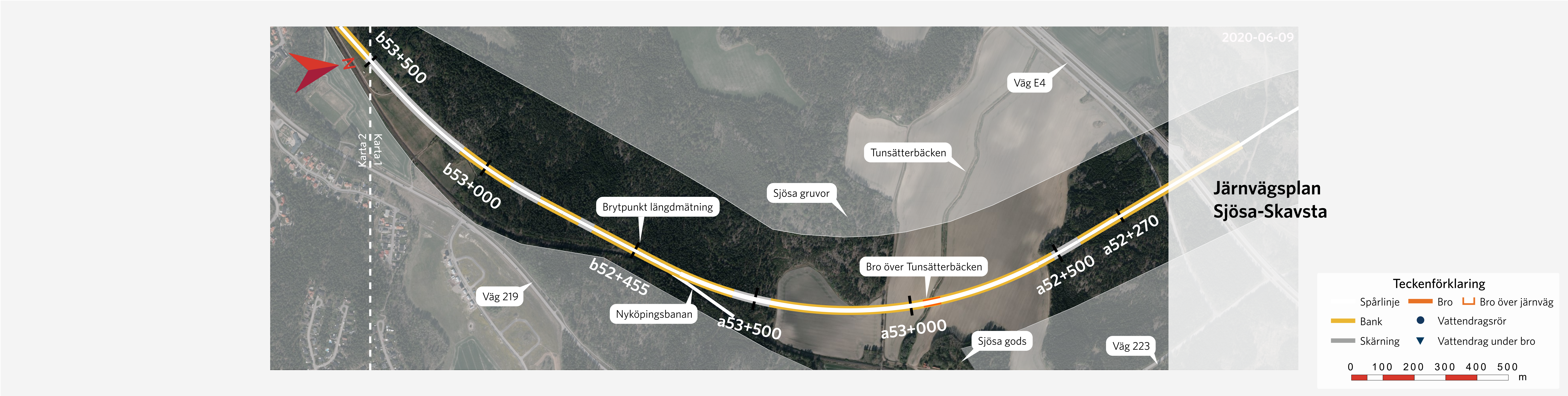


OSTLÄNKEN
DELPROJEKT NYKÖPING

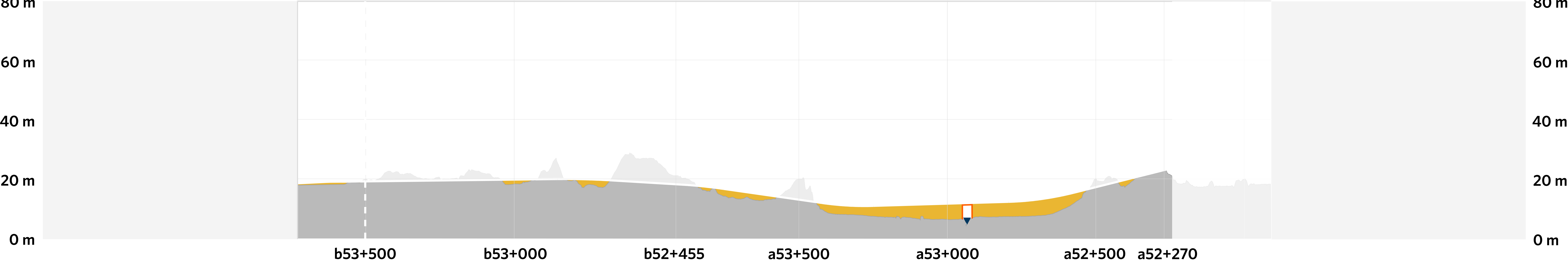


JÄRNVÄGSPLAN, DELEN BIBANA NYKÖPING
SJÖSA

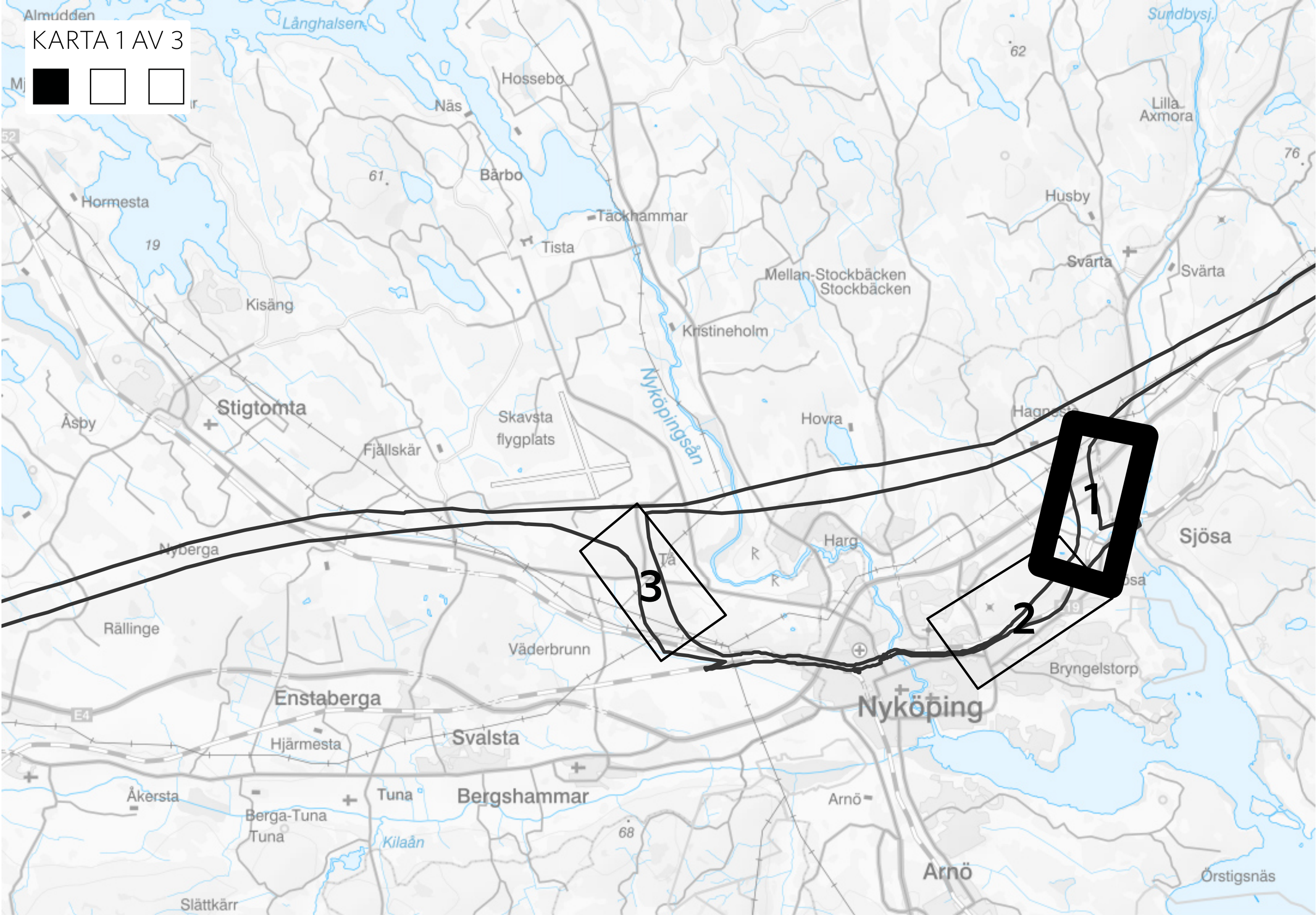
Ortografisk plankarta över områdets spårlinjeplacering



Profilkarta över områdets spårlinjeplacering



Översikt över delkartornas uppdelning



Området
I södra delen av området, i korridoren för bibanan, finns värdefull jordbruksmark kopplad till Sjösa gods. Vid godset finns även allér och parkmiljöer med högt naturvärde. Godset har en lång historisk kontinuitet och är känt sedan 1400-talet. Strax väster om Tunsätteråns dalgång och Sjösa gods finns en skogsklädd höjd, Sjösa gruvor, där malm bröts från 1500 fram till 1800-talet. Skogen används idag som närrekreationsområde för boende i Nyköpings tätort.

Förslag till spårlinje
Den spårlinje som presenteras ovan grundar sig i ett utredningsarbete där bland annat landskapets förutsättningar, känslighet och potential för förändring har bedömts. Alternativa lägen för spårlinjen har studerats utifrån bland annat miljö för de boende, ekonomi, tekniska förutsättningar samt påverkan på värdefulla natur- och kulturmiljöer. En samlad bedömning av de olika förutsättningarna har lett fram till föreslagen spårlinje.

Spårlinjens lokalisering i området påverkas av bibanans anslutningspunkt. Detta gör att spårtekniska krav kraftigt begränsar möjligheterna för alternativa lokaliseringar. Vid framtagandet av linjen har särskild hänsyn tagits till att möjliggöra så hög hastighet som möjligt för tåg på bibanan att ansluta till den nya stambanan.

De värdefulla jordbruksmarkerna vid Sjösa gods har påverkat lokalisering av spårlinjen för bibanan. Det har varit viktigt att undvika fragmentering av åkrar och för stor påverkan på de höga kulturmiljövärden som finns i området. Även området kring Sjösa gruvor som både utgör fornlämnningar med ett kulturhistoriskt värde

samt är ett förorenat område, har undvikits.

Den varierande topografin medför att järnvägen kommer att växla mellan att gå på broar, i skärningar och på bankar. Inte bara topografin påverkar spårlinjen, även bibanans passage av E4:an påverkar den nya stambanans höjdläge. Bibanans passage av Tunsätterbäcken sker på bro.

Den illustrativa linjen i kartan markerar det område vi föreslår att spåren ska gå. Linjen motsvarar inte det faktiska markbehovet; i det fortsatta arbetet kommer spårlinjen och markbehovet för järnvägen att bli mer detaljerat. Marken kommer att tas i anspråk med äganderätt och behövs bland annat för järnvägsanläggningens banvall, diken, slänter, teknikhus och servicevägar för underhåll. Detta betyder att vissa vägar som berörs av järnvägsanläggningen kan behöva dras om. I samband med byggandet kommer ytterligare mark, utöver den som tagits i anspråk med äganderätt, tillfälligt att tas i anspråk. Denna mark behövs till exempel för upplag av material och transportvägar.

Längdmätningen i området skiljer sig något från övriga sträckor. Detta beror på att den efter 53+500 följer den befintliga Nyköpingsbanans längdmätning (b) istället för den nya bibanans (a).

Möjlighet att påverka
Under hela planläggningsprocessen genomförs samråd och öppna hus för att ge information om projektet och ta emot synpunkter. Material till samråden kommer att finnas på Trafikverkets hemsida. Samråd utförs med enskilda som särskilt berörs, Nyköpings

kommun, Länsstyrelsen i Södermanlands län, andra berörda myndigheter samt med allmänheten, organisationer och föreningar. Ytterligare ett samråd kommer att genomföras när förslag till järnvägsplan finns framtagna. Då redovisas permanent markanspråk för järnvägen samt tillfälligt markanspråk för att möjliggöra byggnationen av Ostlänken.

Pågående arbete
Det fortsatta arbetet med Ostlänken fokuserar närmast på att konsekvensbeskriva spårlinjen. Vissa fördjupande fältarbeten återstår. Det kan exempelvis vara miljöinventeringar, mark- och geotekniska undersökningar samt arkeologiska undersökningar. De fastighetsägare som kommer beröras av fortsatta fältarbeten kontaktas om vilket arbete som behöver utföras samt när det beräknas ske.

Under processen kommer ett stort antal tillstånd, miljöprövningar och dispenser att behöva sökas. Arbetet med dessa pågår parallellt med övrigt arbete.

Frågan om buller är högt prioriterad och arbetet med att utföra bullerberäkningar och att ta fram förslag till bullerdämpande åtgärder har påbörjats. På vissa sträckor kan detta betyda att olika typer av bullerskydd behöver implementeras. Säkerhet är ett annat högt prioriterat område. Bland annat ska alla korsningar mellan vägar och Ostlänken vara planskilda, vilket innebär att vägarna kommer att passera över eller under järnvägen eller läggas om i ny sträckning. Hur och var dessa ska placeras och utformas studeras i det fortsatta arbetet.