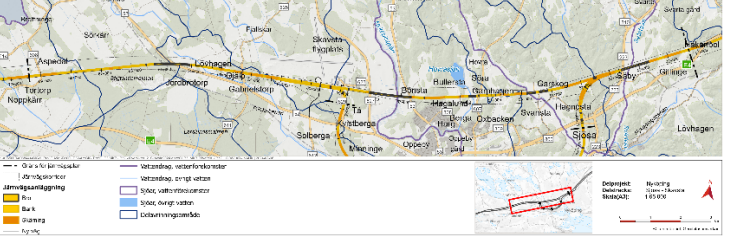
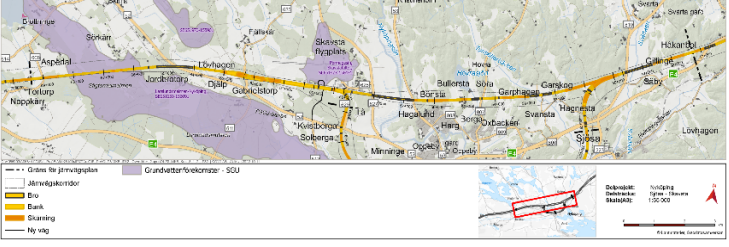
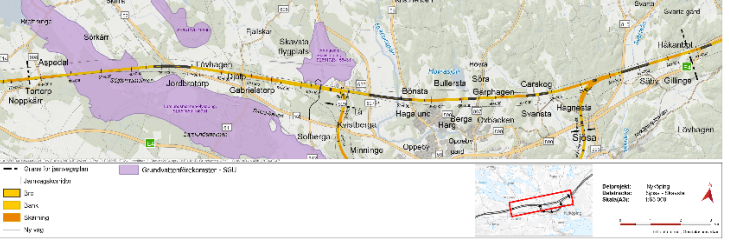
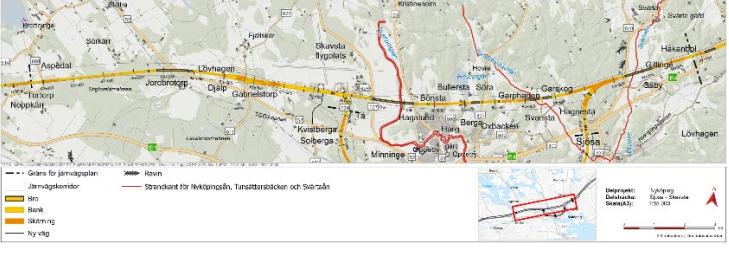
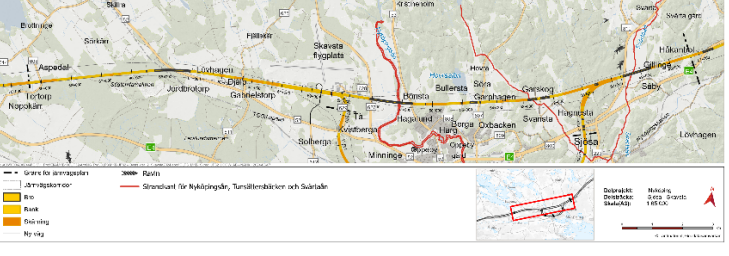


Dokument och avsnitt	Ursprunglig formulering/figur	Ny formulering/figur
<p>Avsnitt 3.5.3 Kulturmiljö</p> <p>Ändringen gäller uppdatering av Figur 18</p>		
<p>Avsnitt 3.5.3 Kulturmiljö</p> <p>Ändringen gäller uppdatering av Figur 24</p>		
<p>Avsnitt 3.5.3 Kulturmiljö</p> <p>Ändringen gäller uppdatering av Figur 25</p>		
<p>Avsnitt 3.5.4 Naturmiljö</p> <p>Ändringen gäller uppdatering av Figur 27</p>		

Dokument och avsnitt	Ursprunglig formulering/figur	Ny formulering/figur
<p>Avsnitt 3.5.4 Naturmiljö</p> <p>Ändringen gäller uppdatering av Figur 28</p>	 <p>Legend for Figure 28 (original):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Gräns för järnvägsspår</li> <li>Järnvägskorridor</li> <li>Bek</li> <li>Säkring</li> <li>Ny väg</li> <li>Styckade arter</li> <li>Rödlistade arter i vatten</li> <li>Rödlistade arter</li> <li>Skotskädd</li> <li>Svarta och mörna vattenlevande arter</li> <li>Flodens öns</li> <li>Flodens öns, livsmiljö</li> <li>Mindre naturtyper</li> <li>Natur 2000</li> <li>Konventionen Naturerit: Nr 3:6</li> </ul>	 <p>Legend for Figure 28 (revised):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Gräns för järnvägsspår</li> <li>Järnvägskorridor</li> <li>Bek</li> <li>Säkring</li> <li>Ny väg</li> <li>Skotskädd</li> <li>Rödlistade arter i vatten</li> <li>Rödlistade arter</li> <li>Skotskädd</li> <li>Svarta och mörna vattenlevande arter</li> <li>Flodens öns</li> <li>Flodens öns, livsmiljö</li> <li>Mindre naturtyper</li> <li>Natur 2000</li> <li>Konventionen Naturerit: Nr 3:6</li> </ul>
<p>Avsnitt 3.5.4 Naturmiljö</p> <p>Ändringen gäller uppdatering av Figur 29</p>	 <p>Legend for Figure 29 (original):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Gräns för järnvägsspår</li> <li>Järnvägskorridor</li> <li>Bek</li> <li>Säkring</li> <li>Ny väg</li> <li>Vallskog, vattenförkunnar</li> <li>Vallskog, övrig vatten</li> <li>Sjöar, ngrupp vatten</li> <li>Sjöar, vattenströkar</li> <li>Strandstyg</li> <li>Natur 2000</li> <li>Konventionen Naturerit: Nr 3:6</li> </ul>	 <p>Legend for Figure 29 (revised):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Gräns för järnvägsspår</li> <li>Järnvägskorridor</li> <li>Bek</li> <li>Säkring</li> <li>Ny väg</li> <li>Vallskog, vattenförkunnar</li> <li>Vallskog, övrig vatten</li> <li>Sjöar, ngrupp vatten</li> <li>Sjöar, vattenströkar</li> <li>Strandstyg</li> <li>Natur 2000</li> <li>Konventionen Naturerit: Nr 3:6</li> </ul>
<p>Avsnitt 3.5.5 Boendemiljö</p> <p>Ändringen gäller uppdatering av Figur 30</p>	 <p>Legend for Figure 30 (original):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Gräns för järnvägsspår</li> <li>Järnvägskorridor</li> <li>Bek</li> <li>Säkring</li> <li>Ny väg</li> <li>Boendeklass - 100 meter radi</li> <li>Deponier, Deponier, Deponier</li> </ul>	 <p>Legend for Figure 30 (revised):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Gräns för järnvägsspår</li> <li>Järnvägskorridor</li> <li>Bek</li> <li>Säkring</li> <li>Ny väg</li> <li>Boendeklass - 100 meter radi</li> <li>Deponier, Deponier, Deponier</li> </ul>
<p>Avsnitt 3.5.5 Boendemiljö</p> <p>Ändringen gäller uppdatering av Figur 31</p>	 <p>Legend for Figure 31 (original):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Gräns för järnvägsspår</li> <li>Järnvägskorridor</li> <li>Bek</li> <li>Säkring</li> <li>Ny väg</li> <li>Gull</li> <li>Vindskydd</li> <li>Fotobelysning</li> <li>Idrottsplats</li> <li>Övriga viktiga miljöpunkter enligt BKL</li> <li>Bekämpning</li> <li>Förskola</li> <li>Grundskola</li> <li>Sommarstuga</li> <li>Stig</li> <li>Plymper</li> <li>Sommarstugan, övrig vandringsled</li> <li>Omringning av sommarstugan</li> <li>Natur 2000</li> <li>Konventionen Naturerit: Nr 3:6</li> </ul>	 <p>Legend for Figure 31 (revised):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Gräns för järnvägsspår</li> <li>Järnvägskorridor</li> <li>Bek</li> <li>Säkring</li> <li>Ny väg</li> <li>Gull</li> <li>Vindskydd</li> <li>Fotobelysning</li> <li>Idrottsplats</li> <li>Övriga viktiga miljöpunkter enligt BKL</li> <li>Bekämpning</li> <li>Förskola</li> <li>Grundskola</li> <li>Sommarstuga</li> <li>Stig</li> <li>Plymper</li> <li>Sommarstugan, övrig vandringsled</li> <li>Omringning av sommarstugan</li> <li>Natur 2000</li> <li>Konventionen Naturerit: Nr 3:6</li> </ul>

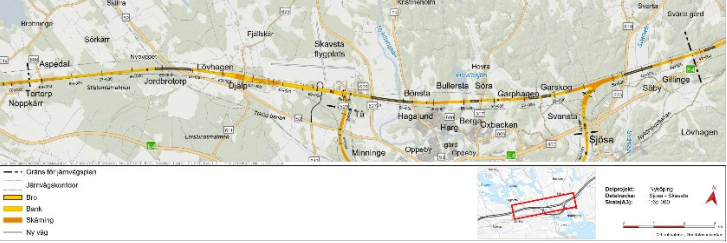
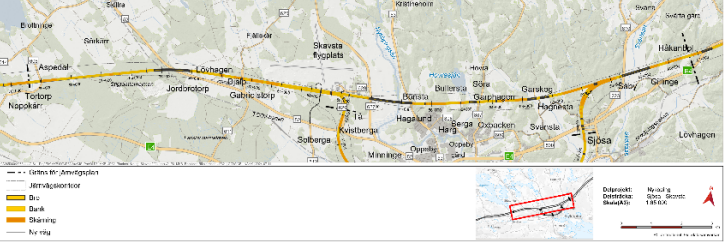
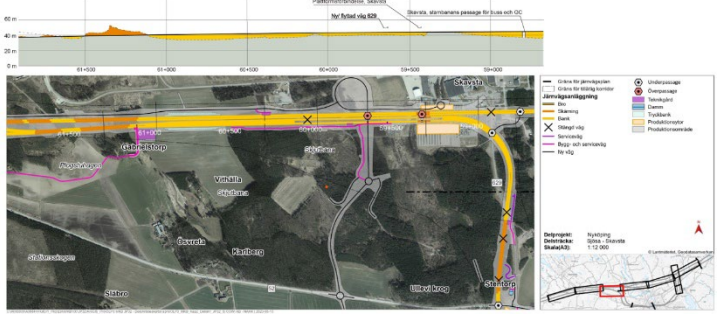
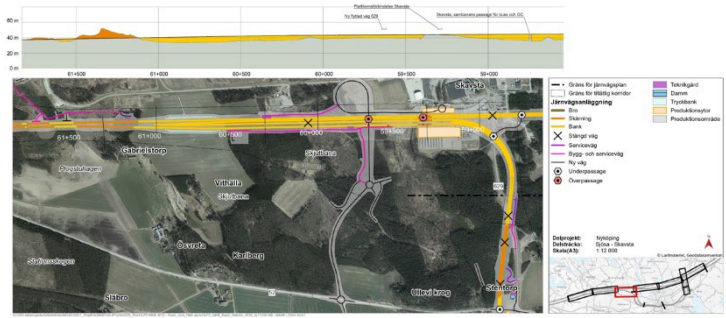


Dokument och avsnitt	Ursprunglig formulering/figur	Ny formulering/figur
<p>Avsnitt 3.5.6 Rekreation och friluftsliv</p> <p>Ändringen gäller uppdatering av Figur 32</p>		
<p>Avsnitt 3.5.11 Risk och säkerhet</p> <p>Ändringen gäller beskrivning om plankorsningar</p>	<p>Den nya stambanan är inte avsedd för godstrafik, vilket innebär att transporter med tungt farligt gods inte kommer att trafikera banan. På Ostlänken kommer det inte heller att finnas några plankorsningar vilket reducerar risken för olyckor jämfört med dagens standard.</p>	<p>Den nya stambanan är inte avsedd för godstrafik, vilket innebär att transporter med tungt farligt gods inte kommer att trafikera banan. Ostlänken kommer inte heller att korsa någon befintlig infrastruktur i plan, vilket reducerar risken för olyckor jämfört med dagens standard.</p>
<p>Avsnitt 3.5.12 Förorenad mark</p> <p>Ändringen gäller uppdatering av Figur 34</p>		
<p>Avsnitt 3.5.12 Förorenad mark</p> <p>Ändringen gäller uppdatering av Figur 35</p>		

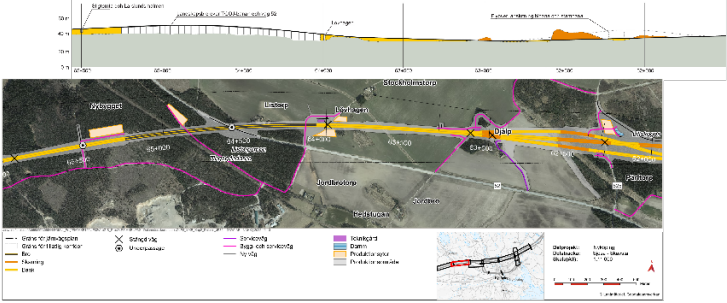
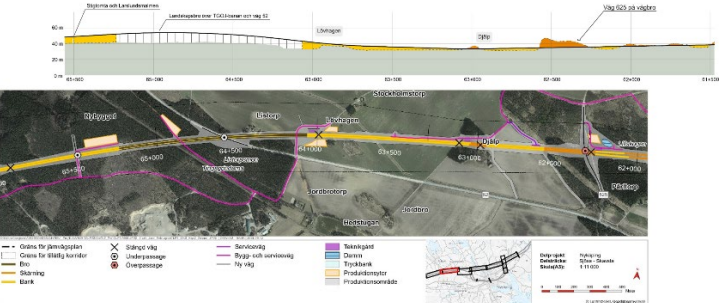
Dokument och avsnitt	Ursprunglig formulering/figur	Ny formulering/figur
<p>Avsnitt 3.5.13 Hushållning med naturresurser</p> <p>Ändringen gäller uppdatering av Figur 36</p>		
<p>Avsnitt 3.5.14 Miljökvalitetsnormer</p> <p>Ändringen gäller uppdatering av Figur 37</p>		
<p>Avsnitt 3.5.14 Miljökvalitetsnormer</p> <p>Ändringen gäller uppdatering av Figur 38</p>		
<p>Avsnitt 3.6.1 Geotekniska, bergtekniska och hydrogeologiska förhållanden</p> <p>Ändringen gäller uppdatering av Figur 39</p>		



Dokument och avsnitt	Ursprunglig formulering/figur	Ny formulering/figur
<p>Avsnitt 3.6.1 Geotekniska, bergtekniska och hydrogeologiska förhållanden</p> <p>Ändringen gäller uppdatering av Figur 40</p>		
<p>Avsnitt 3.6.2 Risk för översvämning</p> <p>Ändringen gäller uppdatering av Figur 45</p>		
<p>Avsnitt 3.6.2 Risk för översvämning</p> <p>Ändringen gäller uppdatering av Figur 46</p>		
<p>Avsnitt 4 Den planerade järnvägens lokalisering och utformning med motiv</p> <p>Ändringen gäller justerad kilometertal för bibanan</p>	<p>Delsträckan är sammanlagt cirka 3 mil lång, varav 22 kilometer utgörs av den nya stambanan och 7,5 kilometer av bibanan.</p>	<p>Delsträckan är sammanlagt <i>knappt</i> 3 mil lång, varav 22 kilometer utgörs av den nya stambanan och 5,7 kilometer av bibanan.</p>

Dokument och avsnitt	Ursprunglig formulering/figur	Ny formulering/figur																																										
<p>Avsnitt 4 Den planerade järnvägens lokalisering och utformning med motiv</p> <p>Ändringen gäller uppdatering av Figur 48</p>																																												
<p>Avsnitt 4.2 Val av spårlinje</p> <p>Stycke om anslutning till stambanan tillagt</p>	<p>-</p>	<p>För den slutliga lösningen sker anslutningen mellan den västra delen av bibanan och stambanan i plan (se närmare i avsnitt 4.3.15).</p>																																										
<p>Avsnitt 4.2.1 Vald spårlinje</p> <p>Tillagt ID 17 (väg 625) i tabell 6.</p>	<table border="1" data-bbox="539 715 1263 986"> <tr> <td>17</td> <td>64+650</td> <td>Lövhagen, väg 52, TGOJ-banan</td> <td>Landskapsbro</td> <td>Under</td> <td>Trafik Areella näringar Vilt</td> </tr> <tr> <td>18</td> <td>65+507</td> <td>Stigtomtamalmen</td> <td>Järnvägsbro</td> <td>Under</td> <td>Trafik Areella näringar Vilt Friluftsliv</td> </tr> <tr> <td>19</td> <td>69+012</td> <td>Aspedal</td> <td>Vägbro</td> <td>Över</td> <td>Trafik Areella näringar Friluftsliv</td> </tr> </table>	17	64+650	Lövhagen, väg 52, TGOJ-banan	Landskapsbro	Under	Trafik Areella näringar Vilt	18	65+507	Stigtomtamalmen	Järnvägsbro	Under	Trafik Areella näringar Vilt Friluftsliv	19	69+012	Aspedal	Vägbro	Över	Trafik Areella näringar Friluftsliv	<table border="1" data-bbox="1301 715 2024 986"> <tr> <td>17</td> <td>62+324</td> <td>Väg 625</td> <td>Vägbro</td> <td>Över</td> <td>Trafik</td> </tr> <tr> <td>18</td> <td>64+650</td> <td>Lövhagen, väg 52, TGOJ-banan</td> <td>Landskapsbro</td> <td>Under</td> <td>Trafik Areella näringar Vilt</td> </tr> <tr> <td>19</td> <td>65+507</td> <td>Stigtomtamalmen</td> <td>Järnvägsbro</td> <td>Under</td> <td>Trafik Areella näringar Vilt Friluftsliv</td> </tr> <tr> <td>20</td> <td>69+012</td> <td>Aspedal</td> <td>Vägbro</td> <td>Över</td> <td>Trafik Areella näringar Friluftsliv</td> </tr> </table>	17	62+324	Väg 625	Vägbro	Över	Trafik	18	64+650	Lövhagen, väg 52, TGOJ-banan	Landskapsbro	Under	Trafik Areella näringar Vilt	19	65+507	Stigtomtamalmen	Järnvägsbro	Under	Trafik Areella näringar Vilt Friluftsliv	20	69+012	Aspedal	Vägbro	Över	Trafik Areella näringar Friluftsliv
17	64+650	Lövhagen, väg 52, TGOJ-banan	Landskapsbro	Under	Trafik Areella näringar Vilt																																							
18	65+507	Stigtomtamalmen	Järnvägsbro	Under	Trafik Areella näringar Vilt Friluftsliv																																							
19	69+012	Aspedal	Vägbro	Över	Trafik Areella näringar Friluftsliv																																							
17	62+324	Väg 625	Vägbro	Över	Trafik																																							
18	64+650	Lövhagen, väg 52, TGOJ-banan	Landskapsbro	Under	Trafik Areella näringar Vilt																																							
19	65+507	Stigtomtamalmen	Järnvägsbro	Under	Trafik Areella näringar Vilt Friluftsliv																																							
20	69+012	Aspedal	Vägbro	Över	Trafik Areella näringar Friluftsliv																																							
<p>Avsnitt 4.2.1 Vald spårlinje</p> <p>Ändringen gäller uppdatering av Figur 59</p>																																												



Dokument och avsnitt	Ursprunglig formulering/figur	Ny formulering/figur
<p>Avsnitt 4.2.1 Vald spårlinje</p> <p>Ändringen gäller omskrivning av förklaring till koppling mellan väg 629 och väg 625</p>	<p>Norr om järnvägsanläggningen sträcker sig den nya väg 629 parallellt med denna, för att skapa en ny koppling mellan väg 52 och flygplatsen. För att binda samman väg 625 med flygplatsen och väg 52 anläggs här även en ny väg västerut. Denna väg ger även tillgång till en teknikgård (km 60+250) på den norra sidan om spåren. Söder om spåren anläggs en serviceväg för åtkomst till en teknikgård och till de parkeringsspår som anläggs för bibanan. Vid Gabrielstorp anläggs en teknikgård och en kopplingscentral med tillhörande serviceväg på spårens södra sida.</p>	<p>Parallellt med järnvägsanläggningen anläggs två servicevägar västerut från den nya väg 629, en längs järnvägsanläggningens norra sida och en längs den södra. På den norra sidan ges åtkomst till en teknikgård (km 60+315) och på den södra till både en teknikgård (km 59+800) och en kopplingscentral (km 60+500). Vid Gabrielstorp anläggs en kort serviceväg från en befintlig grusväg till en teknikgård (km 61+150) på järnvägsanläggningens norra sida. För att ge åtkomst till signalskåp anläggs ytterligare två korta servicevägar, vid km 61+550 respektive km 61+750, mellan Gabrielstorp och Päriltorp. Även dessa sträcker sig från den befintliga grusvägen norr om järnvägsanläggningen för att ge åtkomst till signalskåp.</p>
<p>Avsnitt 4.2.1 Vald spårlinje</p> <p>Ändringen gäller uppdatering av Figur 60</p>		
<p>Avsnitt 4.2.1 Vald spårlinje</p> <p>Ändringen gäller formulering kring bibanans anslutning till huvudbanan</p>	<p>Där bibanan ansluter till den nya stambanan på en hög men kort bank har särskild hänsyn tagits till att anslutningspunkten kommer att innebära ett storskaligt infrastrukturelement som ska passas in i landskapet. Bibanans ena spår passerar över stambanan vid km 62+176 för att sedan ansluta till denna vid km 63+324 i höjd med Djälp. Anläggningen korsar här även väg 625 som stängs. Vägen</p>	<p>Bibanan ansluter till den nya stambanan i plan. Bibanans båda spår ansluter vid km 61+260 (uppspåret) respektive vid km 61+550 (nedspåret). När bibanan kommer tillräckligt nära huvudbanan förläggas de båda banorna i gemensam skärning eller på gemensam bank.</p>



Dokument och avsnitt	Ursprunglig formulering/figur	Ny formulering/figur																																								
	ersätts av den väg som anläggs parallellt med järnvägen till flygplatsen där den även ansluter till väg 52 via nya väg 629.																																									
Avsnitt 4.2.1 Vald spårlinje Ändringen gäller placering av teknikgårdar	Två teknikgårdar med tillhörande servicevägar anläggs även i området, en söder om järnvägen vid km 62+316 och en vid Djälp vid km 63+075.	Två teknikgårdar med tillhörande servicevägar anläggs även i området <i>norr om järnvägen</i> , en vid km 62+244 och en vid Djälp vid km 63+075.																																								
Avsnitt 4.2.2 Bortvalda spårlinjer Stycke om bibanans anslutning till huvudbanan tillagt	-	För den slutliga lösningen sker anslutningen mellan den västra delen av bibanan och stambanan i plan (se närmare i avsnitt 4.3.15 under <i>Borttagning av planskild anslutning mellan den västra bibanan och stambanan</i> ).																																								
Avsnitt 4.3.3 Banöverbyggnad och spår Ändringen gäller formulering av flyovers på delsträckan	Spårsystemet på delsträckan består av flera olika spårtekniska komponenter, bland annat flera spårväxlar, en plattform vid Skavsta station, sidospår, landskapsbroar och två så kallade <i>flyover</i> -konstruktioner i samband med att bibanan ansluter till den nya stambanan vid Hagnesta bergtäkt respektive väster om Skavsta flygplats.	Spårsystemet på delsträckan består av flera olika spårtekniska komponenter, bland annat flera spårväxlar, en plattform vid Skavsta station, sidospår, landskapsbroar och en så kallad <i>flyover</i> -konstruktion i samband med att bibanan ansluter till den nya stambanan vid Hagnesta bergtäkt.																																								
Avsnitt 4.3.3 Banöverbyggnad och spår Ändringen gäller justering av vertikalradie och lutning i tabell 8.	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Sträcka</th> <th>Tillåten hastighet (km/tim)</th> <th>Minsta horisontalradie (meter)</th> <th>Minsta vertikalradie (meter)</th> <th>Största lutning (promille)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Den nya stambanan</td> <td>250</td> <td>7 500</td> <td>23 000</td> <td>20</td> </tr> <tr> <td>Bibanans östra del</td> <td>160</td> <td>390</td> <td>8 000</td> <td>25</td> </tr> <tr> <td>Bibanans västra del</td> <td>160</td> <td>350</td> <td>10 000</td> <td>22</td> </tr> </tbody> </table>	Sträcka	Tillåten hastighet (km/tim)	Minsta horisontalradie (meter)	Minsta vertikalradie (meter)	Största lutning (promille)	Den nya stambanan	250	7 500	23 000	20	Bibanans östra del	160	390	8 000	25	Bibanans västra del	160	350	10 000	22	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Sträcka</th> <th>Tillåten hastighet (km/tim)</th> <th>Minsta horisontalradie (meter)</th> <th>Minsta vertikalradie (meter)</th> <th>Största lutning (promille)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Den nya stambanan</td> <td>250</td> <td>7 500</td> <td>23 000</td> <td>22</td> </tr> <tr> <td>Bibanans östra del</td> <td>160</td> <td>390</td> <td>8 000</td> <td>25</td> </tr> <tr> <td>Bibanans västra del</td> <td>160</td> <td>350</td> <td>12 000</td> <td>22</td> </tr> </tbody> </table>	Sträcka	Tillåten hastighet (km/tim)	Minsta horisontalradie (meter)	Minsta vertikalradie (meter)	Största lutning (promille)	Den nya stambanan	250	7 500	23 000	22	Bibanans östra del	160	390	8 000	25	Bibanans västra del	160	350	12 000	22
Sträcka	Tillåten hastighet (km/tim)	Minsta horisontalradie (meter)	Minsta vertikalradie (meter)	Största lutning (promille)																																						
Den nya stambanan	250	7 500	23 000	20																																						
Bibanans östra del	160	390	8 000	25																																						
Bibanans västra del	160	350	10 000	22																																						
Sträcka	Tillåten hastighet (km/tim)	Minsta horisontalradie (meter)	Minsta vertikalradie (meter)	Största lutning (promille)																																						
Den nya stambanan	250	7 500	23 000	22																																						
Bibanans östra del	160	390	8 000	25																																						
Bibanans västra del	160	350	12 000	22																																						

Dokument och avsnitt	Ursprunglig formulering/figur	Ny formulering/figur																																			
<p>Avsnitt 4.3.5 Broar och trummor</p> <p>Ändringen gäller antalet plattrambroar för passager på delsträckan</p>	<p>Därtill kommer elva plattrambroar och två trågbalkbroar för passage för väg, gång- och cykelväg, areella näringar, fauna eller vattendrag.</p>	<p>Därtill kommer <i>tio</i> plattrambroar och två trågbalkbroar för passage för väg, gång- och cykelväg, areella näringar, fauna eller vattendrag.</p>																																			
<p>Avsnitt 4.3.5 Broar och trummor</p> <p>Ändringen gäller antalet plattrambroar för stambanan på delsträckan</p>	<p>På delsträckan anläggs två plattrambroar för den nya stambanans båda anslutningar till bibanan. Dessa redovisas i Tabell 10.</p>	<p>På delsträckan anläggs <i>en</i> plattrambro för den nya stambanans <i>östra</i> anslutning till bibanan. <i>Denna</i> redovisas i Tabell 10.</p>																																			
<p>Avsnitt 4.3.5 Broar och trummor</p> <p>Ändringen gäller borttagning av andra raden (Flyover för bibanan) i tabell 10.</p>	<table border="1" data-bbox="544 746 1261 994"> <thead> <tr> <th>Järnvägsbro</th> <th>Konstruktionstyp</th> <th>Längdmätning (km)</th> <th>Spännvidd (meter)</th> <th>Brobredd mellan kantbalkar (meter)</th> <th>Fri öppning (meter)</th> <th>Fri höjd (meter)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Järnvägsbro/fly over för bibanans östra anslutning</td> <td>Plattrambro, med angränsande stödmurar</td> <td>50+474–50+571</td> <td>16,1</td> <td>97,2</td> <td>14,9</td> <td>Järnväg: <math>\geq 7,1</math></td> </tr> <tr> <td>Järnvägsbro/fly over för bibanans västra anslutning</td> <td>Plattrambro, med angränsande stödmurar</td> <td>62+129–62+225</td> <td>16,9</td> <td>96,5</td> <td>15,7</td> <td>Järnväg: <math>\geq 7,1</math></td> </tr> </tbody> </table>	Järnvägsbro	Konstruktionstyp	Längdmätning (km)	Spännvidd (meter)	Brobredd mellan kantbalkar (meter)	Fri öppning (meter)	Fri höjd (meter)	Järnvägsbro/fly over för bibanans östra anslutning	Plattrambro, med angränsande stödmurar	50+474–50+571	16,1	97,2	14,9	Järnväg: $\geq 7,1$	Järnvägsbro/fly over för bibanans västra anslutning	Plattrambro, med angränsande stödmurar	62+129–62+225	16,9	96,5	15,7	Järnväg: $\geq 7,1$	<table border="1" data-bbox="1305 746 2018 898"> <thead> <tr> <th>Järnvägsbro</th> <th>Konstruktionstyp</th> <th>Längdmätning (km)</th> <th>Spännvidd (meter)</th> <th>Brobredd mellan kantbalkar (meter)</th> <th>Fri öppning (meter)</th> <th>Fri höjd (meter)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Järnvägsbro/fly over för bibanans östra anslutning</td> <td>Plattrambro, med angränsande stödmurar</td> <td>50+474–50+571</td> <td>16,1</td> <td>97,2</td> <td>14,9</td> <td>Järnväg: <math>\geq 7,1</math></td> </tr> </tbody> </table>	Järnvägsbro	Konstruktionstyp	Längdmätning (km)	Spännvidd (meter)	Brobredd mellan kantbalkar (meter)	Fri öppning (meter)	Fri höjd (meter)	Järnvägsbro/fly over för bibanans östra anslutning	Plattrambro, med angränsande stödmurar	50+474–50+571	16,1	97,2	14,9	Järnväg: $\geq 7,1$
Järnvägsbro	Konstruktionstyp	Längdmätning (km)	Spännvidd (meter)	Brobredd mellan kantbalkar (meter)	Fri öppning (meter)	Fri höjd (meter)																															
Järnvägsbro/fly over för bibanans östra anslutning	Plattrambro, med angränsande stödmurar	50+474–50+571	16,1	97,2	14,9	Järnväg: $\geq 7,1$																															
Järnvägsbro/fly over för bibanans västra anslutning	Plattrambro, med angränsande stödmurar	62+129–62+225	16,9	96,5	15,7	Järnväg: $\geq 7,1$																															
Järnvägsbro	Konstruktionstyp	Längdmätning (km)	Spännvidd (meter)	Brobredd mellan kantbalkar (meter)	Fri öppning (meter)	Fri höjd (meter)																															
Järnvägsbro/fly over för bibanans östra anslutning	Plattrambro, med angränsande stödmurar	50+474–50+571	16,1	97,2	14,9	Järnväg: $\geq 7,1$																															
<p>Avsnitt 4.3.5 Broar och trummor</p> <p>Stycke borttaget.</p>	<p>Den västra anslutningen är förlagd till ett skogsområde där bibanans ena spår viker av vid km 62+129 och korsar den nya stambanan i delsträckans andra flyover-konstruktion. Bron bedöms ge en viss visuell påverkan på omgivningen och har även den getts gestaltningsklass 2.</p>	<p>-</p>																																			

Dokument och avsnitt	Ursprunglig formulering/figur							Ny formulering/figur						
<p>Avsnitt 4.3.5 Broar och trummor</p> <p>Ändringen gäller borttagning av ”medelstort vilt” från första kolumnen för tre broar i tabell 11.</p>	<p>Järnvägsbro över buss- och gång- och cykelväg</p> <p>Port för vägtrafik, gång- och cykeltrafik, medelstort vilt och friluftsliv</p>	<p>Plattrambro med angränsande stödmurar</p>	<p>58+745</p>	<p>13,7</p>	<p>11,9</p>	<p>12,5</p>	<p>Väg: <math>\geq 4,2</math></p>	<p>Järnvägsbro över buss- och gång- och cykelväg</p> <p>Port för vägtrafik, gång- och cykeltrafik och friluftsliv</p>	<p>Plattrambro med angränsande stödmurar</p>	<p>58+745</p>	<p>13,7</p>	<p>11,9</p>	<p>12,5</p>	<p>Väg: <math>\geq 4,2</math></p>
<p>Avsnitt 4.3.5 Broar och trummor</p> <p>Ändringen gäller justering av antal konstruktioner.</p>	<p>Längs delsträckan anläggs även fyra konstruktioner för passage över den nya järnvägsanläggningen (se Tabell 12).</p>							<p>Längs delsträckan anläggs även <i>fem</i> konstruktioner för passage över den nya järnvägsanläggningen (se Tabell 12).</p>						
	<p>Järnvägsbro över buss- och gång- och cykelväg</p> <p>Port för vägtrafik, gång- och cykeltrafik, medelstort vilt och friluftsliv</p>	<p>Trågbalkbro i betong</p>	<p>62+574 (bibanan)</p>	<p>13,7</p>	<p>7,4</p>	<p>12,5</p>	<p>Väg: <math>\geq 3,5</math></p>	<p>Järnvägsbro över buss- och gång- och cykelväg</p> <p>Port för vägtrafik, gång- och cykeltrafik och friluftsliv</p>	<p>Trågbalkbro i betong</p>	<p>62+574 (bibanan)</p>	<p>13,7</p>	<p>7,4</p>	<p>12,5</p>	<p>Väg: <math>\geq 3,5</math></p>
	<p>Järnvägsbro över buss- och gång- och cykelväg</p> <p>Port för vägtrafik, gång- och cykeltrafik, medelstort vilt och friluftsliv</p>	<p>Trågbalkbro i betong</p>	<p>62+574 (bibanan)</p>	<p>14,4</p>	<p>7,4</p>	<p>12,5</p>	<p>Väg: <math>\geq 3,5</math></p>	<p>Järnvägsbro över buss- och gång- och cykelväg</p> <p>Port för vägtrafik, gång- och cykeltrafik och friluftsliv</p>	<p>Trågbalkbro i betong</p>	<p>62+574 (bibanan)</p>	<p>14,4</p>	<p>7,4</p>	<p>12,5</p>	<p>Väg: <math>\geq 3,5</math></p>

Dokument och avsnitt	Ursprunglig formulering/figur							Ny formulering/figur																													
<p>Avsnitt 4.3.5 Broar och trummor</p> <p>Ändringen gäller tillägg av vägbro över järnvägen för väg 625 i tabell 12</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="539 264 667 451">Vägbro över järnvägen för ny sträckning för väg 629</td> <td data-bbox="667 264 795 451">Plattbro i betong</td> <td data-bbox="795 264 913 451">59+686</td> <td data-bbox="913 264 1003 451">13,9+ 15,0+ 21,5×2+ 19,4+ 17,0  (sett från söder till norr)</td> <td data-bbox="1003 264 1088 451">10,0</td> <td data-bbox="1088 264 1167 451">–</td> <td data-bbox="1167 264 1256 451">Järnväg: ≥6,7</td> </tr> <tr> <td data-bbox="539 451 667 520">Vägbro över järnvägen för väg 608</td> <td data-bbox="667 451 795 520">Platttribro med angränsande stödmurar</td> <td data-bbox="795 451 913 520">69+012</td> <td data-bbox="913 451 1003 520">18,0</td> <td data-bbox="1003 451 1088 520">9,2</td> <td data-bbox="1088 451 1167 520">17,0</td> <td data-bbox="1167 451 1256 520">Järnväg: ≥6,7</td> </tr> </table>	Vägbro över järnvägen för ny sträckning för väg 629	Plattbro i betong	59+686	13,9+ 15,0+ 21,5×2+ 19,4+ 17,0  (sett från söder till norr)	10,0	–	Järnväg: ≥6,7	Vägbro över järnvägen för väg 608	Platttribro med angränsande stödmurar	69+012	18,0	9,2	17,0	Järnväg: ≥6,7	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="1301 264 1429 451">Vägbro över järnvägen för ny sträckning för väg 629</td> <td data-bbox="1429 264 1556 451">Plattbro i betong</td> <td data-bbox="1556 264 1675 451">59+686</td> <td data-bbox="1675 264 1765 451">13,9+ 15,0+ 21,5×2+ 19,4+ 17,0  (sett från söder till norr)</td> <td data-bbox="1765 264 1850 451">10,0</td> <td data-bbox="1850 264 1928 451">–</td> <td data-bbox="1928 264 2018 451">Järnväg: ≥6,7</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1301 451 1429 520">Vägbro över järnvägen för väg 625</td> <td data-bbox="1429 451 1556 520">Platttribro med angränsande stödmurar</td> <td data-bbox="1556 451 1675 520">62+324</td> <td data-bbox="1675 451 1765 520">22,5</td> <td data-bbox="1765 451 1850 520">8,5</td> <td data-bbox="1850 451 1928 520">21,2</td> <td data-bbox="1928 451 2018 520">Järnväg: ≥7,5</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1301 520 1429 588">Vägbro över järnvägen för väg 608</td> <td data-bbox="1429 520 1556 588">Platttribro med angränsande stödmurar</td> <td data-bbox="1556 520 1675 588">69+012</td> <td data-bbox="1675 520 1765 588">18,0</td> <td data-bbox="1765 520 1850 588">9,2</td> <td data-bbox="1850 520 1928 588">17,0</td> <td data-bbox="1928 520 2018 588">Järnväg: ≥6,7</td> </tr> </table>	Vägbro över järnvägen för ny sträckning för väg 629	Plattbro i betong	59+686	13,9+ 15,0+ 21,5×2+ 19,4+ 17,0  (sett från söder till norr)	10,0	–	Järnväg: ≥6,7	Vägbro över järnvägen för väg 625	Platttribro med angränsande stödmurar	62+324	22,5	8,5	21,2	Järnväg: ≥7,5	Vägbro över järnvägen för väg 608	Platttribro med angränsande stödmurar	69+012	18,0	9,2	17,0	Järnväg: ≥6,7
Vägbro över järnvägen för ny sträckning för väg 629	Plattbro i betong	59+686	13,9+ 15,0+ 21,5×2+ 19,4+ 17,0  (sett från söder till norr)	10,0	–	Järnväg: ≥6,7																															
Vägbro över järnvägen för väg 608	Platttribro med angränsande stödmurar	69+012	18,0	9,2	17,0	Järnväg: ≥6,7																															
Vägbro över järnvägen för ny sträckning för väg 629	Plattbro i betong	59+686	13,9+ 15,0+ 21,5×2+ 19,4+ 17,0  (sett från söder till norr)	10,0	–	Järnväg: ≥6,7																															
Vägbro över järnvägen för väg 625	Platttribro med angränsande stödmurar	62+324	22,5	8,5	21,2	Järnväg: ≥7,5																															
Vägbro över järnvägen för väg 608	Platttribro med angränsande stödmurar	69+012	18,0	9,2	17,0	Järnväg: ≥6,7																															
<p>Avsnitt 4.3.6 Teknik och järnvägsdrift</p> <p>Ändringen gäller uppdatering av teknikgårdar och signalskåp</p>	<p>Längs delsträckan uppförs 17 teknikgårdar och 52 signalskåp.</p>	<p>Längs delsträckan uppförs 18 teknikgårdar och 69 signalskåp.</p>																																			



Dokument och avsnitt	Ursprunglig formulering/figur			Ny formulering/figur		
<p>Avsnitt 4.3.6 Teknik och järnvägsdrift</p> <p>Ändringen gäller justering och borttagning/tillägg av placeringar av järnvägsteknisk utrustning längs delsträckan i tabell 13</p>	Västra delen av bibanan			Västra delen av bibanan		
	63+478	Södra sidan	Teknikgård	63+478	Södra sidan	Teknikgård
	64+812	Södra sidan	Teknikgård	64+812	Södra sidan	Teknikgård
	62+879	Södra sidan	Signalskåp	62+888	Södra sidan	Signalskåp
	63+261	Södra sidan	Signalskåp	62+892	Södra sidan	Signalskåp
	63+263	Norra sidan	Signalskåp	63+255	Södra sidan	Signalskåp
	63+502	Södra sidan	Signalskåp	63+261	Södra sidan	Signalskåp
	63+512	Södra sidan	Signalskåp	63+263	Norra sidan	Signalskåp
	63+585	Södra sidan	Signalskåp	63+502	Södra sidan	Signalskåp
	63+601	Södra sidan	Signalskåp	63+507	Södra sidan	Signalskåp
	63+603	Södra sidan	Signalskåp	63+585	Södra sidan	Signalskåp
	63+707	Södra sidan	Signalskåp	63+603	Södra sidan	Signalskåp
	63+816	Norra sidan	Signalskåp	63+707	Södra sidan	Signalskåp
	63+820	Norra sidan	Signalskåp	63+804	Norra sidan	Signalskåp
	64+193	Södra sidan	Signalskåp	63+809	Norra sidan	Signalskåp
	66+567	Södra sidan	Signalskåp	63+813	Norra sidan	Signalskåp
	66+571	Södra sidan	Signalskåp	64+196	Södra sidan	Signalskåp
	66+608	Norra sidan	Signalskåp	64+200	Södra sidan	Signalskåp
	66+612	Norra sidan	Signalskåp	64+758	Södra sidan	Signalskåp
				65+056	Södra sidan	Signalskåp
				65+060	Södra sidan	Signalskåp
			65+151	Södra sidan	Signalskåp	

Dokument och avsnitt	Ursprunglig formulering/figur			Ny formulering/figur		
	Den nya stambanan			Den nya stambanan		
	47+358	Södra sidan	Signalskåp	47+358	Södra sidan	Signalskåp
	47+501	Norra sidan	Signalskåp	47+501	Norra sidan	Signalskåp
	47+500	Norra sidan	Teknikgård med radiotorn	47+500	Norra sidan	Teknikgård med radiotorn
	47+601	Norra sidan	Signalskåp	47+601	Norra sidan	Signalskåp
	47+743	Södra sidan	Signalskåp	47+743	Södra sidan	Signalskåp
	48+435	Norra sidan	Signalskåp	48+653	Norra sidan	Signalskåp
	48+439	Norra sidan	Signalskåp	48+658	Norra sidan	Signalskåp
	49+685	Södra sidan	Signalskåp	49+685	Södra sidan	Signalskåp
	49+685	Norra sidan	Signalskåp	49+685	Norra sidan	Signalskåp
	49+715	Norra sidan	Teknikgård med radiotorn	49+715	Norra sidan	Teknikgård med radiotorn
	51+290	Södra sidan	Signalskåp	51+290	Södra sidan	Signalskåp
	51+294	Södra sidan	Signalskåp	51+294	Södra sidan	Signalskåp
	52+862	Södra sidan	Signalskåp	51+885	Norra sidan	Teknikgård med radiotorn
	52+866	Södra sidan	Signalskåp	52+862	Södra sidan	Signalskåp
	54+000	Norra sidan	Teknikgård med radiotorn	52+866	Södra sidan	Signalskåp
	54+399	Södra sidan	Signalskåp	54+000	Norra sidan	Teknikgård med radiotorn
	54+404	Södra sidan	Signalskåp	54+399	Södra sidan	Signalskåp
	56+130	Södra sidan	Teknikgård med radiotorn	54+404	Södra sidan	Signalskåp
	56+552	Södra sidan	Signalskåp	56+130	Södra sidan	Teknikgård med radiotorn
	56+556	Södra sidan	Signalskåp	56+552	Södra sidan	Signalskåp
	58+120	Norra sidan	Teknikgård med radiotorn	56+556	Södra sidan	Signalskåp
	59+211	Norra sidan	Signalskåp	58+120	Norra sidan	Teknikgård med radiotorn
	59+215	Norra sidan	Signalskåp	59+211	Norra sidan	Signalskåp
	60+150	Norra sidan	Teknikgård med radiotorn	59+215	Norra sidan	Signalskåp
	60+966	Norra sidan	Signalskåp	60+315	Norra sidan	Teknikgård med radiotorn



Dokument och avsnitt	Ursprunglig formulering/figur			Ny formulering/figur		
	60+971	Norra sidan	Signalskåp	60+483	Södra sidan	Signalskåp
	61+100	Södra sidan	Kopplingscentral	60+500	Södra sidan	Kopplingscentral
	62+103	Norra sidan	Teknikgård	60+959	Norra sidan	Signalskåp
	62+316	Södra sidan	Teknikgård med radiotorn	60+963	Norra sidan	Signalskåp
	63+075	Norra sidan	Teknikgård	61+178	Norra sidan	Teknikgård
	63+326	Norra sidan	Signalskåp	61+520	Norra sidan	Signalskåp
	64+200	Södra sidan	Teknikgård med radiotorn	61+524	Norra sidan	Signalskåp
	65+257	Södra sidan	Signalskåp	61+552	Södra sidan	Signalskåp
	65+262	Södra sidan	Signalskåp	61+750	Norra sidan	Signalskåp
	66+150	Södra sidan	Teknikgård med radiotorn	62+163	Norra sidan	Signalskåp
	65+888	Södra sidan	Signalskåp	62+244	Norra sidan	Signalskåp
	66+029	Norra sidan	Signalskåp	62+244	Norra sidan	Teknikgård med radiotorn
	66+138	Norra sidan	Signalskåp	62+592	Norra sidan	Signalskåp
	66+274	Södra sidan	Signalskåp	62+596	Norra sidan	Signalskåp
	67+452	Södra sidan	Signalskåp	62+600	Norra sidan	Signalskåp
	67+457	Södra sidan	Signalskåp	62+736	Södra sidan	Signalskåp
	67+975	Södra sidan	Teknikgård med radiotorn	62+764	Södra sidan	Signalskåp
	68+650	Södra sidan	Teknikgård	62+906	Norra sidan	Signalskåp
				62+910	Norra sidan	Signalskåp
				62+914	Norra sidan	Signalskåp
				63+075	Norra sidan	Teknikgård

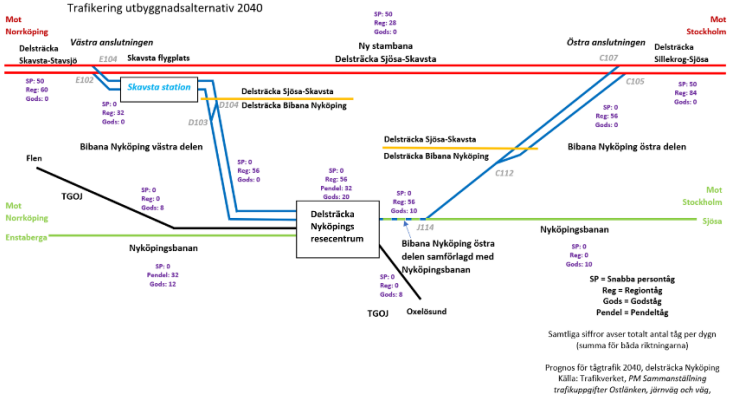
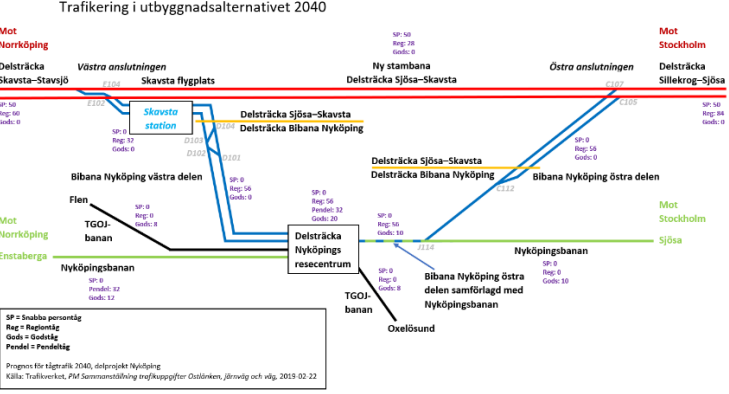
Dokument och avsnitt	Ursprunglig formulering/figur	Ny formulering/figur		
		63+350	Norra sidan	Signalskåp
		63+354	Norra sidan	Signalskåp
		63+514	Norra sidan	Signalskåp
		63+518	Norra sidan	Signalskåp
		64+032	Södra sidan	Teknigård med radiotorn
		65+257	Norra sidan	Signalskåp
		65+262	Norra sidan	Signalskåp
		66+150	Södra sidan	Teknigård med radiotorn
		67+452	Södra sidan	Signalskåp
		67+457	Södra sidan	Signalskåp
		67+975	Södra sidan	Teknigård med radiotorn
		68+650	Södra sidan	Teknigård
<p>Avsnitt 4.3.7 Anpassning av allmänna vägar</p> <p>Ändringen gäller justering av förklarande ord för korsning av infrastruktur.</p>	<p>Samtliga korsningar med annan infrastruktur, såsom vägar, gång- och cykelvägar samt järnvägar sker planskilt.</p>	<p>Samtliga korsningar med <i>befintlig</i> infrastruktur, såsom vägar, gång- och cykelvägar samt järnvägar sker planskilt.</p>		
<p>Avsnitt 4.3.7 Anpassning av allmänna vägar</p> <p>Ändringen gäller beskrivning av väg 625</p>	<p>Väg 625 stängs där den korsas av Ostlänken vid km 62+310. Vägen läggs om norr om banan och ansluter österut till den nya sträckningen för väg 629. Delar av det befintliga vägområdet för väg 625 dras därmed in från allmänt underhåll.</p>	<p>Väg 625 korsar Ostlänken vid km 62+290. Vägen förläggs på bro och passerar över Ostlänken vid km 62+324. Ungefär 700 meter av vägen påverkas när vägen dras om och får ett nytt läge västerut. Detta görs för att få en vinkelrät korsning med den nya stambanan. Delar av det befintliga vägområdet för väg 625 dras därmed in från allmänt underhåll.</p>		





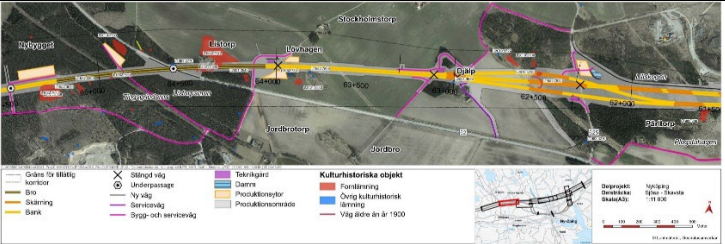
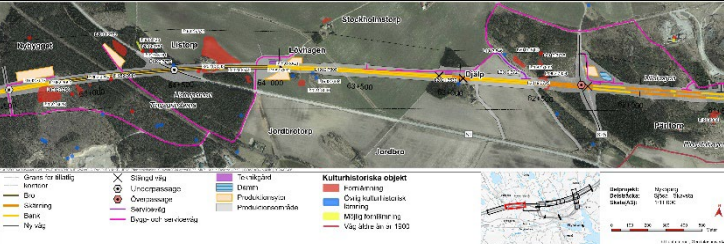
Dokument och avsnitt	Ursprunglig formulering/figur				Ny formulering/figur			
<p>Avsnitt 4.3.7 Anpassning av allmänna vägar</p> <p>Ändringen gäller justering av fördröjningsåtgärder för vatten i tabell 14</p>	Längdmätning (km)	Placering i förhållande till spår	Typ av fördröjningsåtgärd	Recipient	Längdmätning (km)	Placering i förhållande till spår	Typ av fördröjningsåtgärd	Recipient
	48+270	Norra sidan	Fördröjningsdike	Svärtaån via skogs- och åkerdike	48+270	Norra sidan	Fördröjningsdike	Svärtaån via skogs- och åkerdike
	49+660	Södra sidan	Damm och fördröjningsdike	Svärtaån via dike	49+660	Södra sidan	Damm och fördröjningsdike	Svärtaån via dike
	51+010	Södra sidan	Torrdamm	Tunsättersbäcken via diken	51+010	Södra sidan	Torrdamm	Tunsättersbäcken via diken
	51+920 (östra bibanan)	Östra sidan	Damm	Tunsättersbäcken via dike	51+920 (östra bibanan)	Östra sidan	Damm	Tunsättersbäcken via dike
	53+770	Norra sidan	Fördröjningsdike	Tunsättersbäcken via dike	51+640	Södra sidan	Damm	Tunsättersbäcken
	53+860	Södra sidan	Fördröjningsdike	Nyköpingsån via diken	53+770	Norra sidan	Fördröjningsdike	Tunsättersbäcken via dike
	54+400	Södra sidan	Fördröjningsdike	Nyköpingsån via dike	53+860	Södra sidan	Fördröjningsdike	Nyköpingsån via diken
	55+420	Norra och södra sidan	Fördröjningsdike	Nyköpingsån via diken	55+420	Norra och södra sidan	Fördröjningsdike	Nyköpingsån via diken
	60+820	Norra sidan	Fördröjningsdike	Långhalsen via diken	60+810	Norra och södra sidan	Fördröjningsdike	Kisängsfjärden
	61+605	Norra sidan	Fördröjningsdike	Långhalsen via diken	60+820	Norra och södra sidan	Fördröjningsdike	Kisängsfjärden
	62+230	Norra sidan	Damm	Idbäcken via diken	61+605	Norra sidan	Fördröjningsdike	Kisängsfjärden och Idbäcken
	62+340	Södra sidan	Fördröjningsdike	Idbäcken	62+200	Norra sidan	Damm	Idbäcken via diken
	62+900	Södra sidan	Fördröjningsdike	Idbäcken	62+340	Södra sidan	Fördröjningsdike	Idbäcken
	66+850	Norra sidan	Torrdamm	Infiltration	62+900	Södra sidan	Fördröjningsdike	Idbäcken
	69+340	Norra sidan	Fördröjningsdike	Yngaren via dike	66+850	Norra sidan	Torrdamm	Infiltration
					69+260	Norra sidan	Fördröjningsdike	Yngaren via dike

Dokument och avsnitt	Ursprunglig formulering/figur			Ny formulering/figur																																																															
<p>Avsnitt 4.3.11 Servicevägar</p> <p>Ändringen gäller justering av servicevägar i tabell 14</p>	<table border="1"> <tr><td>59+550–60+500</td><td>Södra sidan</td><td>Åtkomst till teknikgård vid km 63+478 (bibanans längdmätning), flera signalskåp, spårväxlar, ytor mellan spår och banorna samt till stationens plattform</td></tr> <tr><td>60+100–60+200</td><td>Norra sidan</td><td>Åtkomst till teknikgård vid km 60+150</td></tr> <tr><td>61+150–61+250</td><td>Södra sidan</td><td>Åtkomst till teknikgård och kopplingscentral vid km 64+812 (bibanans längdmätning)</td></tr> <tr><td>62+100–62+250</td><td>Norra sidan</td><td>Åtkomst till damm vid km 62+230 och till signalskåp</td></tr> <tr><td>62+230–62+400</td><td>Norra sidan</td><td>Åtkomst till ytorna mellan stambanan och bibanan</td></tr> <tr><td>62+900</td><td>Södra sidan</td><td>Åtkomst till spårväxlar</td></tr> <tr><td>62+900–63+270</td><td>Norra sidan</td><td>Åtkomst till teknikgård vid km 63+075 och till spårväxlar</td></tr> <tr><td>63+130–63+300</td><td>Södra sidan</td><td>Åtkomst till spårväxlar</td></tr> <tr><td>64+000</td><td>Norra sidan</td><td>Åtkomst till teknikgård vid km 64+200 och parkeringsyta vid stambanan</td></tr> <tr><td>62+250–65+500</td><td>Norra och södra sidan</td><td>Åtkomst till signalskåp vid km 65+257 och 65+262 samt parkeringsyta vid stambanan</td></tr> </table>	59+550–60+500	Södra sidan	Åtkomst till teknikgård vid km 63+478 (bibanans längdmätning), flera signalskåp, spårväxlar, ytor mellan spår och banorna samt till stationens plattform	60+100–60+200	Norra sidan	Åtkomst till teknikgård vid km 60+150	61+150–61+250	Södra sidan	Åtkomst till teknikgård och kopplingscentral vid km 64+812 (bibanans längdmätning)	62+100–62+250	Norra sidan	Åtkomst till damm vid km 62+230 och till signalskåp	62+230–62+400	Norra sidan	Åtkomst till ytorna mellan stambanan och bibanan	62+900	Södra sidan	Åtkomst till spårväxlar	62+900–63+270	Norra sidan	Åtkomst till teknikgård vid km 63+075 och till spårväxlar	63+130–63+300	Södra sidan	Åtkomst till spårväxlar	64+000	Norra sidan	Åtkomst till teknikgård vid km 64+200 och parkeringsyta vid stambanan	62+250–65+500	Norra och södra sidan	Åtkomst till signalskåp vid km 65+257 och 65+262 samt parkeringsyta vid stambanan		<table border="1"> <tr><td>59+550–60+500</td><td>Södra sidan</td><td>Åtkomst till teknikgård vid km 63+478 (bibanans längdmätning), flera signalskåp, spårväxlar, kopplingscentralen vid km 60+500, ytor mellan spår och banorna samt till stationens plattform</td></tr> <tr><td>59+900–60+350</td><td>Norra sidan</td><td>Åtkomst till teknikgård vid km 60+315</td></tr> <tr><td>61+150–61+230</td><td>Norra sidan</td><td>Åtkomst till teknikgård vid km 61+150</td></tr> <tr><td>61+520–61+580</td><td>Norra sidan</td><td>Åtkomst till signalskåp</td></tr> <tr><td>61+720–61+780</td><td>Norra sidan</td><td>Åtkomst till signalskåp</td></tr> <tr><td>62+100–62+330</td><td>Norra sidan</td><td>Åtkomst till teknikgård, damm vid km 62+230 och till signalskåp</td></tr> <tr><td>62+230–62+400</td><td>Norra sidan</td><td>Åtkomst till ytorna mellan stambanan och bibanan</td></tr> <tr><td>62+600–62+800</td><td>Norra sidan</td><td>Åtkomst till signalskåp vid km 62+600</td></tr> <tr><td>62+900–63+515</td><td>Norra sidan</td><td>Åtkomst till teknikgård vid km 63+075, spårväxlar och till signalskåp vid km 63+514 och km 63+518</td></tr> <tr><td>64+000</td><td>Norra sidan</td><td>Åtkomst till teknikgård vid km 64+032 och parkeringsyta vid stambanan</td></tr> <tr><td>65+250–65+500</td><td>Norra och södra sidan</td><td>Åtkomst till signalskåp vid km 65+257 och 65+262 samt parkeringsyta vid stambanan</td></tr> </table>	59+550–60+500	Södra sidan	Åtkomst till teknikgård vid km 63+478 (bibanans längdmätning), flera signalskåp, spårväxlar, kopplingscentralen vid km 60+500, ytor mellan spår och banorna samt till stationens plattform	59+900–60+350	Norra sidan	Åtkomst till teknikgård vid km 60+315	61+150–61+230	Norra sidan	Åtkomst till teknikgård vid km 61+150	61+520–61+580	Norra sidan	Åtkomst till signalskåp	61+720–61+780	Norra sidan	Åtkomst till signalskåp	62+100–62+330	Norra sidan	Åtkomst till teknikgård, damm vid km 62+230 och till signalskåp	62+230–62+400	Norra sidan	Åtkomst till ytorna mellan stambanan och bibanan	62+600–62+800	Norra sidan	Åtkomst till signalskåp vid km 62+600	62+900–63+515	Norra sidan	Åtkomst till teknikgård vid km 63+075, spårväxlar och till signalskåp vid km 63+514 och km 63+518	64+000	Norra sidan	Åtkomst till teknikgård vid km 64+032 och parkeringsyta vid stambanan	65+250–65+500	Norra och södra sidan	Åtkomst till signalskåp vid km 65+257 och 65+262 samt parkeringsyta vid stambanan	
59+550–60+500	Södra sidan	Åtkomst till teknikgård vid km 63+478 (bibanans längdmätning), flera signalskåp, spårväxlar, ytor mellan spår och banorna samt till stationens plattform																																																																	
60+100–60+200	Norra sidan	Åtkomst till teknikgård vid km 60+150																																																																	
61+150–61+250	Södra sidan	Åtkomst till teknikgård och kopplingscentral vid km 64+812 (bibanans längdmätning)																																																																	
62+100–62+250	Norra sidan	Åtkomst till damm vid km 62+230 och till signalskåp																																																																	
62+230–62+400	Norra sidan	Åtkomst till ytorna mellan stambanan och bibanan																																																																	
62+900	Södra sidan	Åtkomst till spårväxlar																																																																	
62+900–63+270	Norra sidan	Åtkomst till teknikgård vid km 63+075 och till spårväxlar																																																																	
63+130–63+300	Södra sidan	Åtkomst till spårväxlar																																																																	
64+000	Norra sidan	Åtkomst till teknikgård vid km 64+200 och parkeringsyta vid stambanan																																																																	
62+250–65+500	Norra och södra sidan	Åtkomst till signalskåp vid km 65+257 och 65+262 samt parkeringsyta vid stambanan																																																																	
59+550–60+500	Södra sidan	Åtkomst till teknikgård vid km 63+478 (bibanans längdmätning), flera signalskåp, spårväxlar, kopplingscentralen vid km 60+500, ytor mellan spår och banorna samt till stationens plattform																																																																	
59+900–60+350	Norra sidan	Åtkomst till teknikgård vid km 60+315																																																																	
61+150–61+230	Norra sidan	Åtkomst till teknikgård vid km 61+150																																																																	
61+520–61+580	Norra sidan	Åtkomst till signalskåp																																																																	
61+720–61+780	Norra sidan	Åtkomst till signalskåp																																																																	
62+100–62+330	Norra sidan	Åtkomst till teknikgård, damm vid km 62+230 och till signalskåp																																																																	
62+230–62+400	Norra sidan	Åtkomst till ytorna mellan stambanan och bibanan																																																																	
62+600–62+800	Norra sidan	Åtkomst till signalskåp vid km 62+600																																																																	
62+900–63+515	Norra sidan	Åtkomst till teknikgård vid km 63+075, spårväxlar och till signalskåp vid km 63+514 och km 63+518																																																																	
64+000	Norra sidan	Åtkomst till teknikgård vid km 64+032 och parkeringsyta vid stambanan																																																																	
65+250–65+500	Norra och södra sidan	Åtkomst till signalskåp vid km 65+257 och 65+262 samt parkeringsyta vid stambanan																																																																	
<p>Avsnitt 4.3.15 Bortvalda utformningsalternativ</p> <p>Nytt stycke tillagt med motiv till borttagning av flyover</p>	-	<p><i>Borttagning av planskild anslutning mellan den västra bibanan och stambanan</i></p> <p>Till följd av regeringsbeslutet i december 2022 har ett antal kostnadsreducerande åtgärder identifierats, varav en inom ramen för denna järnvägsplan. Den nya inriktningen (se avsnitt 2.2) innebar att den planskilda anslutningen mellan bibanan och stambanan vid Skavsta ersattes med en anslutning i plan. Dialog om de identifierade åtgärderna har förts med berörda aktörer och beslutet om borttagning av den planskilda anslutningen togs i oktober 2023.</p> <p>En anslutning i plan minskar de totala kostnaderna för byggandet av järnvägen. Det totala markanspråket samt materialåtgången minskar också i samband med detta, vilket ytterligare reducerar kostnaderna för projektet.</p>																																																																	

Dokument och avsnitt	Ursprunglig formulering/figur	Ny formulering/figur																								
<p>Avsnitt 4.4.2 Fasadåtgärder och skyddad uteplats</p> <p>Ändringen gäller justerat antal byggnader som erbjuds fasadåtgärder</p>	<p>Totalt 17 byggnader kommer att erbjudas fasadåtgärder för att klara riktvärden för buller inomhus och 9 byggnader kommer att erbjudas uteplatsåtgärder för att klara riktvärdet vid uteplats.</p>	<p>Totalt 18 byggnader kommer att erbjudas fasadåtgärder för att klara riktvärden för buller inomhus och 9 byggnader kommer att erbjudas uteplatsåtgärder för att klara riktvärdet vid uteplats.</p>																								
<p>Avsnitt 4.4.2 Fasadåtgärder och skyddad uteplats</p> <p>En rad tillagd (61+250) i tabell 19</p>	<table border="1" data-bbox="539 523 1265 676"> <tr> <td>61+200</td> <td>GIRSTA 2:6</td> <td>Gabrielstorp 1</td> <td>Fasadåtgärder</td> </tr> <tr> <td>63+700</td> <td>FJÄLLSKÅR 3:7</td> <td>Hjalma Stockholmstorp 1</td> <td>Uteplatsåtgärder</td> </tr> <tr> <td>64+600</td> <td>FJÄLLSKÅR 3:17</td> <td>Bagghult 1</td> <td>Uteplatsåtgärder</td> </tr> </table>	61+200	GIRSTA 2:6	Gabrielstorp 1	Fasadåtgärder	63+700	FJÄLLSKÅR 3:7	Hjalma Stockholmstorp 1	Uteplatsåtgärder	64+600	FJÄLLSKÅR 3:17	Bagghult 1	Uteplatsåtgärder	<table border="1" data-bbox="1301 523 2024 676"> <tr> <td>61+200</td> <td>GIRSTA 2:6</td> <td>Gabrielstorp 1</td> <td>Fasadåtgärder</td> </tr> <tr> <td>61+250</td> <td>GIRSTA 2:6</td> <td>Gabrielstorp 1</td> <td>Fasadåtgärder</td> </tr> <tr> <td>63+700</td> <td>FJÄLLSKÅR 3:7</td> <td>Hjalma Stockholmstorp 1</td> <td>Uteplatsåtgärder</td> </tr> </table>	61+200	GIRSTA 2:6	Gabrielstorp 1	Fasadåtgärder	61+250	GIRSTA 2:6	Gabrielstorp 1	Fasadåtgärder	63+700	FJÄLLSKÅR 3:7	Hjalma Stockholmstorp 1	Uteplatsåtgärder
61+200	GIRSTA 2:6	Gabrielstorp 1	Fasadåtgärder																							
63+700	FJÄLLSKÅR 3:7	Hjalma Stockholmstorp 1	Uteplatsåtgärder																							
64+600	FJÄLLSKÅR 3:17	Bagghult 1	Uteplatsåtgärder																							
61+200	GIRSTA 2:6	Gabrielstorp 1	Fasadåtgärder																							
61+250	GIRSTA 2:6	Gabrielstorp 1	Fasadåtgärder																							
63+700	FJÄLLSKÅR 3:7	Hjalma Stockholmstorp 1	Uteplatsåtgärder																							
<p>Avsnitt 4.6 Erbjudande om förvärv</p> <p>Ändringen gäller justering av antal bullerberörda byggnader</p>	<p>Av de 48 bullerberörda byggnaderna är det 11 byggnader, fördelade på 10 fastigheter, som kommer att erbjudas förvärv (se Tabell 20).</p>	<p>Av de 49 bullerberörda byggnaderna är det 11 byggnader, fördelade på 10 fastigheter, som kommer att erbjudas förvärv (se Tabell 20).</p>																								
<p>Avsnitt 5.1.2 Vägar</p> <p>Ändringen gäller uppdatering av Figur 81</p>																										
<p>Avsnitt 5.1.2 Vägar</p> <p>Ändringen gäller uppdaterad beskrivning av väg 625</p>	<p>Vid km 62+310 korsar stambanan och bibanan den statliga väg 625. Eftersom bibanan passerar över stambanan här är det svårt att få till ytterligare en planskildhet för väg 625 och kopplingen måste därmed stängas. En ny sträckning för väg 625 anläggs därför norr om järnvägen från befintlig väg och</p>	<p>Vid km 62+290 korsar stambanan och bibanan den statliga väg 625. Väg 625 får en något förändrad sträckning, höjs och passerar över järnvägen strax väster om befintlig väg, vid km 62+324.</p>																								

Dokument och avsnitt	Ursprunglig formulering/figur	Ny formulering/figur
	<p>ansluter österut till den nya sträckningen för väg 629. De nya sträckningarna för såväl väg 629 som väg 625 anläggs innan den befintliga väg 625 stängs.</p>	
<p>Avsnitt 5.1.2 Vägar</p> <p>Ändringen gäller uppdatering av Figur 82</p>	 <p>Trafikerings utbyggnadsalternativ 2040</p> <p>SP = Snabb personlsg Reg = Regionlsg Gods = Godstlsg Pendel = Pendeltlsg</p> <p>Samtliga siffror avser totalt antal tåg per dygn (summa för båda riktningarna)</p> <p>Prognos för tågtrafik 2040, delprojekt Nyköping Källa: Trafikverket, PM Sammanställning trafikuppgifter Ostlänken, järnväg och väg, 2019-02-22</p>	 <p>Trafikerings i utbyggnadsalternativet 2040</p> <p>SP = Snabb personlsg Reg = Regionlsg Gods = Godstlsg Pendel = Pendeltlsg</p> <p>Prognos för tågtrafik 2040, delprojekt Nyköping Källa: Trafikverket, PM Sammanställning trafikuppgifter Ostlänken, järnväg och väg, 2019-02-22</p>
<p>Avsnitt 5.2 Trafik och användargrupper</p> <p>Ändringen gäller uppdaterad beskrivning gällande trafiksäkerhet</p>	<p>Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter ökar, eftersom inga passager i plan kommer att finnas på den nya anläggningen.</p>	<p>Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter ökar, eftersom alla passager mellan järnvägen och gång- och cykelvägar samt bilvägar kommer att anläggas planskilt.</p>
<p>Avsnitt 5.3.2 Detaljplaner</p> <p>Ändringen gäller uppdaterad beskrivning av detaljplanen P95-2</p>	<p>För att järnvägsplanen inte ska strida mot detaljplan P95-2 kommer delar av detaljplanen att upphävas och Nyköpings kommun har i september 2022 fattat beslut om att påbörja planprocessen. Enligt den preliminära tidplanen kommer beslutet om upphävande att kunna fattas under 2023.</p>	<p>För att järnvägsplanen inte ska strida mot detaljplan P95-2 har Nyköpings kommun i september 2022 fattat beslut om att påbörja planprocessen om upphävande av delar av detaljplanen. Upphävandet antogs av Nyköpings kommun den 3 oktober 2023 och vann laga kraft den 27 oktober 2023. Upphävandet innebär att område för järnvägsplanens permanenta markanspråk inte längre omfattas av någon gällande detaljplan.</p>



Dokument och avsnitt	Ursprunglig formulering/figur	Ny formulering/figur
<p>Avsnitt 5.3.2 Detaljplaner</p> <p>Ändringen gäller uppdaterad beskrivning av detaljplanen P13-18</p>	<p>För att järnvägsplanen inte ska strida mot detaljplan P13-18 kommer delar av detaljplanen att upphävas och Nyköpings kommun har i september 2022 fattat beslut om att påbörja planprocessen. Enligt den preliminära tidplanen kommer beslutet om upphävande att kunna fattas under 2023.</p>	<p>För att järnvägsplanen inte ska strida mot detaljplan P13-18 har Nyköpings kommun i september 2022 fattat beslut om att påbörja planprocessen om upphävande av delar av detaljplanen. Upphävandet antogs av Nyköpings kommun den 3 oktober 2023 och vann laga kraft den 27 oktober 2023. Upphävandet innebär att område för järnvägsplanens permanenta markanspråk inte längre omfattas av någon gällande detaljplan.</p>
<p>Avsnitt 5.5.3 Kulturmiljö</p> <p>Ändringen gäller uppdaterad beskrivning av fornlämningar</p>	<p>Vid Gabrielstorp kommer en stor del av den värdefulla fornlämningsmiljön att försvinna.</p>	<p>Vid Gabrielstorp kommer en del av den värdefulla fornlämningsmiljön att försvinna. De delar som inte påverkas direkt kommer att få en indirekt påverkan eftersom miljön splittras upp och den planerade anläggningen kommer att ligga nära de delar som bevaras.</p>
<p>Avsnitt 5.5.3 Kulturmiljö</p> <p>Ändringen gäller uppdatering av Figur 90</p>		
<p>Avsnitt 5.5.3 Kulturmiljö</p> <p>Ändringen gäller uppdatering av Figur 91</p>		

Dokument och avsnitt	Ursprunglig formulering/figur	Ny formulering/figur
<p>Avsnitt 5.5.4 Naturmiljö</p> <p>Ändringen gäller uppdatering av Figur 97</p>		
<p>Avsnitt 5.5.4 Naturmiljö</p> <p>Ändringen gäller uppdatering av Figur 98</p>		
<p>Avsnitt 5.5.4 Naturmiljö</p> <p>Ändringen gäller uppdatering av Figur 100</p>		
<p>Avsnitt 5.5.7 Buller</p> <p>Ändringen gäller tillkommande bullerberörda byggnader</p>	<p>Totalt 48 byggnader är bullerberörda med avseende på Ostlänken, varav 42 är bostäder, en skola, en förskola med tre byggnader, ett hotell och en scoutgård (se Figur 101).</p>	<p>Totalt 49 byggnader är bullerberörda med avseende på Ostlänken, varav 43 är bostäder, en skola, en förskola med tre byggnader, ett hotell och en scoutgård (se Figur 101).</p>
<p>Avsnitt 5.5.11 Risk och säkerhet</p> <p>Ändringen gäller specificerad beskrivning</p>	<p>På Ostlänken förekommer inte heller några plankorsningar utan alla passager kommer att ske över respektive under järnvägen.</p>	<p>På Ostlänken förekommer inte heller några plankorsningar utan alla passager <i>med befintlig infrastruktur</i> kommer att ske över respektive under järnvägen.</p>

Dokument och avsnitt	Ursprunglig formulering/figur	Ny formulering/figur																																								
<p>Avsnitt 5.5.11 Risk och säkerhet</p> <p>Ändringen gäller borttagen utgången text angående väg 625.</p>	<p>Åtkomst västerifrån sker idag via väg 52 och väg 625. Den anslutningen kommer att stängas vilket innebär att utryckningsfordon får köra längre västerut på väg 52 och därefter ansluta till väg 625 via Stockholmstorp. Körsträckan för fordon som kommer österifrån på väg 52 blir cirka tre kilometer längre.</p>	<p>Åtkomst västerifrån sker via väg 52 och väg 625.</p>																																								
<p>Avsnitt 5.6 Samhällsekonomisk bedömning</p> <p>Nytt stycke tillagt med motiv till borttagning av flyover</p>	<p>-</p>	<p>I oktober 2023 meddelade Trafikverket beslutet om borttagning av flyover-konstruktionen för anslutningen mellan den västra bibanan och stambanan för att möjliggöra kostnadsbesparingar. Projektet gick därmed vidare med en mer kostnadseffektiv lösning, vilken innefattar bibanans anslutning till stambanan i plan (se närmare i avsnitt 4.3.15 under Borttagning av planskild anslutning mellan den västra bibanan och stambanan) och andra förändringar till följd av detta.</p>																																								
<p>Avsnitt 5.8.1 Översiktligt genomförande</p> <p>Ändringen gäller bibanans längd</p>	<p>Byggstart beräknas preliminärt till någon gång under 2026 eller 2027 och byggtiden för utbyggnad av delsträckan, motsvarande cirka 22 kilometer av den nya stambanan och cirka 7,5 kilometer av bibanan, beräknas till 7–8 år.</p>	<p>Byggstart beräknas preliminärt till någon gång under 2026 eller 2027 och byggtiden för utbyggnad av delsträckan, motsvarande cirka 22 kilometer av den nya stambanan och cirka 5,7 kilometer av bibanan, beräknas till 7–8 år.</p>																																								
<p>Avsnitt 5.8.2 Masshantering och transporter</p> <p>Ändringen gäller justerade tal för schakt och massor.</p>	<table border="1" data-bbox="539 1050 1256 1321"> <thead> <tr> <th>Typ</th> <th>Schakt (m³)</th> <th>Behov av massor i projektet (m³)</th> <th>Överskotts-/underskottsmassor (m³)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Berg</td> <td>1 982 000</td> <td>2 539 000</td> <td>-557 000</td> </tr> <tr> <td>Jord</td> <td>611 000 <input type="button" value="Close"/></td> <td>1 035 000</td> <td>-423 000</td> </tr> <tr> <td>Vegetationsavtäckning (jordbruksmark)</td> <td>65 000</td> <td>31 000</td> <td>34 000</td> </tr> <tr> <td>Vegetationsavtäckning (skogsmark)</td> <td>244 000</td> <td>-</td> <td>244 000</td> </tr> </tbody> </table>	Typ	Schakt (m³)	Behov av massor i projektet (m³)	Överskotts-/underskottsmassor (m³)	Berg	1 982 000	2 539 000	-557 000	Jord	611 000 <input type="button" value="Close"/>	1 035 000	-423 000	Vegetationsavtäckning (jordbruksmark)	65 000	31 000	34 000	Vegetationsavtäckning (skogsmark)	244 000	-	244 000	<table border="1" data-bbox="1301 1050 2018 1321"> <thead> <tr> <th>Typ</th> <th>Schakt (m³)</th> <th>Behov av massor i projektet (m³)</th> <th>Överskotts-/underskottsmassor (m³)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Berg</td> <td>1 960 000</td> <td>2 325 000</td> <td>-365 000</td> </tr> <tr> <td>Jord</td> <td>606 000</td> <td>1 042 000</td> <td>-436 000</td> </tr> <tr> <td>Vegetationsavtäckning (jordbruksmark)</td> <td>64 000</td> <td>32 000</td> <td>34 000</td> </tr> <tr> <td>Vegetationsavtäckning (skogsmark)</td> <td>237 000</td> <td>-</td> <td>237 000</td> </tr> </tbody> </table>	Typ	Schakt (m³)	Behov av massor i projektet (m³)	Överskotts-/underskottsmassor (m³)	Berg	1 960 000	2 325 000	-365 000	Jord	606 000	1 042 000	-436 000	Vegetationsavtäckning (jordbruksmark)	64 000	32 000	34 000	Vegetationsavtäckning (skogsmark)	237 000	-	237 000
Typ	Schakt (m³)	Behov av massor i projektet (m³)	Överskotts-/underskottsmassor (m³)																																							
Berg	1 982 000	2 539 000	-557 000																																							
Jord	611 000 <input type="button" value="Close"/>	1 035 000	-423 000																																							
Vegetationsavtäckning (jordbruksmark)	65 000	31 000	34 000																																							
Vegetationsavtäckning (skogsmark)	244 000	-	244 000																																							
Typ	Schakt (m³)	Behov av massor i projektet (m³)	Överskotts-/underskottsmassor (m³)																																							
Berg	1 960 000	2 325 000	-365 000																																							
Jord	606 000	1 042 000	-436 000																																							
Vegetationsavtäckning (jordbruksmark)	64 000	32 000	34 000																																							
Vegetationsavtäckning (skogsmark)	237 000	-	237 000																																							



Dokument och avsnitt	Ursprunglig formulering/figur	Ny formulering/figur
<p>Avsnitt 5.8.4 Byggskedets konsekvenser</p> <p>Ändringen gäller uppdaterad text om avstängning av väg 52 och 625.</p>	<p>När anslutningen stängs medges åtkomst längre västerut på väg 52 via väg över Stockholmstorp. Körsträckan för fordon som kommer österifrån på väg 52 blir cirka tre kilometer längre.</p>	<p>Anslutningen mellan väg 52 och väg 625 kommer att stängas i kortare perioder under byggtiden, när den nya väg 625 byggs ihop med den befintliga väg 625. Under tiden som anslutningen är stängd medges åtkomst längre västerut på väg 52 via väg över Stockholmstorp. Körsträckan för fordon som kommer österifrån på väg 52 blir cirka tre kilometer längre.</p>
<p>Avsnitt 5.8.5 Mark, vatten och resurshållning</p> <p>Ändringen gäller justering av text ang. behandling av PFAS</p>	<p>Efterbehandlingen av PFAS-förorenad mark ska utföras som ett förberedande arbete innan den huvudsakliga markentreprenaden startar.</p>	<p>Som ett förberedande arbete innan den huvudsakliga markentreprenaden startar har efterbehandlingen av PFAS-förorenad mark utförts under sommaren 2024.</p>
<p>Avsnitt 6.2</p> <p>Sammanställning av effekter och konsekvenser</p> <p>Ändringen gäller antalet bullerberörda byggnader</p>	<p>För 11 av de 48 bullerberörda byggnaderna är dock kostnaderna för bullerskyddsåtgärder högre än fastighetens marknadsvärde enligt en schablonvärdering.</p>	<p>För 11 av de 49 bullerberörda byggnaderna är dock kostnaderna för bullerskyddsåtgärder högre än fastighetens marknadsvärde enligt en schablonvärdering.</p>
<p>Avsnitt 9.2 Permanent markanspråk med äganderätt</p> <p>Ändringen gäller mängd ianspråktagen mark.</p>	<p>För delen Sjösa–Skavsta tas totalt cirka 130 hektar mark i anspråk permanent med äganderätt.</p>	<p>För delen Sjösa–Skavsta tas totalt cirka 120 hektar mark i anspråk permanent med äganderätt. Idag utgörs denna mark till största del av skogsmark (cirka 80 hektar) och jordbruksmark (cirka 25 hektar).</p>



Dokument och avsnitt	Ursprunglig formulering/figur	Ny formulering/figur
Avsnitt 9.2 Permanent markanspråk med servitutsrätt Ändringen gäller mängd ianspråktagen mark.	För delen Sjösa–Skavsta tas totalt cirka 65 hektar mark i anspråk permanent med servitutsrätt.	För delen Sjösa–Skavsta tas totalt cirka 65 hektar mark i anspråk permanent med servitutsrätt. Idag utgörs denna mark till största del av skogsmark (cirka 40 hektar) och jordbruksmark (cirka 20 hektar).
Avsnitt 9.3 Vägområde med vägrätt Ändringen gäller uppdaterad mängd ianspråktagen mark.	För delen Sjösa–Skavsta tas totalt cirka 15 hektar mark i anspråk för vägområde med vägrätt.	För delen Sjösa–Skavsta tas totalt cirka 12 hektar mark i anspråk för vägområde med vägrätt.
Avsnitt 9.4 Vägområde med inskränkt vägrätt Ändringen gäller uppdaterad mängd ianspråktagen mark för inskränkt vägrätt.	För delen Sjösa–Skavsta tas cirka 4 400 m <sup>2</sup> mark i anspråk med inskränkt vägrätt.	För delen Sjösa–Skavsta tas cirka 6 600 m <sup>2</sup> mark i anspråk med inskränkt vägrätt.
Avsnitt 9.5 Tillfälligt markanspråk med nyttjanderätt Ändringen gäller mängd ianspråktagen mark.	För delen Sjösa–Skavsta tas totalt cirka 75 hektar mark i anspråk med tillfällig nyttjanderätt.	För delen Sjösa–Skavsta tas totalt cirka 135 hektar mark i anspråk med tillfällig nyttjanderätt. <i>Idag utgörs denna mark till största del av skogsmark (cirka 80 hektar) och jordbruksmark (cirka 40 hektar).</i>
Avsnitt 9.6 Indragning av väg från allmänt underhåll Ändrad beskrivning av väg 625	Väg 625 korsar Ostlänken vid km 62+290. Vägen förläggs på bro och passerar över Ostlänken vid km 62+324. Ungefär 700 meter av vägen påverkas när vägen dras om och får ett nytt läge västerut med en mer vinkelrät korsning med den nya stambanan. Delar av det befintliga vägområdet för väg 625 dras därmed in från allmänt underhåll.	Delar av vägområdet för väg 625 kommer att dras in från allmänt underhåll, eftersom vägen får ett nytt läge västerut i samband med att den lyfts upp på bro över järnvägen vid km 62+324.

Dokument och avsnitt	Ursprunglig formulering/figur	Ny formulering/figur
Avsnitt 9.6 Indragning av väg från allmänt underhåll Ändringen gäller uppdaterad beskrivning av allmänt underhåll	En ny väg 629 planeras att anläggas cirka en kilometer väster om den befintliga vägen. På den norra sidan av banan byggs en anslutning västerut mot den befintliga väg 625. Dessa vägar ersätter därmed den funktion som går förlorad när den befintliga väg 629 och delar av väg 625 dras in (se närmare i avsnitt 5.1.2). Inte heller rätningen av väg 608 medför någon olägenhet för bygden, eftersom vägens sträckning endast förändras marginellt.	En ny väg 629 planeras att anläggas cirka en kilometer väster om den befintliga vägen och ersätter den funktion som går förlorad när den befintliga väg 629 dras in från allmänt underhåll (se närmare i avsnitt 5.1.2). Inte heller de förändrade sträckningarna av väg 625 och väg 608 medför någon olägenhet för bygden, eftersom förändringarna är små.
Avsnitt 11.1 Formell hantering Nytt stycke tillagt med motiv till kompletterande granskning	-	Till följd av regeringsbeslutet i december 2022 identifieras en kostnadsbesparande åtgärd inom ramen för denna järnvägsplan (se närmare i avsnitt 4.3.15 under <i>Borttagning av planskild anslutning mellan den västra bibanan och stambanan</i> ). Ändringen är att anse som väsentlig och därmed kungörs järnvägsplanen för kompletterande granskning.
Avsnitt 11.2.2 Detaljplaner Ändringar gäller justerad beskrivning av upphävda detaljplaner	För att järnvägsplanen inte ska strida mot detaljplan P95-2 och P13-18 kommer delar av detaljplanerna att upphävas och Nyköpings kommun har i september 2022 fattat beslut om att påbörja planprocessen. Enligt den preliminära tidplanen kommer beslutet om upphävande att kunna fattas under 2023.	För att järnvägsplanen inte ska strida mot någon detaljplan har Nyköpings kommun i september 2022 fattat beslut om att påbörja planprocessen om upphävande av delar av detaljplan P95-2 och P13-18. Upphävandena antogs av Nyköpings kommun den 3 oktober 2023 och vann laga kraft den 27 oktober 2023. Upphävandena innebär att område för järnvägsplanens permanenta markanspråk inte längre omfattas av någon gällande detaljplan.
Avsnitt 11.3.2 Tidplan Ändringen gäller bibanans längd	Byggtiden för utbyggnaden av delsträckan, motsvarande cirka 22 kilometer av den nya stambanan och cirka 7,5 kilometer av bibanan, beräknas till 7–8 år.	Byggtiden för utbyggnaden av delsträckan, motsvarande cirka 22 kilometer av den nya stambanan och cirka 5,7 kilometer av bibanan, beräknas till 7–8 år.

#### 4.5. Samrådsredogörelse

Dokument och avsnitt	Ursprunglig formulering/figur	Ny formulering/figur
Sammanfattning Stycke tillagt gällande kompletterande samrådsmöten som har hållits under 2024	-	Efter granskning av plan uppkom nya förutsättningar som innebar förändringar av anläggningens utformning på en delsträcka. Därför genomfördes kompletterande samråd med Nyköpings kommun, Region Sörmland, Skavsta flygplats, länsstyrelsen och en enskild fastighetsägare i november 2023 och oktober 2024.
Kapitel 4 Samråd – järnvägsplan Stycke tillagt gällande kompletterande samrådsmöten som har hållits under 2024	-	Efter granskning av plan uppkom nya förutsättningar som innebar förändringar av anläggningens utformning på en delsträcka. Därför genomfördes kompletterande samråd med Länsstyrelsen (se avsnitt 4.1.3), Region Sörmland (se avsnitt 4.2.3), Nyköpings kommun (se avsnitt 4.3.3), Skavsta flygplats (se avsnitt 4.4.1) och en enskild fastighetsägare (se avsnitt 4.5.4).
Avsnitt 4.1 Samråd med Länsstyrelsen i Södermanlands län Stycke tillagt gällande kompletterande samrådsmöten med länsstyrelsen som har hållits under 2024	-	Efter granskning av plan genomfördes kompletterande samråd med Länsstyrelsen vid fyra tillfällen (avsnitt 4.1.3). Ett tillfälle under 2023, den 30 november. Tre tillfällen under 2024; 29 februari, 25 april samt 20 juni.
Avsnitt 4.1.3 Samråd om ändringar efter granskning av plan 2024	-	Kompletterande samrådsmöten om ändringar efter granskning av plan har hållits under arbetet med förändringarna i järnvägsplanen. Vid samråden har förändringarna gällande flyover-konstruktionen, förändringar av väg 625 och placering av kopplinscentralen presenterats. För- och nackdelar med den

Dokument och avsnitt	Ursprunglig formulering/figur	Ny formulering/figur
Stycken tillagda gällande kompletterande samrådsmöten med länsstyrelsen som har hållits under 2024		<p>nya utformningen lyftes och förändring i påverkan och konsekvens för miljöaspekterna landskap, kulturmiljö, buller, grundvatten, förorenade områden, areella näringar samt risk och säkerhet. Under samråden presenterades tidplan för yttrande samt upplägg för PM kompletterande miljöbedömning.</p> <p>Länsstyrelsen lyfter på samrådsmöte att det är en fördel att väg 625 ligger kvar i sitt befintliga läge då räddningstjänsten kan nyttja den som åtkomst till flygplatsens västra del. På så sätt behöver enskilda vägar inte nyttjas. Med anledning av justering av väg 625 ställer Länsstyrelsen frågan om saneringsområdet för PFAS påverkas. Trafikverket kommer inte att ändra på det område som saneringsanmälan omfattar. Sanering kommer att utföras enligt tidigare plan.</p> <p>Ytterligare en fråga som lyftes var om hela servicevägen till kopplingscentralen utgår. Den nya placeringen av kopplingscentralen gör att en redan projekterad serviceväg kan förlängas något för att även ge åtkomst till kopplingscentralen.</p>
<p>Avsnitt 4.2 Samråd med Region Sörmland</p> <p>Stycke tillagt gällande kompletterande samrådsmöten med Nyköpings kommun som har hållits under 2024</p>	-	Efter granskning av plan genomfördes kompletterande samråd med Region Sörmland vid två tillfällen, den 20 december 2023 samt den 24 april 2024. Vid båda tillfällena deltog Nyköpings kommun och vid samrådet 2024 deltog även Skavsta flygplats. Vid mötena diskuterades de ändringar som gjorts efter granskning av plan.
Avsnitt 4.2.3 Samråd om ändringar efter granskning av plan 2024	-	Kompletterande samrådsmöten om ändringar efter granskning av plan har hållits under arbetet med förändringarna i järnvägsplanen. Vid de två samråden som har hållits har



Dokument och avsnitt	Ursprunglig formulering/figur	Ny formulering/figur
Stycken tillagda gällande kompletterande samrådsmöten med Region Sörmland som har hållits under 2024		<p>information och frågor om exempelvis motiven till ändringarna, tidplan för genomförande av ändringar, detaljfrågor gällande justering av flyover-konstruktionen väster om Skavsta samt ändring av väg 625 lyfts.</p> <p>Region Sörmland har vid dessa samråd lyft frågor om vilket underlag som ligger till grund för beslut att genomföra förändringarna samt att det inte verkar som att förändringen kommer föranleda några besparingar. Trafikverket svarar att det finns potential om besparingar så länge lösningen hålls kompakt. Besparingspotentialen är baserad på en spårlayout och under projekteringen verifieras den tekniska lösningen.</p>
<p>Avsnitt 4.3 Samråd med Nyköpings kommun</p> <p>Stycke tillagt gällande kompletterande samrådsmöten med Nyköpings kommun som har hållits under 2024</p>	-	<p>Kompletterande samrådsmöten om ändringar efter granskning av plan har hållits under arbetet med förändringarna i järnvägsplanen. Samråden hölls den 20 december 2023 samt den 24 april 2024 tillsammans med Region Sörmland vid det första tillfället och med Region Sörmland och Skavsta flygplats vid andra tillfället. Vid mötena diskuterades de ändringar som gjorts efter granskning av plan.</p>
<p>Avsnitt 4.3.3 Samråd om ändringar efter granskning av plan 2024</p> <p>Stycken tillagda gällande ändringar som har hållits under 2024</p>	-	<p>Kompletterande samrådsmöten om ändringar efter granskning av plan har hållits under arbetet med förändringarna i järnvägsplanen. Vid de två samråd som har hållits har information och frågor om exempelvis motiven till ändringarna, tidplan för genomförande av ändringar, detaljfrågor gällande justering av flyover-konstruktionen väster om Skavsta samt ändring av väg 625 lyfts.</p> <p>Kommunen lyfte frågor kopplade till deras detaljplanearbete i och med förändringen av väg 625 samt bärighetsklass för bron</p>

Dokument och avsnitt	Ursprunglig formulering/figur	Ny formulering/figur
		över väg 625. Då vägen är en allmän väg kommer bron ha full bärighet likt andra broar i projektet.
<p>Avsnitt 4.4.1 Samråd om ändringar efter granskning av plan 2024</p> <p>Stycke tillagt gällande kompletterande samrådsmöte med Skavsta flygplats som har hållits under 2024</p>	-	<p>Kompletterande samrådsmöten om ändringar efter granskning av plan har hållits under arbetet med förändringarna i järnvägsplanen. Vid det samråd som har hållits har information och frågor om exempelvis motiven till ändringarna, tidplan för genomförande av ändringar, detaljfrågor gällande justering av flyover-konstruktionen väster om Skavsta samt ändring av väg 625 lyfts. Samrådet hölls den 24 april 2024.</p> <p>Inga specifika frågor lyftes av flygplatsen.</p>
<p>Avsnitt 4.5 Samråd med enskilda som kan bli särskilt berörda</p> <p>Stycke tillagt gällande kompletterande samråd</p>	-	<p>Inkomna synpunkter från enskilda vid kompletterande samråd efter granskning av plan sammanfattas här (avsnitt 4.5.4).</p>
<p>Avsnitt 4.5.4 Samråd om ändringar efter granskning av plan 2024</p> <p>Stycke tillagt gällande kompletterande samråd med fastighetsägare som har hållits under 2024</p>	-	<p>Ett kompletterande samråd hölls med den enskilda fastighetsägaren som är berörd av förändringarna som gjorts efter granskning av plan. Samrådet hölls den 28 maj 2024. Vid samrådet informerades om de förändringar som gjorts; borttagning av flyover-konstruktionen, förändring gällande väg 625 samt omlokalisering av kopplingscentral. Frågor som lyftes från fastighetsägaren var främst kopplat till dagvattenhantering på åkermark och befintliga täckdiken samt möjlighet för fastighetsägaren att nyttja planerade servicevägar. Om befintliga täckdiken skadas kommer Trafikverket att ersätta dessa. Servicevägar som byggs i projektet kommer kunna nyttjas av fastighetsägaren.</p>

#### 4.6. PM Redovisning av tillåtlighetsprövad korridor

Dokument och avsnitt	Ursprunglig formulering/figur	Ny formulering/figur
<p>Bilagor</p> <p>Ändring avser borttagna detaljkartor och justerade namn.</p>	<p>Detalj-karta 1: Kopplingscentralen Gabrielstorp KM 61+000</p> <p>Detalj-karta 2: Pärltorp KM 61+700</p> <p>Detalj-karta 3: Enebylund KM 67+500</p> <p>Detalj-karta 4: Ängsäter KM 68+500</p> <p>Detalj-karta 5: Lövgölet KM 69+000</p>	<p>Detalj-karta 1: Enebylund KM 67+500</p> <p>Detalj-karta 2: Ängsäter KM 68+500</p> <p>Detalj-karta 3: Lövgölet KM 69+000</p>
<p>Kapitel 4</p> <p>Ändring avser var anläggningen tangerar den tillåtlighetsprövade korridoren.</p>	<p>På tre platser tangerar anläggningen, som omfattas av tillåtlighetsbeslutet, gränsen för den tillåtlighetsprövade korridoren:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Väster om Skavsta flygplats, KM 61+050, redovisas en kopplingscentral. Se detalj-karta 1.</li> <li>2. Väster om Skavsta flygplats, vid KM 61+700 (65+400 för bibanan) redovisas bibanans spår söder om stambanan. Se detalj-karta 2.</li> <li>3. I den västligaste delen av järnvägsplanen, KM 67+450–68+900, redovisas en längsgående serviceväg. Se detalj-karta 3–5.</li> </ol> <p>På samtliga platserna ovan ligger anläggningen inom tolkningsmånen för korridorgränsen.</p>	<p>På en plats tangerar anläggningen, som omfattas av tillåtlighetsbeslutet, gränsen för den tillåtlighetsprövade korridoren. Detta sker i den västligaste delen av järnvägsplanen, KM 67+450–68+900, där en längsgående serviceväg redovisas. Se detalj-karta 1–3. Längs denna sträckning ligger anläggningen inom tolkningsmånen för korridorgränsen.</p>

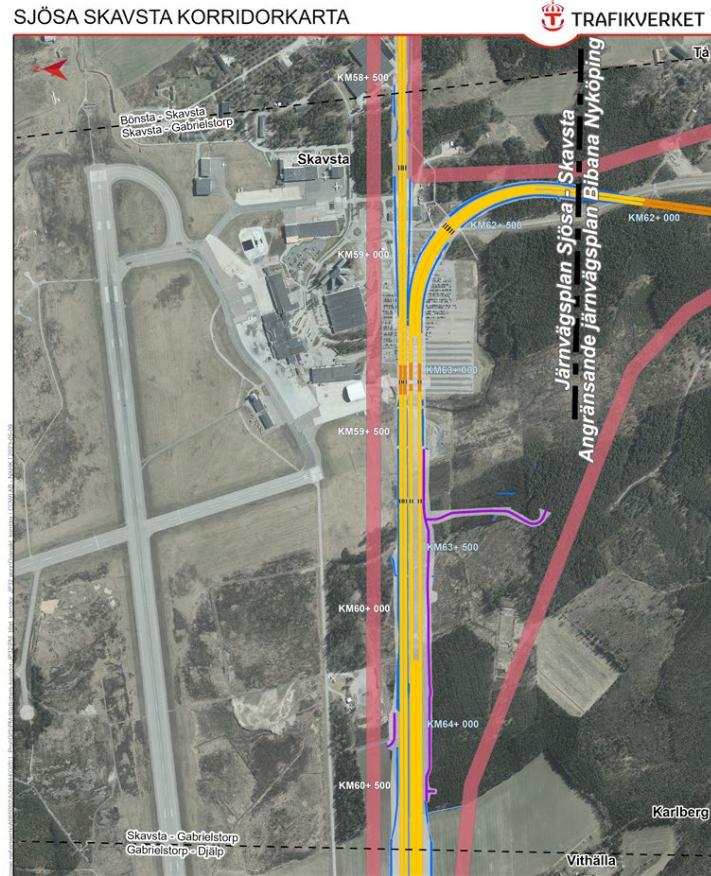
Dokument och avsnitt

Ursprunglig formulering/figur

Ny formulering/figur

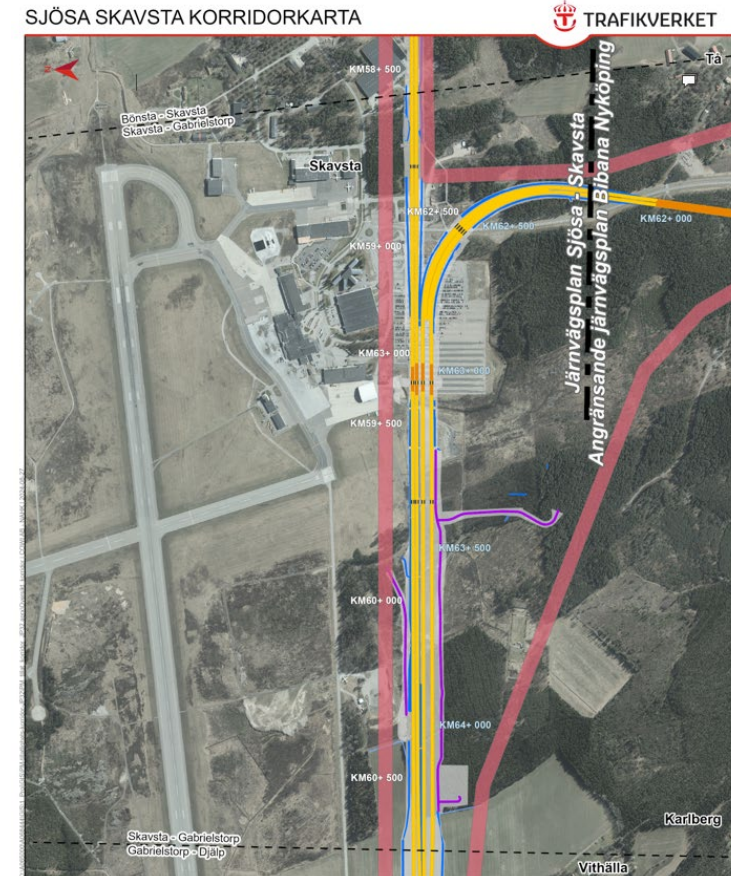
Karta 7

Ändringarna illustrerar motsvarande ändringar för plankarta 1300, 1400 och 1500



Karta 7 av 11  
Plats: Skavsta - Gabrielstorp  
Datum: 2023-05-30  
Skala (A4): 1:10 000

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan



Karta 7 av 11  
Plats: Skavsta - Gabrielstorp  
Datum: 2024-10-30  
Skala (A4): 1:10 000

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan



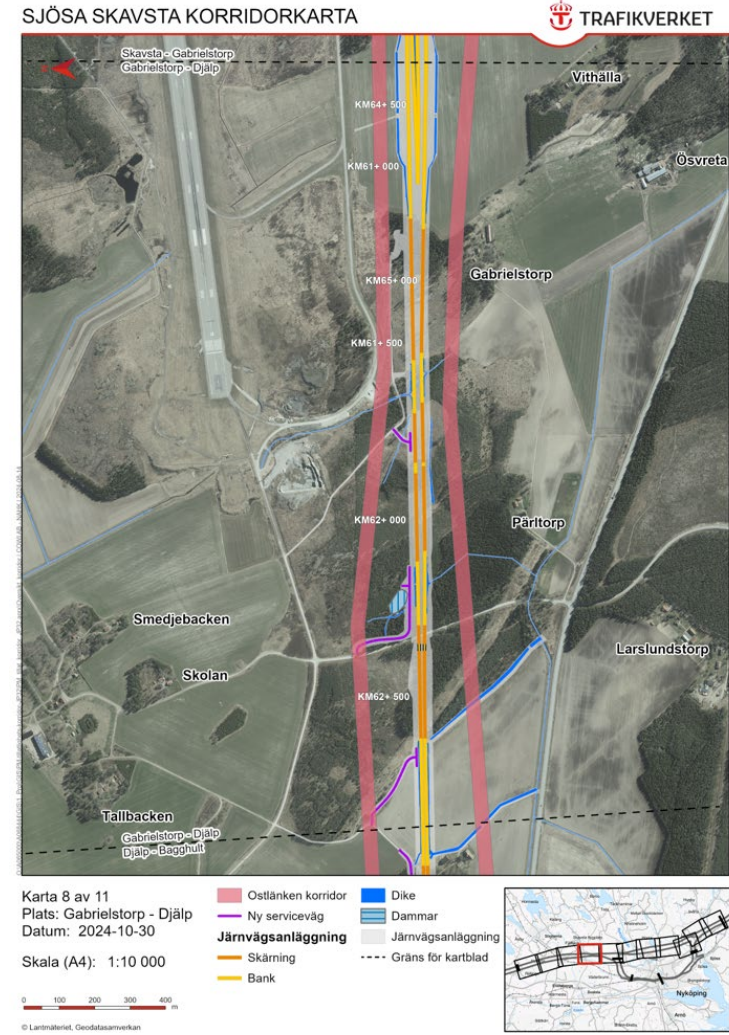
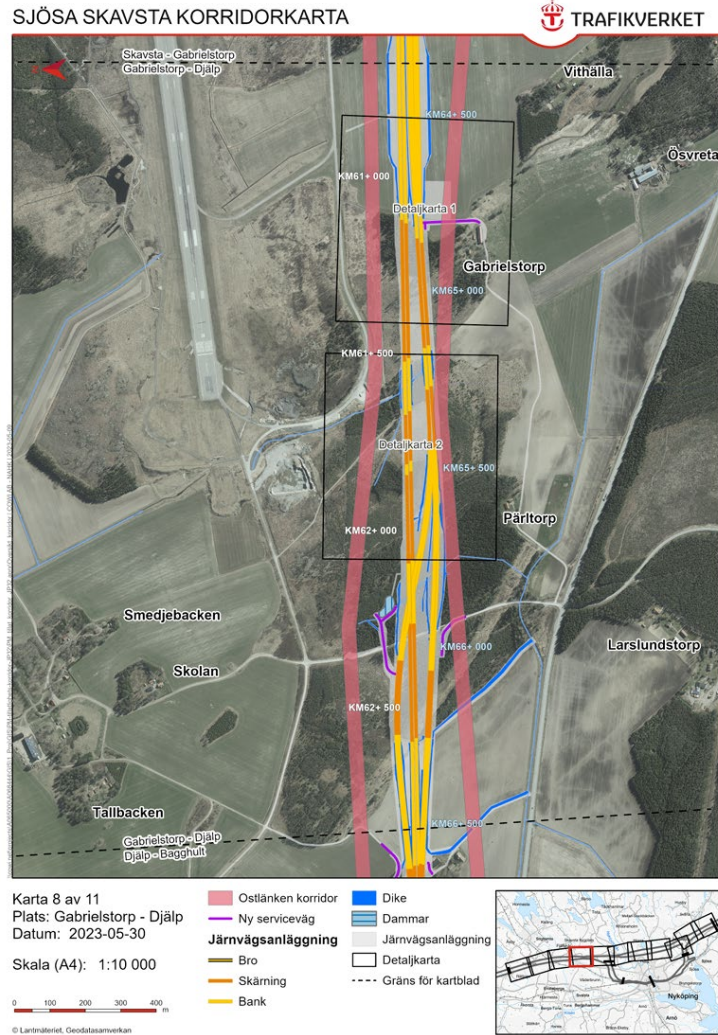
Dokument och avsnitt

Ursprunglig formulering/figur

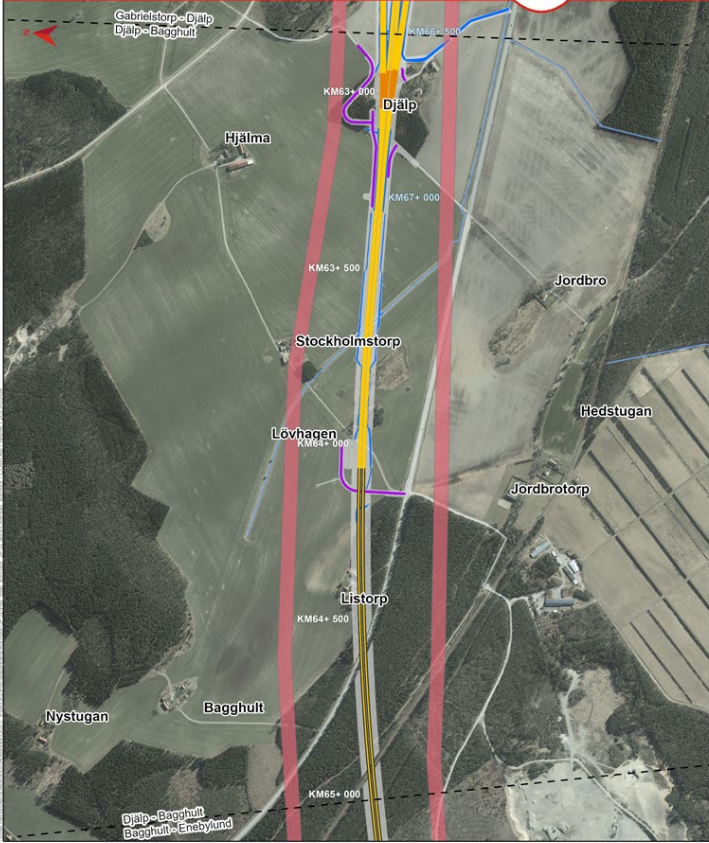
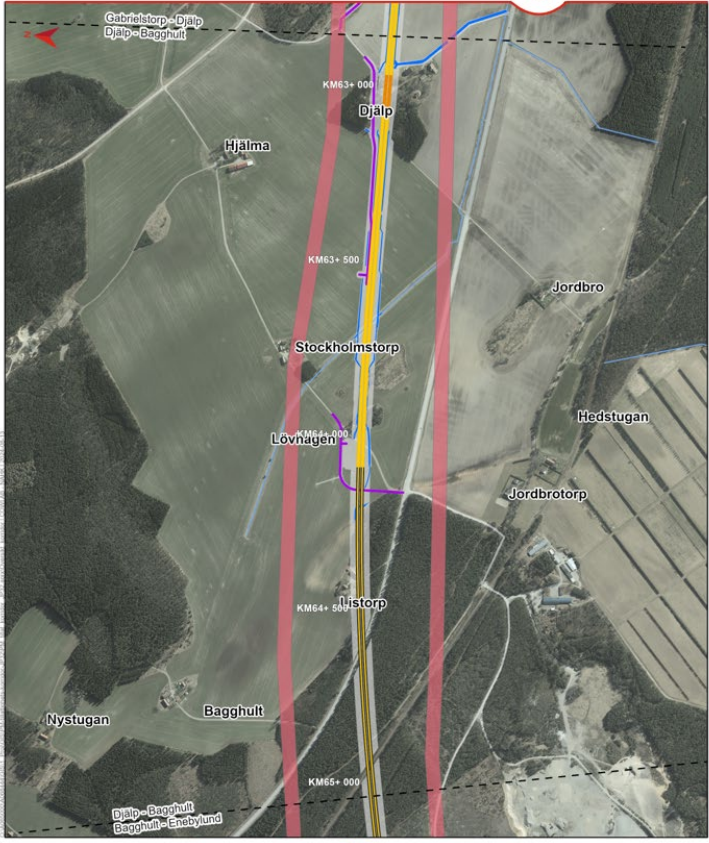
Ny formulering/figur

Karta 8

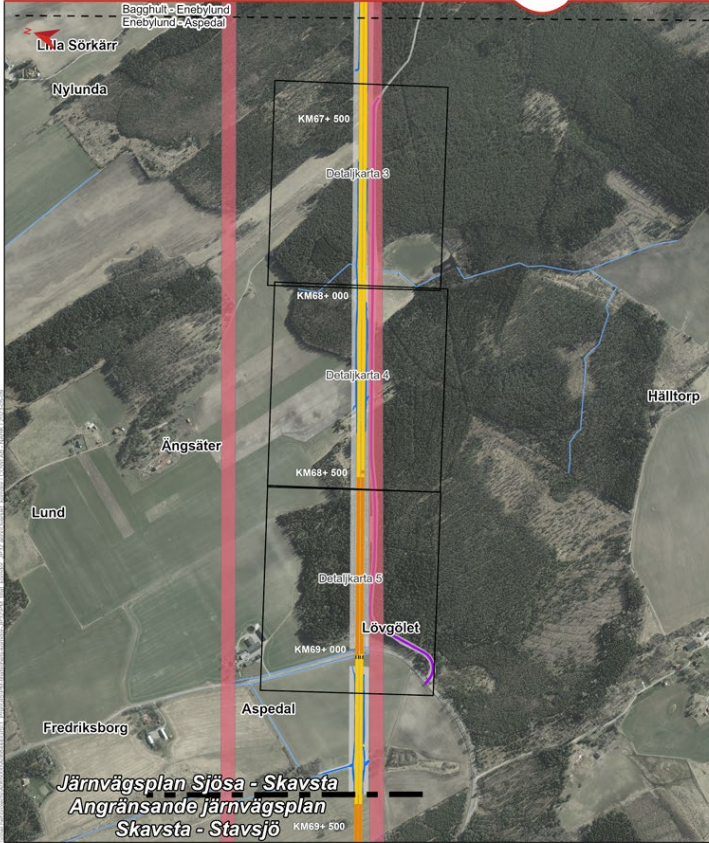
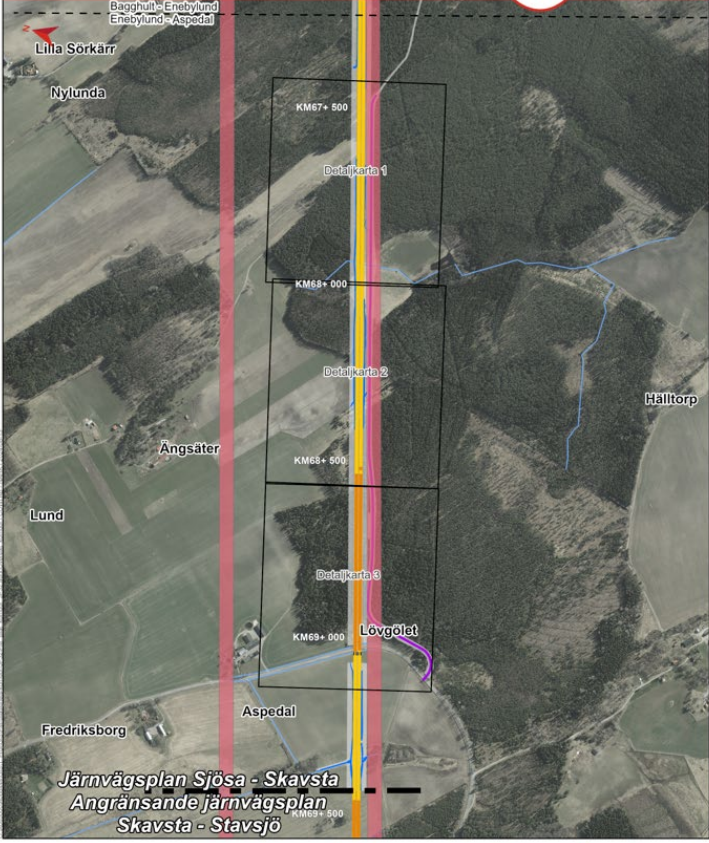
Ändringarna illustrerar motsvarande ändringar på plankarta 1500 och 1600

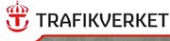






Dokument och avsnitt	Ursprunglig formulering/figur	Ny formulering/figur
<p>Karta 9</p> <p>Ändringarna illustrerar motsvarande ändringar för plankarta 1600, 1700 och 1800</p>	<p>SJÖSA SKAVSTA KORRIDORKARTA</p>  <p>Karta 9 av 11 Plats: Djälp - Bagghult Datum: 2023-05-30 Skala (A4): 1:10 000</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ostlänken korridor</li> <li>Ny serviceväg</li> <li>Järnvägsanläggning</li> <li>Bro</li> <li>Skärning</li> <li>Bank</li> <li>Dike</li> <li>Järnvägsanläggning</li> <li>Gräns för kartblad</li> </ul> <p>© Lantmäteriet, Geodatasamverkan</p>	<p>SJÖSA SKAVSTA KORRIDORKARTA</p>  <p>Karta 9 av 11 Plats: Djälp - Bagghult Datum: 2024-10-30 Skala (A4): 1:10 000</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ostlänken korridor</li> <li>Ny serviceväg</li> <li>Järnvägsanläggning</li> <li>Bro</li> <li>Skärning</li> <li>Bank</li> <li>Dike</li> <li>Järnvägsanläggning</li> <li>Gräns för kartblad</li> </ul> <p>© Lantmäteriet, Geodatasamverkan</p>



Dokument och avsnitt	Ursprunglig formulering/figur	Ny formulering/figur
<p>Karta 11</p> <p>Numrering av detaljkartor har ändrats</p>	<p><b>SJÖSA SKAVSTA KORRIDORKARTA</b></p>  <p> <b>Karta 11 av 11</b>  <b>Plats: Enebylund - Aspedal</b>  <b>Datum: 2023-05-30</b>  <b>Skala (A4): 1:10 000</b> </p> <p> <b>Järnvägsanläggning</b>      Gräns för järnvägsplan      Ostlänken korridor      Ny serviceväg      Bro      Skärning      Bank   </p> <p> <b>Gräns för järnvägsplan</b>  <b>Dike</b>      Järnvägsanläggning      Detaljkarta      Gräns för kartblad   </p> <p>© Lantmäteriet, Geodatasamverkan</p>	<p><b>SJÖSA SKAVSTA KORRIDORKARTA</b></p>  <p> <b>Karta 11 av 11</b>  <b>Plats: Enebylund - Aspedal</b>  <b>Datum: 2024-10-30</b>  <b>Skala (A4): 1:10 000</b> </p> <p> <b>Järnvägsanläggning</b>      Gräns för järnvägsplan      Ostlänken korridor      Ny serviceväg      Bro      Skärning      Bank   </p> <p> <b>Gräns för järnvägsplan</b>  <b>Dike</b>      Järnvägsanläggning      Detaljkarta      Gräns för kartblad   </p> <p>© Lantmäteriet, Geodatasamverkan</p>

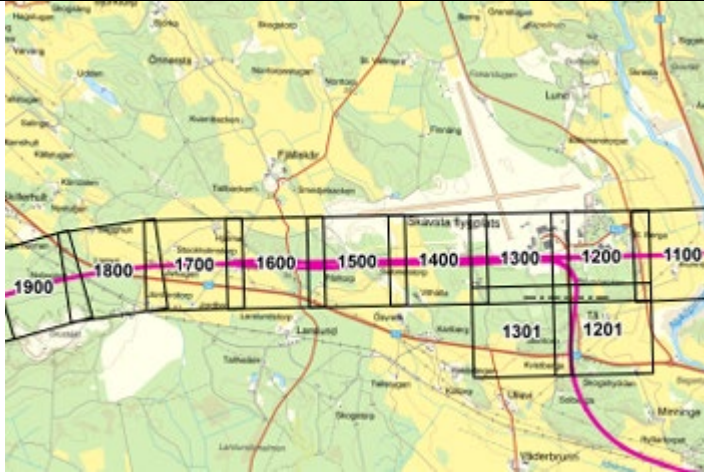

Dokument och avsnitt	Ursprunglig formulering/figur	Ny formulering/figur
<p>Detalj-karta 1 av 5</p> <p>Karta utgår i och med att kopplingscentralen flyttas.</p>	<p> <b>SJÖSA SKAVSTA KORRIDORKARTA</b>  </p>  <p>     Detaljkarta 1 av 5      Plats: Kopplingscentralen Gabrielstorp KM 61+000      Datum: 2023-05-30      Skala (A4): 1:2 500   </p> <p> <span style="color: red;">■</span> Ostlänken korridor  <span style="color: purple;">■</span> Aganderätt  <span style="color: blue;">■</span> Servitutsrätt   </p> <p>© Lantmäteriet, Geodatasamverkan</p>	<p>-</p>



Dokument och avsnitt	Ursprunglig formulering/figur	Ny formulering/figur
<p data-bbox="203 268 416 300">Detalj karta 2 av 5</p> <p data-bbox="203 323 501 427">Karta utgår i och med att bibanans anslutning förläggs i plan.</p>	<p data-bbox="546 280 887 304">SJÖSA SKAVSTA KORRIDORKARTA</p>  <p data-bbox="546 1169 725 1222">Detalj karta 2 av 5 Plats: Pärilorp KM 61+700 Datum: 2023-05-30</p> <p data-bbox="546 1233 696 1254">Skala (A4): 1:2 500</p> <p data-bbox="546 1278 734 1310">© Lantmäteriet, Geodatasamverkan</p>	<p data-bbox="1294 280 1305 296">-</p>

Dokument och avsnitt	Ursprunglig formulering/figur	Ny formulering/figur
<p>Detalj-karta 3 av 5/1 av 3</p> <p>Kartans namn och datum har justerats.</p>	<p>Detalj-karta 3 av 5</p> <p>Plats: Enebylund KM 67+500</p> <p>Datum: 2023-05-30</p>	<p>Detalj-karta 1 av 3</p> <p>Plats: Enebylund KM 67+500</p> <p>Datum: 2024-10-30</p>
<p>Detalj-karta 4 av 5/2 av 3</p> <p>Kartans namn och datum har justerats.</p>	<p>Detalj-karta 4 av 5</p> <p>Plats: Ängsäter KM 68+500</p> <p>Datum: 2023-05-30</p>	<p>Detalj-karta 2 av 3</p> <p>Plats: Ängsäter KM 68+500</p> <p>Datum: 2024-10-30</p>
<p>Detalj-karta 5 av 5/3 av 3</p> <p>Kartans namn och datum har justerats.</p>	<p>Detalj-karta 5 av 5</p> <p>Plats: Lövgölet KM 69+000</p> <p>Datum: 2023-05-30</p>	<p>Detalj-karta 3 av 3</p> <p>Plats: Lövgölet KM 69+000</p> <p>Datum: 2024-10-30</p>

## 4.7. Bladindelningsskarta

Dokument och avsnitt	Ursprunglig formulering/figur	Ny formulering/figur
<p>Bladindelningsskarta</p> <p>Ändring avser spårlinjens justerade anslutning till huvudbanan i plan.</p>		
<p>Bladindelningsskarta</p> <p>Datum justerat.</p>	<p>Filbenämning: OLP3-01-100-32-0_0-0001            Ärendenummer: TRV 2014/72085            Datum: 2023-05-30            Skala (A1): 1:35 000</p>	<p>Filbenämning: OLP3-01-100-32-0_0-0001            Ärendenummer: TRV 2014/72085            Datum: 2024-10-30            Skala (A1): 1:35 000</p>

## 5 Information till berörda av ändringen

De som berörs av ändringarna kommer att få ta del av dessa genom att planen kungörs för granskning på nytt. Om synpunkter inkommer under granskningen kommer dessa att redovisas och kommenteras i ett kompletterande granskningsutlåtande.

## 6 Kostnadsförändringar

Ändringarna av planen föranleder en kostnadsminskning på upp till 0,5 miljarder kronor<sup>3</sup>.

## 7 Ändring av miljökonsekvensbeskrivning

Ändringarna beskrivna i denna PM medför inga justeringar i miljökonsekvensbeskrivning godkänd 2023-03-31. Miljökonsekvenser till följd av den justerade utformningen i järnvägsplan Ostlänken, delen Sjösa–Skavsta, beskrivs i *PM Kompletterande miljöbedömning Skavsta*.

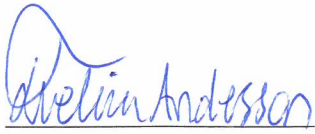
---

<sup>3</sup> [Kostnadsreducerande åtgärder i genomförandet av Ostlänken \(diva-portal.org\)](https://diva-portal.org)



Sundbyberg 30/10-2024

Ort, datum



Projektledare

Bilagor: Plankartor 1300, 1400, 1500, 1600, 1700, 1800, 1900, 2000.

Illustrationskartor 1300, 1400, 1500, 1600, 1700, 1800, 1900, 2000.

Illustrationsprofilritningar 1400, 1401, 1402, 1500, 1501, 1502, 1600, 1700, 1800, 1900.

Granskningshandling Ostlänken, järnvägsplan delen Sjösa–Skavsta, Nyköpings kommun, Södermanlands län, *Planbeskrivning 2023-05-30*.

Ostlänken, järnvägsplan delen Sjösa–Skavsta, Nyköpings kommun, Södermanlands län, *Samrådsredogörelse 2023-05-30*.

Ostlänken, järnvägsplan delen Sjösa–Skavsta, Nyköpings kommun, Södermanlands län, *PM Redovisning av tillåtighetsprövad korridor 2023-05-30*.

Ostlänken, järnvägsplan för delen Sjösa–Skavsta, Nyköpings kommun, Södermanlands län, *Miljökonsekvensbeskrivning 2023-03-29*.

Bladindelningsskarta för järnvägsplan delen Sjösa–Skavsta.





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

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