



Beslut om rangordning för studerade korridorer inom Järnvägsutredning Ostlänken

Inledning

Ostlänken omfattar 15 mil dubbelspårig järnväg mellan Järna och Linköping. För den planerade utbyggnaden har två järnvägsutredningar upprättats, en för sträckan Järna – Norrköping (Loddbby) och en för sträckan Norrköping (Loddbby) – Linköping. Ostlänkens tänkta avgreningspunkt från Västra stambanan ligger några km norr om Järna och benämnes Gerstabergr. Hölö ligger i korridoren ca 12 km SV om avgreningspunkten i Gerstabergr. Gränsen mellan utredningarna ligger några km öster om Norrköping och benämnes Loddbby.

Järnvägsutredningen Norrköping(Loddbby) – Linköping indelas i två delsträckor, Norrköping(Loddbby) – Bäckeby respektive Bäckeby – Linköping. Utredningarna avsågs ligga till grund dels för beslut om val av korridor och dels för tillåtighetsprövning enligt miljöbalken.

Med utredningarna som grund beslutade Banverket respektive Trafikverket att Röd korridor ska ligga till grund för fortsatt planläggning på sträckorna Järna – Loddbby och Bäckeby – Linköping, samt blå korridor på sträckan Loddbby - Bäckeby, se slutrapporterna mars 2010 respektive juni 2010.

Med anledning av ny lagstiftning som trädde i kraft 2013-01-01 krävs att Trafikverket inför regeringens prövning enligt miljöbalken 17 kap 3 § kompletterar de tidigare ställningstagandena med rangordning av samtliga rimliga alternativ som ingått i utredningarna.

För redovisning av ändamål med projektet, bakgrund, studerade alternativ, planer och bestämmelse, miljöaspekter, restid och samhällsekonomi, samt bedömningskriterier hänvisas till upprättade slutrapporter.

Beslut

För Linköping centralt avvaktar Trafikverket med rangordningen tills finansieringsfrågan har klargjorts.

Utifrån bedömda effekter av studerade alternativ bedömer Trafikverket att den totala rangordningen, för sträckan Järna – Linköping, mellan alternativen blir:

- Järna – Norrköping(Loddbby)
 1. Röd
 2. Grön (Endast delsträckan, Hölö – Loddbby)
- Norrköping(Loddbby) – Bäckeby:
 1. Blå
 2. Grön
 3. Röd
- Bäckeby – Linköping
 1. Röd
 2. Blå
 3. Grön
- Bibana Nyköping
 1. Lång bibana
 2. Kort bibana

Kompletteringar och justeringar efter val av alternativ

Inför ansökan om regeringens tillåtlighet har ett antal kompletteringar och justeringar gjorts. Dessa kompletteringar har gjorts på grund av ändrade förutsättningar och ändringar i lagstiftning från 2010 då järnvägsutredningen slutfördes och förhållandet 2014. En sammanfattning av dessa redovisas i en separat förteckning över kompletteringar gjorda mellan juni 2010 och maj 2014 samt förtecknas nedan:

- PM Korridorminskning daterat 2014-05-23
- Artskyddsförordningen i Ostlänken daterat 2014-04-07
- Analys av miljö kvalitetsnormer för vatten inom projekt Ostlänken, dat 2014-05-13
- Översiktlig bedömning av Ostlänkens konsekvenser för Natura 2000-områden med vattenanknutna naturtyper och arter PM Natura 2000 områden och vattenanknutna naturtyper och arter daterat 2014-05-16
- PM – Ostlänken kulturmiljö och landskap daterat 2014-05-18
- PM Översvämning Norrköping – uppdatering klimatrisker daterat 2014-03-19
- Hantering av tillstånd Natura-2000 områden daterat 2014-05-23
- PM hantering av befintlig bana Järna-Åby daterat 2014-05-05
- PM kompletterande beskrivning av utformningsalternativ för bytespunkten Norrköping daterat 2014-05-23
- PM Kompletterande beskrivning av buller för utformningsalternativ Norrköping daterat 2014-05-08
- PM Hushållning med jordbruksmark daterat 2014-05-23
- PM Hantering av Linköpings tätort, daterat 2014-05-31

Utförda kompletteringar och justeringar ändrar inte på något avgörande sätt de förutsättningarna, konsekvenser, effekter som fanns när bedömningarna gjordes beträffande val av alternativ, därför behövs inte rangordningen ändras i jämförelse med slutrapporterna. De kompletteringar som genomförts handlar i huvudsak om fördjupningar och verifiering av bedömningar som gjorts i Järnvägsutredningen beträffande miljöpåverkan, anpassat till ny lagstiftning och ändrade förutsättningar. Fördjupningarna har enbart behandlat den korridor som valdes i Järnvägsutredningen. Vid val av alternativ/rangordning har i huvudsak parametrarna restid, samhällsekonomi och miljöpåverkan vägts mot varandra. Slutsatserna i kompletterande PM kan sammanfattas med en lägre tolerans för miljöpåverkan. För sträckan Järna – Loddby – Bäckeby följer rangordningen graden av miljöpåverkan, varför tidigare bedömningar förstärks. För sträckan Bäckeby – Linköping var rangordningen inte lika självklar. Alternativ med rang 1(röd) har valts pga. bättre samhällsekonomi än rang 2 (blå) trots större miljöpåverkan. Däremot väljs blå före grön, som har mycket stor miljöpåverkan. Detta trots en sämre samhällsekonomi för blå. Genomförda kompletteringar visar inget som skulle minska skillnaden i miljöpåverkan mellan röd och grön korridor, vilket medför att den bedömda rangordningen inte förändras.

Motiv för beslutet

Förutsättningar

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

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

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

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



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

Nedan görs en värdering av de alternativ som inte valts, men inte heller kunnat avföras, utifrån restid och samhällsekonomi, mål för bytespunkter samt Ostlänkens miljömål. Yttranden och synpunkter i samband med utställningen av järnvägsutredningen har haft stor betydelse vid rangordningen. För varje delsträcka tas de aspekter upp som är av betydelse för val av alternativ.

Gerstabergr – Järna – Loddby

Av bifogade slutrapporter framgår att blå korridor avförts i sin helhet på sträckan och grön korridor har avförts på sträckan Gerstabergr – Hölö. Blå och grön korridor går genom Järna tätort, vilket inte röd gör. Två alternativ, röd och grön, kvarstår som rimliga på sträckan Hölö - Loddby, varav alternativ röd valts 2010. Trafikverket gör samma bedömning nu, därför rangordnas den röda korridoren som nummer 1 och den gröna som nummer 2.

Nyköping C ansluts via en bibana kopplad till Ostlänken. Två alternativ – lång respektive kort bibana har studerats. En differenskalkyl visar att lång bibana ger bäst samhällsekonomi. Någon ytterligare analys av rangordning erfordras därmed inte heller för bibanan. Trafikverket gör samma bedömning nu och detta leder till att alternativ lång bibana rangordnas som nummer ett (1) och alternativ kort bibana som nummer två (2).

Loddby – Norrköping C – Bäckeby – Linköping

Tre alternativ, blå, grön samt röd korridor, fanns i järnvägsutredningen. I Trafikverkets val av alternativ kunde inget av alternativen avföras. Trafikverket bedömer att samtliga kvarvarande alternativ uppfyller Ostlänkens ändamål.

På delsträckan Loddby – Norrköping C – Bäckeby har den blå korridoren valts 2010. Trafikverket gör samma bedömning nu, därför rangordnas den blåa korridoren som nummer 1 och övriga korridorer har lägre rang.

På delsträckan Bäckeby – Linköping har Trafikverket valt röd korridor, varav följer att detta alternativ har rang 1 och att övriga alternativ har lägre rang.

Allmänt

På sträckan Loddby – Norrköping C sammanfaller korridorerna, varför sträckan inte behandlas i jämförelsen nedan.

Uppfyllelse av restidsmål

Restidsmålet 2 tim och 15 min Stockholm – Göteborg har brutits ned i delmål för de olika avsnitten. För sträckan Norrköping C – Linköping C (cirka 41 km) innebär detta ett restidsmål på 10 minuter (utan stopp) för att klara det totala restidsmålet för höghastighetståg. Blå och grön korridor uppfyller restidsmålet genom att underskrida detta med cirka 15 sekunder, medan röd korridor inte uppfyller målet genom att överskrida detta med cirka 20 sekunder. På sträckan Loddby – Norrköping C sammanfaller korridorerna och ingen alternativskiljande verkan finns på uppfyllelsen av restidsmålet.

Jämförelse av samhällsekonomi

Norrköping C – Bäckeby

Differenskalkylen visar att röd korridor är bättre än grön, samhällsekonomiskt sett, men kalkylen pekar också på att korridorens utformning skulle kunna ge förlängda planerings- och byggprocesser samt miljöpåverkningar och fördyringar av oförutsebart slag. Grön korridor är sämre främst därför att den medför långa tunnlar, vilka medför höga kostnader.

Bäckeby – Linköping C

Grön korridor uppvisar totalt sett för sträckan en bättre samhällsekonomi än blå, främst beroende på en lägre kostnad i produktionsskedet. Blå korridor medför dessutom risk för en hög trafikpåverkan under produktionen, grön korridor medför inte samma höga trafikpåverkan.

Jämförelse av miljökonsekvenser

Norrköping C – Bäckeby

På delsträckan Norrköping C – Bäckeby bedöms röd korridor ge störst negativa miljökonsekvenser med passagerarna genom området Himmelstalund och Göta kanal. Kulturmiljön vid Lövstad kan beröras beroende på sträckningen i korridoren. Röd korridor är också det alternativ som berör flest bostadshus.

Grön korridor går i relativt orörd terräng och splittrar naturområden, samt passerar Göta kanal i ett relativt orört läge.

Sammantaget ger röd korridor större negativa miljökonsekvenser än grön korridor, främst beroende på de stora intrången i området Himmelstalund.

Bäckeby – Linköping C

På delsträckan Bäckeby – Linköping C bedöms *grön korridor* ge störst negativa miljökonsekvenser då den splittrar landskapet och påverkar områden för natur- och kulturmiljöer som berör bland annat Hallstra, Herrbeta, Skackelstad, Överby, Törnevalla och Skäggestad. Grön korridor berör också utspridd bebyggelse i hög grad.

Blå korridor är det alternativ som ger minst negativa miljökonsekvenser genom att intrången i natur- och kulturmiljöer kan reduceras med en sträckning parallellt med Södra stambanan. Dock påverkas boendemiljön i Gistad och Lingham negativt.

Sammantaget ger grön korridor störst negativa miljökonsekvenser eftersom den medför en ny infrastruktur i landskapet och går rakt igenom riksintresset för kulturmiljö Törnevalla. Blå korridor ger minst konsekvenser då den följer Södra stambanan, vilket begränsar konsekvenserna för bland annat natur- och kulturmiljö.

Slutsatser för sträckan Loddby – Norrköping C – Bäckeby – Linköping

Allmänt

Inkomna synpunkter och yttranden har också haft stor betydelse för Trafikverkets rangordning. Trafikverkets slutsatser är ett resultat av avvägningar efter genomförda samråd och utställning av järnvägsutredningen samt kompletterande bedömningar och diskussioner efter utställningen.

Norrköping (Loddby) – Norrköping C – Bäckeby

På delsträckan Loddby – Norrköping C går grön och röd korridor i en gemensam sträckning och utbredning. Vid Norrköping C skiljer sig korridorerna åt i sträckningen mot Bäckeby.

Röd korridor ger å ena sidan sammantaget mindre miljöpåverkan; röd korridor medför klart större påverkan på kulturmiljöer, framförallt på riksintresset Himmelstalund som är en fornlämningsmiljö, medan grön korridor påverkar naturmiljö i högre grad. Grön korridor är samhällsekonomiskt sett sämre; grön korridor har en högre kostnad som inte kompenseras av den kortare restiden för grön korridor. Röd korridor kan inte helt uppnå mål för restid för höghastighetståg på Götalandsbanan. Fördelen att grön korridor påverkar kulturmiljön betydligt mindre och har kortare restid uppväger nackdelen med att grön korridor samhällsekonomiskt sett är sämre och den större påverkan på naturmiljö. Den sammanvägda bedömningen blir att grön korridor ges rang 2 och röd rang 3.

Bäckeby – Linköping C

Grön korridor är sammantaget samhällsekonomiskt sett bättre. Blå korridor medför höga kostnader och stor trafikpåverkan eftersom en dragning i blå korridor innebär en omfattande ombyggnad av Södra stambanan och flyttning av länsväg 796 (tidigare väg E4).

Korridorerna påverkar riksintressen och värdefulla områden, men olika mycket. Blå korridor bedöms sammantaget uppfylla miljömålen mycket bättre, vilket uppväger den sämre samhällsekonomi. Den sammanvägda bedömningen blir att blå korridor ges rang 2 och grön rang 3.

Bilagor

Kartor över samtliga korridorer för tillåtlighetsprövning

Kartor över korridoren med rang nummer ett i rangordningen