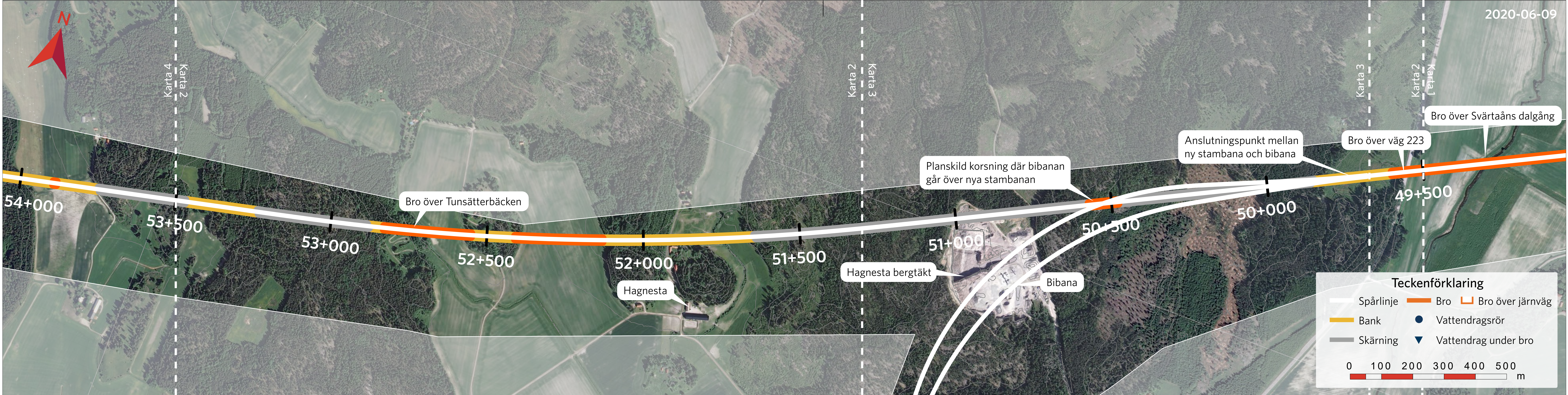
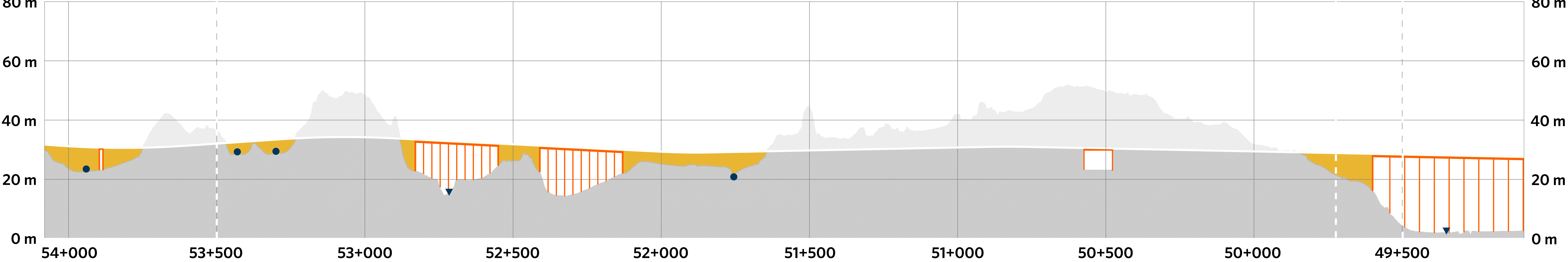


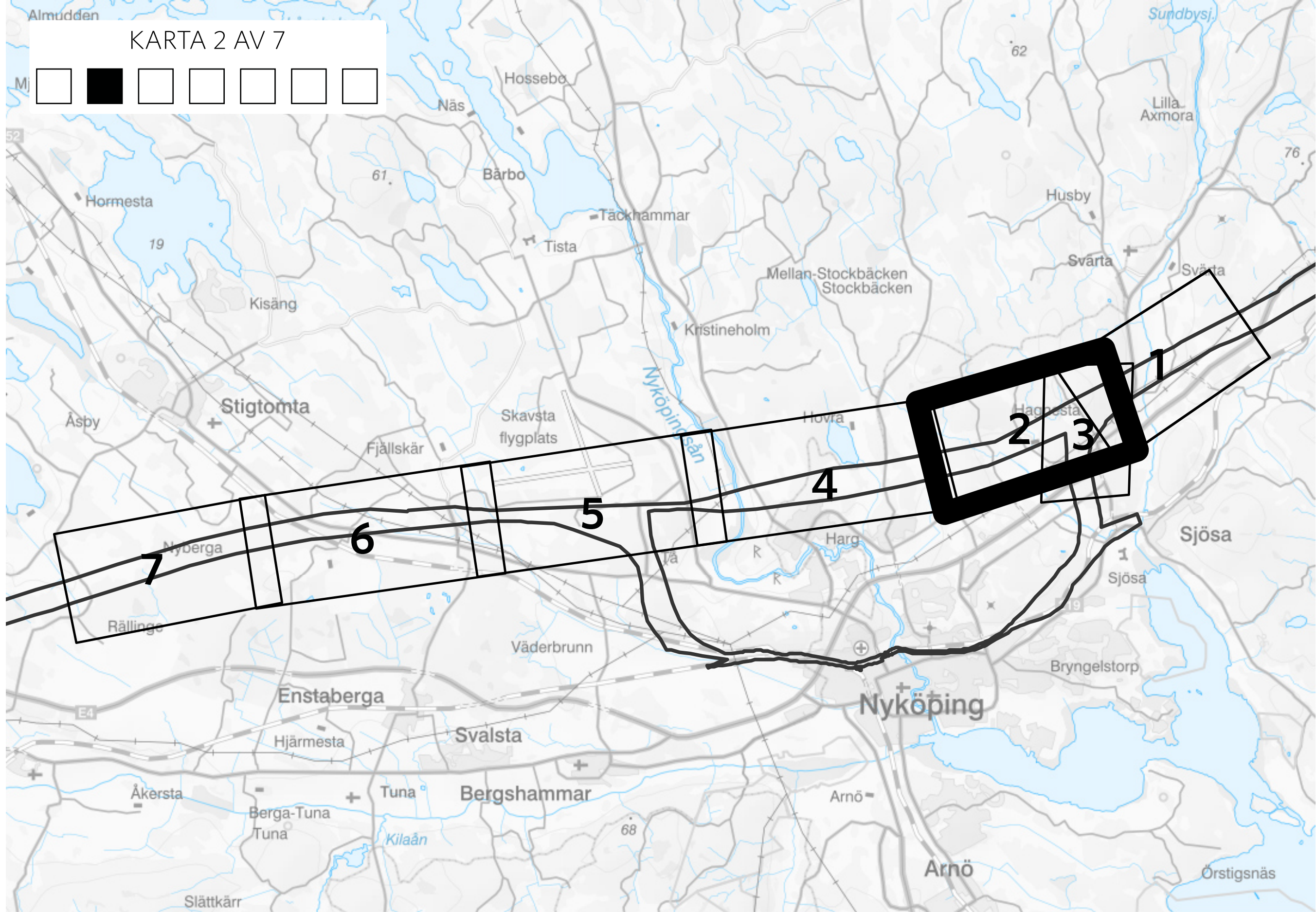
Ortografisk plankarta över områdets spårlinjeplacering



Profilkarta över områdets spårlinjeplacering



Översikt över delkartornas uppdelning



Området

I öster består området av ett kuperat och varierat landskap med odlingsmark i dalgångarna och skogklädda höjder. Bebyggelsen är mestadels utspridd i landskapet tillsammans med några mindre tätorter. Mot Sjösa sträcker sig tre sprickdalar från nordväst, norr och nordöst. I den mellersta dalgångens botten rinner Svärtaån som är ett Natura 2000-område. I väster, mellan Svärtaåns och Tunsätteråns dalgångar, breder en kuperad och barrskogbeklädd höjd ut sig. Området präglas idag av Hagnesta bergtäkt. Bergtäkten genererar en stor mängd tung trafik.

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 plan påverkas till stor del av anslutningspunkten för bibanan. Detta gör att spårtekniska krav kraftigt begränsar möjligheterna för alternativa lokaliseringar. För att bibanan ska undvika att passera över Svärtaån, vilket skulle medföra en bredare eller extra bro, har spårlinjen för den nya stambanan lokaliserats så långt norrut i korridoren som möjligt. 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. Den nordliga placeringen av spårlinjen är även fördelaktig för passagen av E4 öster om järnvägsplanens

avgränsning. Även påverkan på den kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen söder om korridoren samt jordbruksmarken sydöst om korridoren minimeras av den nordliga placeringen.

Den varierande topografin medför att järnvägen kommer att växla mellan att gå på broar, i skärningar och på bankar. Inte bara topografin påverkar spårlinjens läge i profil, även passagen av E4:an påverkar den nya stambanans höjdläge. Bro över Svärtaåns dalgång är en förutsättning för att klara villkor för Svärtaån som är ett Natura 2000-område. Ett relativt högt profiläge möjliggör ett större avstånd mellan brostöden vilket minskar påverkan på ån. Ett högt profiläge minskar även påverkan på landskapsbilden och ger bättre förutsättningar för brukande av jordbruksmark.

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 även ytterligare mark att tillfälligt behöva tas i anspråk. Denna mark behövs till exempel för upplag av material och transportvägar.

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.