

# GRANSKNINGSUTLÅTANDE

## Kompletterande lokaliseringsutredning, Bibana Nyköping Ostlänken, Nyköpings kommun, Södermanlands län

2018-01-29

Diarienummer: 2017/60493



**Trafikverket**

Postadress: Adress, Post nr Ort

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Granskningsutlåtande

Dokumentdatum: 2018-01-29

Version: 1.0

Kontaktperson: Jonas Nimfelt

# Innehåll

|   |           |
|---|-----------|
| <b>KUNGÖRANDE OCH GRANSKNING .....</b>                        | <b>4</b>  |
| <b>INKOMNA YTTRANDEN .....</b>                                | <b>4</b>  |
| <b>Myndigheter, kommuner, organisationer och företag.....</b> | <b>5</b>  |
| <b>Allmänhet .....</b>  | <b>17</b> |

# Kungörande och granskning

Trafikverket Region Öst har tagit fram en Kompletterande lokaliseringsutredning för Nyköpings bibana, Ostlänken, som har ställts ut för granskning. Granskningshandlingen är daterad 2017-10-23 med en rättelse införd 2017-11-13. Länsstyrelsen i Södermanlands län har godkänt miljökonsekvensbeskrivningen till lokaliseringsutredningen 2017-10-06. Lokaliseringsutredningen med miljökonsekvensbeskrivning har handlagts enligt 14-15 §§ förordning om byggande av järnväg (SFS 2012:708). Kungörandet har skett 2017-10-06 i Södermanlands Nyheter samt i Post- och Inrikes Tidningar. Granskningstiden har varit mellan 2017-10-23 och 2017-12-08.

## Inkomna yttranden

Med anledning av granskningen har 28 stycken yttranden inkommit, vilka kategoriserats och numrerats enligt nedan.

### **Myndigheter, kommuner, organisationer och företag**

1. Länsstyrelsen i Södermanlands län
2. Folkhälsomyndigheten
3. Tillväxtverket
4. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)
5. SMHI
6. Skogsstyrelsen
7. Havs- och vattenmyndigheten
8. Försvarsmakten
9. Naturvårdsverket
10. Jordbruksverket
11. Länsstyrelsen i Stockholms län
12. Nyköpings kommun
13. Oxelösunds Kommun
14. Trosa kommun
15. Norrköpings kommun
16. Linköpings kommun
17. Region Östergötland
18. LRF Södermanland / LRF S Kommungrupp Nyköping
19. Linköpings universitet
20. Stockholm Skavsta Flygplats AB
21. SJ AB
22. MTR AB

## Allmänhet

23. Kjell Håkansson
24. Tore Jansson
25. Magnus Axelsson
26. Göran Deurell
27. Peter Eriksson
28. Bengt Jädersten

## Myndigheter, kommuner, organisationer och företag

### 1. Länsstyrelsen i Södermanlands län

Länsstyrelsen förordar alternativ Lång bibana. Skälen till det är att alternativ Lång bibana innebär en kortare restid från Nyköping och söderut samt från Skavsta flygplats till Stockholm. Länsstyrelsen saknar uppgifter om restiden mellan Stockholm och Nyköping i underlaget.

De snabbaste bytena mellan tåg och flyg görs med en station på huvudbanan. Länsstyrelsen anser att snabba byten är en viktig förutsättning för att stärka kopplingen till den internationella nod Skavsta utgör.

Lång bibana är att föredra ur kulturmiljösynpunkt och minskar risken för påtaglig skada i riksintresset för kulturmiljövärden.

UA1 innebär ett större intrång i kommunens planerade utvecklingsområde vid Skavsta flygplats. UA1 har inte heller stöd i kommunens Översiktsplan.

Lång bibana påverkar troligen de förorenade områdena vid Skavsta i mindre utsträckning.

Lång bibana är att föredra ur samlad störningssynpunkt från buller. Länsstyrelsen anser att Trafikverket inte har tagit hänsyn till buller från godstrafiken på *TGOJ-banan* när bullersituationen för UA1 och Kort bibana bedömts.

Lång bibana kan vara att föredra för att minimera personsador till följd av påkörning eftersom alternativ UA1 och Kort bibana med större sannolikhet kommer att ha mer bebyggelse intill spårområdet. Länsstyrelsen anser att Trafikverket ska ta hänsyn till att farligt gods i framtiden kan komma att transporteras på bibanan till Skavsta i alternativ UA1.

Lång bibana är att föredra då det inte tillkommer ytterligare barriärer i landskapet. Länsstyrelsen anser att UA1 i kombination med höghastighetsjärnvägen riskerar att skapa en inlåsningseffekt för vilt, där viltet leds mot riksväg 52.

Länsstyrelsen bedömer att uppkomsten av överskottsmassor blir mindre i alternativ Lång bibana än i UA1.

UA1 och Kort bibana är att föredra ur grundvattensynpunkt. Förstärkt grundvattenskydd vid Högåsens vattentäkt kommer att behövas som skydd för befintlig godstrafik på TGOJ-banan oavsett om banan används som bibana till Ostlänken. Att förstärka grundvattenskyddet i samband med utbyggnad av Lång bibana skulle ge samordningsvinster anser Länsstyrelsen.

Länsstyrelsen vill också understryka vikten av eftertänksamhet vid ingrepp i jordbrukslandskapet för att minska risken för en ofördelaktig arrondering av det splittrade jordbrukslandskapet. Länsstyrelsen anser att detta borde ha beaktats när avgränsningen av korridoren för UA1 gjordes.

### **Trafikverkets kommentar**

*Det stämmer att restiden till Skavsta blir längre med alternativ Lång bibana än med UA1. Trafikverkets bedömning är dock att turtäthet är viktigare än restid. Med UA1 så säkerställer Trafikverket 30-minuterstrafik till Skavsta genom att samma tåg som trafikerar Nyköping resecentrum även kan angöra Skavsta station. Trafikverket bedömer att risken är stor i alternativ Lång bibana (med Skavsta station på huvudbanan) att trafiken blir gles eller helt uteblir under ett antal år. De kommersiella trafikoperatörerna har inte visat något intresse av att trafikera Skavsta station.*

*Trafikverket gör bedömningen att den omkring 25 meter längre gångsträckan för resenärer som byter mellan tåg och flyg i alternativ UA1 jämfört med alternativ Lång bibana är försumbar i sammanhanget. Trafikverket kommer att sträva efter att bytet blir så smidigt som möjligt, men menar att för flygresenärer som ändå behöver ta höjd för tid för incheckning och pass- och säkerhetskontroll är det viktigare med frekvent tågtrafik än den marginella skillnaden i gångavstånd.*

*Vad gäller intrånget i riksintresse för Kulturmiljö, Nyköpingsåns dalgång så gör Trafikverket bedömningen att det är möjligt att undvika påtaglig skada på riksintresset i alternativ UA1.*

*Intrånget i kommunens planerade verksamhetsområde blir större i alternativ UA1 än i alternativ Lång bibana. Trafikverket gör dock bedömningen att det går att åstadkomma ett attraktivt verksamhetsområde om kommunen och Trafikverket arbetar med planeringen av verksamhetsområdet och detaljprojekteringen av bibanan tillsammans.*

*Påverkan förorenade områden vid Skavsta flygplats blir som Länsstyrelsen skriver mindre i alternativ Lång bibana.*

*För alternativ UA1 framförs att den sammalagda störningen från TGOJ-banan och från Ostlänkens bibana (UA1 och Kort bibana) borde ha bedömts. Enligt Trafikverkets basprognos kommer det att gå 8 godståg per dygn år 2040 på TGOJ-banan. I det fortsatta arbetet kommer fördjupade bullerutredningar utföras, men vid beräkningar är det svårt att fånga upp den sammanvägda bullersituationen när antalet störningstillfällen är så pass få. Trafikverkets vill också framföra att lokaliseringstudieutredningens MKB har godkänts av Länsstyrelsen.*

*Trafikverket har som målsättning att utforma bibanan så att risken för obehöriga i spårområdet minimeras. I områden där det rör sig mer människor kan detta innebära ett större behov av stängsling. Trafikverket bedömer att risken för personskada är låg i samtliga alternativ för bibanan och att skillnaden mellan alternativen är marginell. De delar av Ostlänkens bibana som byggs nya kommer inte att trafikeras med godstrafik och därmed inte heller farligt gods. Befintlig bana (Nyköpingsbanan och TGOJ banan) kommer att trafikeras med godstrafik.*

*Trafikverket delar Länsstyrelsens synpunkt att alternativ UA1 innebär ytterligare en barriär i Landskapet. Hur anläggningen ska anpassas för att minska den barriäreffekt som uppstår med en ny infrastruktur ska utredas ytterligare i det fortsatta planläggningsarbetet.*

*Trafikverket delar Länsstyrelsens antagande om att det sannolikt blir det mer överskottsmassor i UA1. Trafikverket anser dock att banans funktion är överordnad denna fråga. Masshanteringsfrågan är dock av stor vikt och i optimeringsarbetet kommer stort fokus ligga på att minska massöverskottet.*

*Trafikverket delar länsstyrelsens syn att UA1 och Kort bibana är bättre ur grundvattensynpunkt.*

*Vad gällere korridorens avgränsning så har hänsyn tagits framförallt till Riksintresset för kulturmiljö, Nyköpingsåns dalgång. Att helt undvika påverkan på jordbruksmark är svårt, men korridoren för UA1 går mestadels i skogsmark och inom område detaljplanlagt för verksamhet. Vid den korta passage över jordbruksmark som blir aktuell ska Trafikverket i det fortsatta arbetet med utformningen av järnvägen sträva mot att ett fortsatt rationellt brukande blir möjligt.*

2. Folkhälsomyndigheten

Myndigheten lämnar remissen utan åtgärd.

3. Tillväxtverket

Avstår från att yttra sig i ärendet.

4. Myndigheten för samhällskydd och beredskap (MSB)

Avstår från att yttra sig i ärendet.

5. SMHI

Har inga synpunkter i ärendet.

6. Skogsstyrelsen

Har inget att erinera.

7. Havs- och vattenmyndigheten

Avstår från att yttra sig och har inte tagit ställning i sakfrågan.

8. Försvarsmakten

Har inget att erinra i ärendet.

9. Naturvårdsverket

Avstår att yttra sig i aktuellt ärende gällande granskningen. Har dock yttrat sig i parallellt ärende gällande beredningsremiss avseende kompletteringar rörande tillåtlighetsprovningen av Ostlänken.

10. Jordbruksverket

Lämnar inte några synpunkter i ärendet.

11. Länsstyrelsen i Stockholms län

Avstår från att lämna ett yttrande.

12. Nyköpings kommun

Nyköpings kommun ställer sig inte bakom Trafikverkets preliminära rangordning av korridorerna i anslutning till Nyköping. Detta framför allt av följande skäl:

- Kommunen menar att Trafikverket inte sätter frågan i sitt rätta perspektiv och beskriver inte ärendet utifrån ett transportslagsövergripande perspektiv. Att inte ta med frågan om flygets behov och utveckling i Stockholm/Mälardalen i utredningen gör att slutsatserna blir felaktiga.
- Kommunen ställer sig inte bakom den prognos om trafikering som Trafikverket anför som motiv för att ändra till sitt nya förslag. Den prognosticerade trafikeringen av höghastighetståg finns knappt någonstans i Europa. Trafikverket saknar helt ett företagsekonomiskt perspektiv på trafikeringen där biljettpriser, olika tågupplägg på olika banor, investeringskostnader i fordon etc vägs in. Vidare förutsätter Trafikverket att vissa tåg aldrig kommer att stanna på Stockholm Skavsta flygplats. Det är direkt felaktigt. Marknaden är avreglerad och både regionala och nationella tåg kommer att kunna stanna vid flygplatsen. Vidare att prognosticera en försämring av den trafik som ökar mest i Sverige, den regionala arbetspendlingen/regional trafik, är märkligt. Givet ökad befolkning i regionen och fler som kommer pendla tack vare restidsförbättringen så borde prognosen snarare visa på ett ökat behov av regional trafik i stråket.



- Kommunen menar att Trafikverket negligerar Nyköping och övriga städers utveckling utmed stråket. Att inte ta med utvecklingen av städerna utmed Ostlänksstråket i sin analys och att inte ta med frågan om flygets behov och utveckling i Stockholm/Mälardalen i utredningen gör att slutsatserna blir felaktiga. Trafikverket menar att den regionala utvecklingen i stråket ska få sämre förutsättningar att utvecklas framöver vilket Nyköpings kommun motsätter sig.
- Kommunen menar att argumentet om riksintresse för vattenförsörjningen som ett argument för att ompröva sitt beslut är direkt felaktigt. TGOJ-banan kommer ligga kvar och med ökad trafikering av godstrafik. Det är godstrafiken som är fara för vattenförsörjningen, inte persontrafiken.
- Kommunen menar att Trafikverkets förslag inte har stöd i Nyköpings kommuns översiktsplan och att Trafikverket frångår den avsiktsförklaring Nyköpings kommun och Stockholm Skavsta flygplats har med Trafikverket.

I övrigt påtalar kommunen i sitt yttrande bland annat att det är direkt felaktigt att dra slutsatser från En Bättre Sits inriktning om höghastighetståg, att Stockholm Skavsta flygplats är en Core-flygplats och en av två internationella flygplatser i Stockholmsområdet samt att otydlighet avseende bibanans standard (enkel- eller dubbelspår) gör att de analyser Trafikverket genomfört avseende restider inte kan valideras. Vidare ifrågasätter kommunen använd trafikprognos vid bullerberäkningar och redovisad samhällsekonomisk bedömning samt varför UA1:s mijökonsekvenser bara jämförs med nollalternativet.

### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket anser att ärendet är hanterat och beskrivet i ett trafikslagsövergripande perspektiv i erforderlig omfattning. Flygets framtida behov är osäkert. Trafikverket bedömer att Skavsta flygplats på sikt kommer att kunna ha en viktig roll för den totala flygkapaciteten i Stockholmsområdet, men anser att det framtida resandet på Skavsta flygplats är mycket svårbedömt. Under en överskådlig tid framöver är Trafikverkets bedömning att Arlanda flygplats kommer att fortsätta attrahera merparten av flygtrafiken, men efter år 2040, enligt Trafikverkets basprognos, kan en övervältring av flygmarkanden från Arlanda till annan flygplats i Stockholmsområdet kunna bli aktuell p.g.a. kapacitetsbrist på Arlanda. Trafikverket har i sin basprognos fram till 2040 pekat på att ett antal större järnvägs- och väginvesteringar, främst Ostlänken och Förbifart Stockholm, kommer att påverka Stockholm Skavsta flygplats tillgänglighet och upptagningsområde. Exakt hur mycket detta påverkar flygplatsen är oklart men bör definitivt ses som en positiv förändring av flygplatsens framtida marknadsförutsättningar, oavsett Skavsta stations placering på bibanan och/eller på huvudbanan.*

*I Trafikverkets prognoser antas 5-6 höghastighetståg per timme och riktning. Ostlänken är en del av den sträcka där tåg från två ”ben” i höghastighetsnätet går ihop vilket innebär att höghastighetståg till Malmö och Göteborg delar bana. Redan idag (2018) går det 2 tåg/timme till Malmö (på södra stambanan) och 3 tåg/timme till Göteborg (på västra stambanan) i maxtimmen (dvs totalt 5 tåg per timme och riktning). Mot bakgrund av det anser Trafikverket inte att det är orimligt att upp till 6 höghastighetståg/timme*

kommer att trafikera Ostlänken när höghastighetsnätet är utbyggt och därmed vara dimensionerande för Ostlänken. Trafikverket anser att den regionala trafiken är viktig, men om investeringar i ett höghastighetsnät ska kunna motiveras krävs att 5-6 höghastighetståg/timme ska kunna trafikera banan. Trafikverket anser att alternativ UA1 har bäst förutsättningar att kunna möta både behovet av regional och nationell trafik. Nyköpings kommun anser att Trafikverkets prognoser innebär en försämring av den regionala trafiken, vilket Trafikverket ställer sig frågande till.

Trafikverkets prognoser bygger på långtidsprognoser framtagna av finansdepartementet på uppdrag av Regeringen. Trafikverkets prognoser ligger till grund för den nationella planeringen av transportsystemet. Att prognoser är osäkra är välkänt, men Trafikverket anser att prognoserna är tillräckligt väl underbyggda för att ligga till grund för den fortsatta planeringen. Andra prognoser skulle heller inte förändra det faktum att Ostlänken utgör en del av ett framtida höghastighetsnät där prioriteringar mellan nationell och regional trafik på sikt kommer att bli nödvändiga. I dagsläget har ingen kommersiell operatör visat intresse för att trafikera Skavsta station, Trafikverket anser därför att risken är stor att stationen står utan trafik en längre tid om Skavsta station anläggs på huvudbanan (enligt alternativ Lång bibana).

Nyköpings kommun anser att utvecklingen av Nyköping och övriga städer längs sträckan och Stockholm Skavsta flygplats utveckling har negligerats av Trafikverket. Trafikverket anser inte att utformningen av delar av Nyköpings bibana kan antas få någon avgörande betydelse för utvecklingen av Nyköping och övriga städer i stråket. Däremot är Trafikverket medveten om att alternativ UA1 medför intrång i kommunens planerade verksamhetsområde vilket kan påverka området negativt. Trafikverket gör dock bedömningen att om Nyköpings kommun och Trafikverket samverkar vid planeringen av bibanans passage genom verksamhetsområdet kan negativa effekter minimeras. Vad gäller Skavsta så är Trafikverket av uppfattningen att turtätheten är viktigare än restiden till flygplatsen för att öka tågets attraktionskraft. Restiden till Skavsta station blir även med alternativ UA1 betydligt kortare än restiden med flygbuss.

Det stämmer att befintliga TGOJ-banans intrång i riksintresset för dricksvattentten kvarstår oavsett val av alternativ. Trafikverket ser dock något större risk för negativ påvekan om TGOJ-banan skulle användas som bibana, på grund av kurvvrätningar och ökad trafik. Denna fråga inte har varit avgörande för Trafikverkets ställningstagande, och har främst belyst eftersom riksintresset tillkommit efter det att JU 2010 genomfördes. Det är möjligt att det framstår i den kompletterande lokaliseringsutredningen som att frågan har haft större tyngd för Trafikverkets ställningstagande än vad den i realiteten har haft.

Alternativ UA1 har inte stöd i Nyköpings kommuns översiktsplan men Trafikverket menar att alternativet inte heller innebär att intentionen i översiktsplanen motverkas. Trafikverket är medveten om att UA1 frångår den med kommunen och flygplatsen tecknade avsiktsförklaringen men skälet är att ny kunskap och fakta kring framförallt kapacitet- och trafikeringfrågor framkommit. Trafikverket ser dock goda möjligheter att kunna teckna en ny avsiktsförklaring.

13. Oxelösunds Kommun

Oxelösunds kommun ställer sig inte bakom Trafikverkets preliminära rangordning av korridorerna i anslutning till Nyköping utan står fast vid sitt tidigare ställningstagande om Lång bibana med Skavsta station på på huvudbanan. Detta framför allt av följande skäl:

- Kommunen anser att alternativet UA1 varken stödjer den planerade utvecklingen vid Stockholm Skavsta flygplats eller bidrar till att ge flygplatsen den höga tillgänglighet den behöver i rollen som en viktig del av Stockholmsregionens flygplatskapacitet. Att analyser av flygets behov och utveckling i Stockholm/Mälardalen inte tas med i utredningen leder till felaktiga slutsatser fattade på oklara grunder.
- Kommunen menar att UA1 innebär en nedprioritering av den regionala tågtrafikens restider som innebär sämre utvecklingsmöjligheter och tillgänglighet för hela Nyköpingsregionen. Dessutom inkluderas inte utvecklingen av städerna utmed Ostlänkenstråket i analysen och heller inte frågan om flygets behov och utveckling i Stockholm/Mälardalen vilket gör att slutsatserna blir felaktiga. Trafikverket menar att den regionala utvecklingen i stråket ska få sämre förutsättningar att utvecklas framöver vilket Oxelösunds kommun motsätter sig. Vidare är UA 1 heller inget smidigt utredningsalternativ när det gäller dess dragning genom landskapet, utan det delar upp redan små skogsområden i ännu mindre delar och kräver en omläggning av nära nog hela den relativt nyanlagda väg 629 från riksväg 52 upp mot Stockholm Skavsta flygplats.
- Kommunen framför att åtgärder till skydd för Högåsens vattenskyddsområde knappast kan belasta Ostlänken-projektet i och med att den befintliga TGOJ-banan, utefter vilken alternativet Lång bibana sträcker sig, redan i dag trafikerar med farliga transporter till och från SSAB. Denna fråga kan alltså därför inte vara avgörande för val av alternativ.
- Kommunen upplever alternativet UA1 som närmast forcerat och finner det Trafikverket skriver om att alternativet Kort bibana är ogenomförbart på grund av förändringen av landskapsbilden som bristfälligt underbyggt.

I övrigt menar kommunen i sitt yttrande att Trafikverket inte lyckats visa på ett uttömmande sätt att UA1 är det bästa alternativet. Med närmast identiska kostnader och samhällsnyttor (inom felmarginalen för osäkerheten) samt med litet intrång i känsliga markområden hos andra alternativ så anser Oxelösunds kommun att de andra alternativen är så pass intressanta att det saknas grund för att avföra dem. Oxelösunds och Nyköpings kommuner har begärt vidare utredning av alternativet Kort Bibana, en begäran som kvarstår. Kommunen förutsätter, oavsett val av alternativ, att järnvägsanläggningen förbereds för en station vid Skavsta som är möjlig att stanna vid för alla Ostlänkens tåg och välkomnar därför den kompletterande utredningen av detta.

**Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket har i den kompletterande lokaliseringstudien tagit hänsyn till Stockholm Skavsta flygplats och dess utveckling. Trafikverkets prognos för flygplatsen skiljer sig dock mot kommunens och flygplatsens bedömning då Trafikverket har en lägre prognos för Stockholm Skavsta flygplats år 2040. Trafikverket tror att alternativ*

*UA1 ger bäst förutsättningar för flygplatsen oavsett om resandevolymen når den högre nivån, då det är lättare att åstadkomma en trafikering med bra turtäthet. Om bibanan byggs ut enligt Trafikverkets förslag UA1 så finns även en möjlighet till etappvis utbyggnad, vilket innebär att om förutsättningarna för det finns så kan en station byggas ut även på höghastighetsbanan (etapp 2).*

*Trafikverket anser att den regionala trafiken är viktig, men om investeringar i ett höghastighetsnät ska kunna motiveras krävs att 5-6 höghastighetståg/timme ska kunna trafikera banan. Trafikverket anser att alternativ UA1 har bäst förutsättningar att kunna möta både behovet av regional och nationell trafik. Trafikverket anser inte att utformningen av delar av Nyköpings bibana kan antas få någon avgörande betydelse för utvecklingen av Nyköping och övriga städer i stråket. Däremot är Trafikverket medveten om att alternativ UA1 medför intrång i kommunens planerade verksamhetsområde vilket kan påverka området negativt.*

*Vad gäller barriäreffekter och fragmentering så delar Trafikverket Oxelösunds kommuns synpunkt att alternativ Lång bibana vore att föredra.*

*Det stämmer att befintliga TGOJ-banans intrång i riksintresset för dricksvattentten kvarstår oavsett val av alternativ. Trafikverket ser dock något större risk för negativ påvekan om TGOJ-banan skulle användas som bibana, på grund av kurvvrätningar och ökad trafik. Denna fråga inte har varit avgörande för Trafikverkets ställningstagande, och har främst belyst eftersom riksintresset tillkommit efter det att JU 2010 genomfördes. Det är möjligt att det framstår i den kompletterande lokaliseringsutredningen som att frågan har haft större tyngd för Trafikverkets ställningstagande än vad den i realiteten har haft.*

*I JU 2010 framgår tydligt att kort bibana innebär risk för påtaglig skada i riksintresset för kulturmiljövården, Nyköpingsåns dalgång.*

*Det är som Oxelösunds kommun skriver, en liten skillnad mellan alternativen på kort sikt, innan ett fullt utbyggt höghastighetsnät finns utbyggt. Trafikverket anser dock att det är av stor vikt att se Ostlänken som en del i en större helhet. De största nyttorna med UA1 faller ut vid ett fullt utbyggt höghastighetsnät. Det har inte heller varit möjligt att ekonomiskt värdera risken att Skavsta station står utan eller med mycket gles trafik under ett antal år.*

#### 14. Trosa kommun

Trosa kommun noterar att granskningsversionen innebär att den kompletterande lokaliseringsutredningen har förtydligats i flera avsnitt. I sak är dock skillnaderna små i jämförelse med samrådsversionen och därför anser kommunen fortfarande att "Lång bibana med Skavsta station på huvudbanan" är förstahandsalternativet.

Under förutsättning att båda etapperna enligt lokaliseringsutredningen byggs samtidigt med att Ostlänken anläggs, är UA1 Trosa kommuns andrahandsalternativ då det först är vid en full utbyggnad som UA1 kan ge acceptabel flexibilitet för tågtrafik till och från flygplatsen och Nyköpings resecentrum. Dessutom bör totalkostnaden bli klart lägre och störningarna för verksamheten vid flygplatsen betydligt mindre vid fullständig

utbyggnad vid ett tillfälle än vid etapputbyggnad.

**Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket noterar att Trosa kommun förordar alternativ Lång bibana som har rang 2 i Trafikverkets rangordning.*

*I dagsläget går det inte att motivera en utbyggnad av båda etapperna samtidigt. När Trafikverket ser att det finns tillräckligt resandeunderlag för att bygga etapp 2, kan planering av etapp 2 inledas.*

15. Norrköpings kommun

Norrköpings kommun anser att Trafikverket lagt för stort fokus på kapacitet i form av antal tåg och framförallt i ett ändpunktperspektiv. Resenärernas behov och möjligheter att skapa bästa möjliga regionala och nationella tillväxt har kommit i skymundan. Norrköpings kommun anser att planeringen ska ta mer hänsyn till regionala behov, både när det gäller trafik och näringslivets utvecklingsmöjligheter. Ur Norrköpings kommuns perspektiv är det givetvis arbetspendling till och från Nyköping och Skavstas internationella trafik som är avgörande. Men även utvecklingen för Nyköpings näringsliv i form av verksamhetsområdet vid Skavsta är viktigt.

Norrköping kommun vill poängtera att Skavsta flygplats är viktig för näringslivet i Norrköping. Med planerna på ett förbättrat flygutbud och bättre transporter till flygplatsen kan flygplatsen skapa ännu bättre förutsättningar för Norrköpings näringslivs internationella kontakter.

Norrköping kommun förordar alternativet kort bibana med station både på bibana och huvudbana (UA1). Men anser att stationen inte ska byggas i etapper och förutsätter att Trafikverket och Nyköpings kommun kommer överens om bibanans sträckning.

**Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket anser att med UA1 finns de bästa möjligheterna att tillgodose såväl regionala som nationella intressen. Fördelen med UA1 är Skavsta station från start kan trafikeras med 30-minuterstrafik oavsett vilken volym av resande Stockholm Skavsta flygplats har när Ostlänken tas i trafik år 2033-2035. När Trafikverket ser att det finns tillräckligt resandeunderlag för att bygga etapp 2, kan planering av etapp 2 inledas. I dagsläget går det inte att motivera en utbyggnad av båda etapperna samtidigt.*

16. Linköpings kommun

Linköpings kommun avstår från att yttra sig i ärendet.

17. Region Östergötland

Region Östergötland har i tidigare yttranden i detta ärende framfört att regionen

förordar Utredningsalternativ 1, ”Kort bibana med Skavsta station på bibanan” vilket i huvudsak följer de prioriteringar och tillgodoser de målsättningar som framgår av Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland 2030. Den marginellt ökade restiden mellan Norrköping och Nyköping resecentrum jämfört med alternativet ”Lång bibana” kompenseras av möjlighet till tätare trafik till både Nyköping resecentrum och Skavsta station från Östergötland. Sammantaget ger detta en mer attraktiv lösning för pendling mellan Östergötland och Sörmland.

Då Trafikverket Region Öst nu förordar Utredningsalternativ 1 och detta har kompletterats med möjlighet till framtida angöring av Skavsta station från huvudbanan så delar Region Östergötlands Trafikverkets ställningstagande som uppfyller regionens tidigare framförda synpunkter.

**Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket noterar att Region Östergötland förordar UA1 liksom Trafikverket förutsatt att en framtida utbyggnad av en station på huvudbanan är möjlig (enligt Trafikverkets förslag till etapp 2).*

18. LRF Södermanland / LRF S Kommungrupp Nyköping

LRF Södermanland hänvisar till sitt yttrande från 2014 och menar att synpunkterna är lika även i detta fall. I yttrandet från 2014, nu daterat 2018-01-01, påtalar LRF Södermanland att merparten av den mark som kommer att beröras av järnvägsbygget (Ostlänken i sin helhet) är privatägd och har idag en annan markanvändning, huvudsakligen i form av aktivt jord- eller skogbruk. I här aktuell fråga skriver LRF Södermanland att bibanans dragning förtjänar att bättre belysas ur naturresurssynpunkt. Med referens till ”den senaste tidens turbulens kring verksamheten på Skavsta” anför LRF Södermanland vidare att det bör, för medborgarnas bästa, finnas all anledning att ifrågasätta betydelsen av stationsläget vid flygplatsen, samt vara öppen för alternativa lokaliseringar av huvudstationen i denna del av länet.

**Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket anser att bibananans dragning är belyst på ett erforderligt sätt från naturresurssynpunkt genom den nu aktuella kompletterande lokaliseringsutredningen inklusive tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Trafikverket noterar skrivningen om att det finns anledning att ifrågasätta betydelsen av stationsläget vid flygplatsen och konstaterar att det bland annat är detta den aktuella kompletterande lokaliseringsutredningen handlar om.*

19. Linköpings universitet

Linköpings Universitet har inga synpunkter att lämna i ärendet.

20. Stockholm Skavsta Flygplats AB

Stockholm Skavsta flygplats AB anser att projekt Ostlänken med ett stationsläge vid Stockholm Skavsta flygplats är viktigt för den framtida utvecklingen av flygplatsen, regionen och landet. De påtalar att flygplatsen är en resurs i Storstockholm, Mälardalen och Östergötland med en roll att knyta samman de olika trafikslagen för längre resor.

Stockholm Skavsta flygplats räknar med att ha ca 5,7 miljoner årspassagerare år 2040. För flygplatsen är det viktigt med en infratraktur som möjliggör en god trafikering och en attraktiv bytespunkt, både initialt och vid en fortsatt framtida expansion av Stockholm Skavsta flygplats.

Utformning med en station på bibanan enligt Trafikverkets förslag måste ske med en tydlig planering för hur tågoperatörer kan ges framtida möjligheter att även angöra stationen från Ostlänkens huvudbana.

**Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket noterar att flygplatsen inte tar ställning mellan alternativen utan framhåller vikten av en väl fungerande bytespunkt.*

*Trafikverket kommer i det fortsatta arbetet att samarbeta med Nyköpings kommun och Stockholm Skavsta flygplats vid utformningen av resecentrum med målsättningen att skapa en attraktiv bytespunkt. Framtida utbyggnad av en station på även huvudbanan är möjlig, men underlättas om även flygplatsen reserverar mark för ändamålet.*

21. SJ AB

SJ AB framhåller vikten av att bibanan mellan Nyköping och Skavsta utförs enligt alternativ UA1, dvs att stationen vid Skavsta anläggs på bibanan.

SJ är övertygade om att om Skavsta flygplats skall kunna få en tillräckligt attraktiv trafik för de framtida resandevolymer behövs trafiken vara så frekvent att den inte ryms på höghastighetsjärnvägen.

Det är också SJs uppfattning att den vidare dragningen av bibanan mot Norrköping från Skavsta måste studeras vidare. Det kan vara så att en tillräckligt frekvent regionaltrafik från Östergötland till Skavsta flygplats måste köras på Nyköpingsbanan och den framtida anslutningen mot Norrköping kanske skall ske till den befintliga Nyköpingsbanan i lämplig punkt.

SJ hänvisar sedan till delar i sitt samrådsyttrande och påpekar att de synpunkterna kvarstår.

SJ förordar UA1 eller Kort bibana eftersom det ger förutsättningar för oberoende mellan höghastighetstrafiken och regionaltrafiken. Det finns för och nackdelar med båda alternativen men ett unikt stationsläge för bibanan (d.v.s. UA1) ger större kapacitet för

antalet tåg med uppehåll vid Skavsta. Dessutom ger ett unikt stationsläge vid bibanan bättre förutsättningar för vändande tåg då samma plattform kan användas för alla regionaltåg oavsett om de vänder vid Skavsta eller fortsätter mot Norrköping.

***Trafikverkets kommentar***

*Trafikverket noterar att SJ AB förordar UA1 liksom Trafikverket.*

*Trafikverket har i nuläget inga planer på att utreda en anslutning mellan bibanan och Nyköpingsbanan mot Norrköping. Om det i framtiden blir ännu större efterfrågan på tåglägen för höghastighetståg än vad Trafikverket har antagit och den regionala trafiken inte ryms på höghastighetsbanan, så får detta utredas.*

22. MTR AB

MTR förordar alternativ UA1, som har rang 1 i Trafikverkets rangordning.

MTR anser inte att Skavsta flygplats i sin nuvarande form ska vara en station på ett system med höghastighetståg.

Att inte ha en station vid Skavsta på höghastighetsbanan ger en förbättrad kapacitet på banan och garantera kortast möjlig restid mellan Sveriges större städer, något som bör prioriteras för att få högst möjligt resande och därmed lönsamhet för höghastighetstågen.

MTR vill dock påpeka att det är av största vikt att kopplingar mellan stationen och flygplatsen samt områden kring flygplatsen utformas så attraktivt som möjligt för att främja regional arbetspendling med tåg.

Trafikverket bör i den utformningen för höghastighetsbanan inte omöjliggöra ett eventuellt framtida stationsläge i höjd med Skavsta. Detta innebär inte att försvarsarbeten ska göras men snarare att utrymmet reserveras.

***Trafikverkets kommentar***

*Trafikverket noterar att MTR förordar UA1 liksom Trafikverket. Trafikverket kommer att sträva efter att kopplingar mellan stationen och flygplatsen utformas så attraktivt som möjligt i den fortsatta planeringen. En framtida utbyggnad av en station på huvudbanan är möjlig (enligt Trafikverkets förslag till etapp 2).*



## Allmänhet

### 23. Kjell Håkansson

Kjell Håkansson har i aktuellt ärende inkommit med ett yttrande över förslag till Nationell trafikslagsövergripande plan för perioden 2018 – 2029 ställt till Regeringen (Näringsdepartementet) och Sverigeförhandlingen. I yttrandet ges en historisk beskrivning av projekt Ostlänken, dess förutsättningar och dess roll som en del i ett framtida höghastighetsnät.

Vidare framförs att valet av alternativ för anslutning Skavsta/Nyköping borde stå mellan andra alternativ än de som utvärderats av Trafikverket. Kjell Håkansson förordar ett eget alternativ med en anslutning till TGOJ-banan genom avlänkning från huvudbanan av den trafik som täcker Nyköping/Oxelösunds behov. Med beprövad teknik kan, menar Kjell Håkansson, länkning av tåg användas i regionaltrafiken genom att operatörer på Ostlänken förser sina tågsätt med den utrustning som krävs och att spårsystemet anpassas vid aktuella knutpunkter. Kjell Håkansson menar att den största svagheten med alternativ Bibana (utöver eventuell uppdelning av trafikflödet i två delar) är låsningen av resecentrums lokalisering till Brunnsgränd. Kjell Håkansson förordar istället att resecentrum Nyköping lokaliseras på ett ”green-field” längs TGOJ-banan som undviker flaskhalsar vid Brunnsgränd i centrum och ingrepp i den kulturminnesmärkta bebyggelsen där.

#### **Trafikverkets kommentar**

*Den lösning som Kjell Håkansson anser att Trafikverket ska utreda, vilket innebär en anslutning från Skavsta station till Nyköpings resecentrum via TGOJ-banan har utretts i järnvägsutredningen (2010) och avförts. Visserligen antogs Nyköpings resecentrum i järnvägsutredningen få en annan lokalisering än i Kjell Håkanssons förslag, men trafikfunktionen skulle bli densamma. Trafikverket ser inte några motiv till att ompröva det ställningstagandet.*

*Trafikverket anser inte att det finns några fördelar med ett system som förutsätter en trafikering med länkade tåg. Ett trafiksystem som bygger på att tåg ska kopplas isär och ihop på olika platser ökar störningskänsligheten i systemet avsevärt.*

### 24. Tore Jansson

Tore Jansson har inkommit med ett samlat yttrande över tre ärenden. Aktuellt ärende, Ostlänkens beredningsremiss och Trafikverkets förslag till Nationell trafikslagsövergripande plan för perioden 2018 – 2029, ställt till Regeringen (Näringsdepartementet) och till Trafikverket. I yttrandet framförs att höghastighetsbanan ska dimensioneras för 250 km/h samt att man ska slutföra de nya stambanorna inom 20 år med ny modell för finansiering. Vidare anser Tore Jansson att den Nationella planen ska kompletteras med ytterligare uppgraderingar av Katrineholmsbanans och Västra stambanans godshanteringsystem. De synpunkter som berör aktuellt ärende sammanfattas nedan.

Tore Janssons menar att samtliga av Trafikverkets redovisade alternativ för bibanor cementerar och förstärker barriäreffekterna av befintlig Nyköpingsbana. Nyköpingsbanan bör istället stängas.

Ett alternativ med järnvägstunnel under Nyköpingsån och Skavsta flygplats borde ha redovisats då ett sådant alternativ inte skapar barriär genom planerade verksamhetsområden i Skavsta och att påverkan på Nyköpingsåns riksintressen undviks.

Anser att UA1 är bättre än alternativet med lång bibana men sämre än alternativet med kort bibana och station på huvudbanan. Anser att plattformarna ska förläggas så långt österut som möjligt. En framtida station på huvudbanan i UA1 bör placeras på kortaste avstånd från terminalerna oavsett placering av stationen på bibanan. Framhåller vikten av en bra förbindelse mellan Nyköping och Skavsta och att områdets potential i enlighet med kommunens översiktsplan inte allvarligt försämras.

Anser att hög turtäthet är viktigare än restid. Framför två egna alternativ som anses ge maximal turtäthet och minimal störning av väg- och järnvägstrafiken under byggtiden. Tore Jansson anser att Trafikverkets bibanalternativ UA1 och Kort bibana ska utredas vidare och ställas mot de av Jansson framförda alternativen:

Anslutning till huvudbanan med länkade tåg via TGOJ-banan. Alternativet innebär att Nyköpingsbanan norr om Nyköping stängs och att all regiontrafik passerar via Skavsta där länkning (koppling/bortkoppling av vagnar) sker. Halva tågsetet fortsätter mot Nyköping och Oxelösund på TGOJ banan och andra halvan fortsätter mot Norrköping på Ostlänken. Förutsätter att stationen i Nyköping flyttas till TGOJ banan.

Anslutning av Nyköping till huvudbanan utan bibanor med Skavsta station på huvudbanan (snabbpendlingsbussar). Ny bussterminal vid den befintliga busstationen. Alternativet innebär att Skavsta blir kommunens enda järnvägsstation och att nuvarande bussterminal byggs ut. Eldrivna snabbpendlingsbussar sammanbinder Nyköping och Skavsta. Nyköpingsbanan stängs.

### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket har fattat beslut om att behålla den befintliga banan mellan Nyköping och Järna vilket innebär att den befintliga barriären kvarstår, Trafikverket ser idag inget motiv till att ompröva det beslutet. Som Tore Jansson framför så innebär alla de kvarvarande alternativen efter järnvägsutredningen bibanor som passerar centrala Nyköping.*

*Trafikverket anser inte att det finns några fördelar med ett system som förutsätter en trafikering med länkade tåg. Ett trafiksystem som bygger på att tåg ska kopplas isär och ihop på olika platser ökar störningskänsligheten i systemet avsevärt.*

*I området kring Nyköpingsåns dalgång är jorddjupen stora och grundvattnets trycknivåer höga. Markförhållandena varierar i området, här finns dels mycket lös lera och dels mycket vattengenomsläppliga jordar i Skavstamalmen samt föreningar av bland annat PFAS i grundvattnet. I Skavstamalmen finns en grundvattenförekomst som även omfattas av skydd av dricksvattendirektivet. Att med dessa förhållanden bygga tunnel kan inte ekonomiskt motiveras.*

*Noterar att Tore Jansson anser att UA1 är att föredra framför Lång bibana, men att alternativ Kort bibana vore ännu bättre. Trafikverket bedömer att Kort bibana inte är genomförbar på grund av risk för påtaglig skada på riksintresse för Kulturmiljövården, vilket konstaterades i järnvägsutredningen (2010). Trafikverkets inriktning är att placeringen av plattformar och utformningen av bibanans sträckning genom kommunens planerade verksamhetsoråde kommer att ske i samverkan med Nyköpings kommun och Stockholm Skavsta flygplats.*

*Det första alternativet som som Tore Jansson anser att Trafikverket ska utreda, anslutning från Skavsta station till Nyköpings resecentrum via TGOJ-banan har utretts i järnvägsutredningen (2010) och avförts. Visserligen antogs Nyköpings resecentrum i järnvägsutredningen få en annan lokalisering än i Kjell Håkanssons förslag, men trafikfunktionen skulle bli densamma. Trafikverket ser inte några motiv till att ompröva det ställningstagandet.*

*Det andra alternativet som Tore Jansson anser ska utredas, att helt ta bort bibanan till Nyköpings resecentrum, skulle innebära en betydligt längre restid till Nyköping än med Trafikverkets alternativ, eftersom byte mellan buss och tåg skulle krävas vid Skavsta station för resenärer till Nyköping. På lång sikt, med ett fullt utbyggt höghastighetsnät begränsas möjligheten att göra uppehåll vid Skavsta station till ett tåg/timme, vilket inte kan betraktas som en acceptabel turtäthet. Varken Ostlänkens projektmål om restid eller turtäthet kan nås i detta alternativ och Trafikverket ser inga skäl att utreda alternativet vidare.*

## 25. Magnus Axelsson

Anser att kompletterande lokaliseringsutredning är ett hastverk med flera oklarheter. Det är otydligt om bibanan utformas med enkelspår eller dubbelspår och passagen av väg 52 redovisas inte. Anser inte att konsekvenserna med buller och vibrationer av att köra fler tåg via Nyköping redovisas.

Utformningen av UA1 kommer troligen medföra att tågen mellan Linköping/Norrköping och Stockholm väljer den snabbaste vägen och inte tar omvägen via Nyköping resecentrum. Med nu föreslagen hastighet på höghastighetsbanan om 250 km/h ges förutsättningar för fler stoppande tåg längs Ostlänken vilket talar för att stationen vid Skavsta ska ligga kvar.

Magnus Axelsson ifrågasätter behovet av två parallella järnvägsspår i form av Nyköpingsbanan och Ostlänken och undrar om det inte är mer samhällsekonomiskt lönsamt att följa befintlig Nyköpingsbana med tunnlar vid Nyköping.

Anser att hastigheten 320 km/h varit avgörande för järnvägsutredningen. Med en hastighet om 250 km/h ändras förutsättningarna och man ska därför starta om planeringen av Ostlänken med en åtgärdsvalsstudie där fyrstegsprincipen tillämpas. Befintligt järnvägsstråk kan förbättras vilket ger förbättrad kapacitet och kortare restid. Med lutande korgar i tågen kan restiden sänkas med 10 minuter. Med en ny planering av Ostlänken kan man göra om och göra rätt och det finns möjlighet till lägre kostnader och mindre intrång i riksintressen.

### **Trafikverkets kommentar**

*Syftet med den kompletterande lokaliseringsutredningen är att utgöra ett underlag för*

val av alternativ korridor. Trafikverket har därför lagt fokus på de aspekter som bedöms vara alternativskiljande och ha betydelse för bedömningar i miljökonsekvensbeskrivningen (MKB). Det innebär att många tekniska detaljer kvartsår att utreda. Vad gäller frågan om dubbelspår så har Trafikverket i MKB tagit höjd för dubbelspår, när omgivningspåverkan har bedömts eftersom Trafikverket tror att på lång sikt behövs dubbelspår på bibanan. Initialt kommer bibanan att byggas som ett enkelspår.

Trafikverket har fört en dialog med regionala och kommersiella aktörer avseende trafikeringen av Ostlänken och bibanan. För de regionala aktörerna är Nyköpings resecentrum en viktig målpunkt.

Trafikverkets kapacitetsanalyser visar att även om hastigheten på höghastighetbanan sänks till 250 km/h så kommer antalet möjliga stopp vid Skavsta station begränsas till ett per timme om stationen byggs på huvudbanan när höghastighetsnätet är fullt utbyggt.

I järnvägsutredningen (2010) har sträckning längs med befintlig bana (blå korridor) utretts och avförts. Det finns ett starkt stöd bland kommuner och myndigheter för den av Trafikverket förordade korridoren. Behovet av Ostlänken är stort och det finns en stor enighet hos kommuner och myndigheter om att utbyggnaden bör ske snabbt. Trafikverket ser inte att det finns skäl för att backa planeringen och genomföra en åtgärdsvalsstudie.

## 26. Göran Deurell

Göran Deurell anser att det är mycket olyckligt för tillgängligheten till såväl Skavsta flygplats som till Nyköpingsregionen i stort att stationsläget vid Skavsta hamnar på bibanan och inte medger stopp för höghastighetståg.

Anser att Kort bibana ska utredas mer och framför ett eget alternativ till Kort bibana med en anslutning till höghastighetsbanan öster om Nyköpingsån. En sådan lösning ger möjlighet med station i Oppeby vid riksväg 52.

En ny järnväg är en otrolig möjlighet att maximera möjligheten till att öka resandet med kollektivtrafik lokalt i staden. Det borde finnas kapacitet på bibanan för ytterligare tåg som kan stanna på fler ställen och trafikera Skavsta också från TGOJ-banan.

### **Trafikverkets kommentar**

Trafikverket anser att tillgängligheten till Skavsta flygplats förbättras i UA1. Fördelen med UA1 är att Skavsta station från start kan trafikeras med 30-minuterstrafik oavsett vilken volym av resande Stockholm Skavsta flygplats har när Ostlänken tas i trafik år 2033-2035. När Trafikverket ser att det finns tillräckligt resandeunderlag för en station på huvudbanan är det möjligt att bygga ut som en etapp 2.

Trafikverket bedömer att Kort bibana inte är genomförbar, då rimliga alternativ finns, på grund av risk för påtaglig skada på riksintresse för Kulturmiljövården, vilket konstaterades i järnvägsutredningen (2010). Det förslag till bibana som Göran Deurell redovisar berör precis som Kort bibana känsliga kulturmiljöer och att som i förslaget placera anslutningsspår mellan höghastighetsjärnvägen och bibanan vid Bönsta skulle

enligt Trafikverkets bedömning inte vara acceptabelt på grund av påverkan på riksintresset för Kulturmiljö, Nyköpingsånd dalgång.

Trafikverket har i Åtgärdsvalstudie Oxelösund/Nyköping- Eskilstuna/Västerås gjort bedömningen att kostnaderna är större än nyttorna med att anpassa TGOJ-banan för persontrafik. Det är även möjligt att åstadkomma kortare restider med expressbuss än med tåg. Mot bakgrund av detta ser Trafikverket inte något behov av att studera en anslutning av TGOJ-banan till Skavsta station.

27. Peter Eriksson

Högre turtäthet är en viktigare faktor än några minuters längre restid. Klokt att Trafikverket föreslår en lösning där samma tåg tar resenärer från både Nyköping och Skavsta. Linjeföringen bör anpassas för en framtida höjning av hastigheten till 320 km/h även om hastigheten initialt blir 250 km/h.

**Trafikverkets kommentar**

Trafikverket noterar att Peter Eriksson förordar UA1. Vad gäller hastigheten på Ostlänken så fattas det beslutet av regeringen.

28. Bengt Jädersten

Anser att landsbilden inte beskrivs korrekt för UA1 i granskningshandlingen. Landskapet utgörs inte av ett flackt mosaiklandskap utan det är istället två bergskedjor, runt 40 m höga, som den nya järnvägen ska korsa igenom.

**Trafikverkets kommentar**

Trafikverket noterar att landskapsbeskrivningen inte är korrekt. Den tillkommande informationen påverkar inte Trafikverkets ställningstagande men kommer att redovisas korrekt i kommande arbete.



Jonas Nimfelt

projektledare



**TRAFIKVERKET**

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1.

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

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