Miljö- och energidepartementet

Trafikverket
781 89 Borlänge

Tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken av Ostlänken, Södertälje, Trosa, Nyköpings, Norrköpings och Linköpings kommuner

Regeringens beslut

Regeringen tillåter vid prövning enligt 17 kap. miljöbalken byggande av en ny dubbelspårig järnväg för höghastighetståg mellan Järna och Linköping, kallad Ostlänken, inom den korridor som redovisas på 13 kartor daterade den 19 januari 2018 benämnda Ostlänken Bilaga A Kartor – Korridor rang ett till ansökan om tillåtlighet, se *bilaga*.

Järnvägsplan enligt lagen (1995:1649) om byggande av järnväg för den tillåtna verksamheten ska fastställas senast den 30 juni 2030. Därefter förfaller tillåtligheten för den del av verksamheten som inte omfattas av fastställd plan.

För tillåtligheten ska följande villkor gälla.

1. Järnvägsanläggningens närmare lokalisering i plan och profil, utformning och gestaltning ska planeras och utföras med hänsyn till landskapets, kulturmiljöns och naturmiljöns samlade strukturer, karaktärer och värden och så att barriäreffekter så långt möjligt begränsas. Lokalisering och utformning ska ske efter samråd med berörda länsstyrelser och kommuner.

2. Arbeten inom Bråvikens förkastningssystem ska ske så att påverkan på naturmiljön så långt möjligt begränsas. För byggskedet ska skyddsåtgärder för att minska risker för skada på naturmiljön tas fram efter samråd med Länsstyrelsen i Östergötlands län. Åtgärderna ska redovisas till länsstyrelsen i ett ekologiskt kontrollprogram senast vid den tid – innan byggnads- och

anläggningsarbeten påbörjas – som länsstyrelsen och Trafikverket kommer överens om.

3. Trafikverket ska, efter samråd med Riksantikvarieämbetet, Länsstyrelsen i Södermanlands län och Trosa kommun, ta fram en åtgärdsplan för passagen av Trosaåns dalgång med de åtgärder som Trafikverket avser att vidta för att motverka skadlig påverkan och störningar. Planen ska redovisas till länsstyrelsen senast vid den tid – innan byggnads- och anläggningsarbeten påbörjas – som länsstyrelsen och Trafikverket kommer överens om.

4. Vid passage av Natura 2000-området Algutsbo ska en linjesträckning väljas som medför att fysiskt intrång i Natura 2000-området inte sker.

5. Trafikverket ska, efter samråd med Sveriges geologiska undersökning, Statens geotekniska institut, berörda länsstyrelser och kommuner, vidta skyddsåtgärder och försiktighetsmått i den omfattning som krävs för att skydda yt- och grundvatten från föroreningar från byggnads- och anläggningsarbetena samt tågtrafiken. Särskilt fokus ska läggas på de yt- och grundvattenförekomster som i dag utnyttjas som dricksvattentäkter eller i framtiden har en potential att utnyttjas som sådana. Ett kontrollprogram ska tas fram i samråd med länsstyrelserna för att följa upp påverkan på berörda yt- och grundvattenförekomster före och under byggskedet samt under drift.

6. Den närmare lokaliseringen och utformningen av järnvägen förbi sjön Skiren ska, efter samråd med Sveriges geologiska undersökning, Statens geotekniska institut, Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut och Länsstyrelsen i Östergötlands län, planeras och utföras så att påverkan på vattenbalans och vattenkvalitet i Skiren så långt möjligt begränsas.

7. Järnvägsanläggningens närmare lokalisering i plan och profil samt utformning ska planeras och utföras så att fragmentering av odlingslandskapet och försämring av befintlig jordbruksmarks arrondering samt produktiva förmåga så långt möjligt begränsas. Samråd ska ske med berörda länsstyrelser och kommuner.

8. Trafikverket ska, efter samråd med berörda länsstyrelser, upprätta en plan för hantering, återanvändning och bortskaffande av de berg- och jordmassor som uppkommer vid byggandet av järnvägsanläggningen. Berg- och jordmassor ska så långt möjligt återanvändas i projektet. Planen ska redovisas till

länsstyrelserna senast vid den tid – innan byggnads- och anläggningsarbeten påbörjas – som Trafikverket och länsstyrelserna kommer överens om.

9. Trafikverket ska, efter samråd med berörda länsstyrelser, upprätta en plan för de åtgärder som Trafikverket avser att vidta för att så långt möjligt begränsa energianvändning och klimatpåverkande utsläpp i samband med byggande och drift av Ostlänken. Planen ska redovisas till länsstyrelserna senast vid den tid – innan byggnads- och anläggningsarbeten påbörjas – som länsstyrelserna och Trafikverket kommer överens om.

10. Trafikverket ska, efter samråd med berörda myndigheter, utarbeta riktlinjer för hur projektet ska utformas för att minimera risken för översvämningar. Arbetet ska bedrivas utifrån en samlad bild av olika scenarier om framtida klimatförändringar och havsvattennivåer. Utredningar och bedömningar av nödvändiga åtgärder ska ske kontinuerligt under projektering och uppdateras med hänsyn till den senaste kunskapen inom området.

11. Bullerskyddsåtgärder längs Ostlänken ska vidtas avseende buller som härrör från trafikeringen av järnvägen med strävan att innehålla följande riktvärden i den mån det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt:
30 dBA dygnsekvivalent ljudnivå inomhus
45 dBA maximal ljudnivå inomhus nattetid
55 dBA dygnsekvivalent ljudnivå vid uteplats
60 dBA dygnsekvivalent ljudnivå vid bostadsområdet i övrigt
70 dBA maximal ljudnivå vid uteplats i anslutning till bostad.
Redovisade riktvärden bör även tillämpas för fritidsbostäder och vårdlokaler. För arbetslokaler är riktvärdet 60 dBA maximal ljudnivå inomhus samt för undervisningslokaler 45 dBA maximal ljudnivå inomhus under lektionstid. I rekreationsområden i tätort är riktvärdet 55 dBA dygnsekvivalent ljudnivå.

Ärendet

Regeringen beslutade den 16 april 2015 med stöd av 17 kap. 3 § miljöbalken att tillåtligheten av det planerade järnvägsprojektet Ostlänken i Stockholms, Södermanlands och Östergötlands län ska prövas enligt 17 kap. miljöbalken.

Trafikverket har den 10 november 2015 med eget yttrande till regeringen överlämnat en järnvägsutredning med miljökonsekvensbeskrivning för tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken av en utbyggnad av Ostlänken i Södertälje, Trosa, Nyköpings, Norrköpings och Linköpings kommuner.

Trafikverket har den 31 januari 2018 efter föreläggande från Miljö- och energidepartementet kompletterat ärendet på flera punkter.

Trafikverket har studerat och rangordnat ett antal alternativ och förordat att regeringen tillåter utbyggnad inom Röd korridor på delen Järna–Norrköping (Loddby), inom Blå korridor på delen Norrköping (Loddby)–Bäckeby och inom Röd korridor på delen Bäckeby–Linköping. Efter en kompletterande lokaliseringsutredning har Trafikverket föreslagit utredningsalternativ 1 (UA1) för anslutning av Nyköping C och Skavsta flygplats. Den av Trafikverket slutligt förordade korridoren med planerade tunnellägen redovisas på 13 kartor benämnda "Ostlänken Bilaga A Kartor – Korridor rang ett till ansökan om tillåtlighet", daterade den 19 januari 2018.

Stationer för resandeutbyte planeras i Vagnhärad, Nyköping, Skavsta, Norrköping och Linköping. Den sistnämnda omfattas inte av begäran om tillåtlighet. Tillåtlighet har begärts för järnvägsanläggningen i sin helhet vilket enligt Trafikverket inkluderar spår och andra fasta anordningar som behövs för spårens bestånd, drift och brukande, signal-, säkerhets- och trafikledningsanläggningar, anordningar för elförsörjning, plattformar, plattformsförbindelser samt skyddsåtgärder såsom stängsel och bullerskärmar. Trafikverket har bedömt att en utbyggnad inom förordad korridor är förenlig med miljöbalkens bestämmelser och därför bör tillåtas. Flera villkor har föreslagits.

Trafikverket har anfört bl.a. följande. Södra stambanan mellan Norrköping och Linköping och Västra Stambanan mellan Katrineholm och Flen är hårt belastade. Detta innebär förlängda restider och en stor risk för störningar. Efterfrågan på tågresor är i dag större än utbudet och på grund av den redan höga trafikbelastningen är det inte möjligt att sätta in fler tåg de tider när efterfrågan är som störst. Ostlänken skapar kapacitet för fler tåg och en kortare restid mellan Östergötland och Mälardalen. Syftet med Ostlänken är att stärka kommunikationerna inom regionen och knyta Östergötland, Södermanland och Mälardalen närmare varandra. Ostlänken planeras även för att bli den första delen av ett framtida höghastighetsnät för tåg mellan Stockholm och Göteborg respektive Malmö.

Studerade alternativ

I järnvägsutredningen har förutom ett nollalternativ, som innebär att Ostlänken inte byggs, studerats ett antal olika utbyggnadsalternativ. De har benämnts Röd, Blå och Grön korridor och skiljer sig åt på så sätt att Röd

korridor i stor utsträckning följer befintlig E 4 medan Blå korridor i huvudsak följer nuvarande järnväg. Grön korridor har lokaliserats utanför befintliga infrastrukturstråk. För delar av Ostlänken är korridorerna samförlagda och därför möjliga att kombinera. Alla korridorer sammanfaller i samhället Loddby just norr om Norrköping och i Bäckeby. Samtliga alternativ i järnvägsutredningen – Röd, Blå och Grön korridor – har utretts med utgångspunkt i att en utbyggnad av Ostlänken ska kunna ske med en teknisk systemstandard som möjliggör tåg med hastigheter i 320 km/h. Trafikverket har i sitt förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029 som lämnades till regeringen i augusti 2017 föreslagit att Ostlänken ska dimensioneras för tåg med hastigheter i 250 km/h. I kompletterande yttrande i januari 2018 har Trafikverket anfört att de nya förutsättningarna inte påverkar de bedömningar som gjorts i fråga om korridorval och risk för påtaglig skada på riksintressen.

Röd korridor viker av från Västra stambanan vid Gerstaberg, passerar öster om Järna och korsar E 4 norr om Vagnhärad. Fram till Sjösa sträcker sig korridoren mellan Södra stambanan och E 4 och därefter norr om E 4 via Skavsta till Kolmårdsbranterna. Korridoren är sedan samförlagd med övriga korridorer till Norrköping C varifrån den går i en kort tunnel under staden och på bro över Motala ström. Den tangerar Södra stambanan och går på ömse sidor om E 4. Efter Bäckeby passerar korridoren söder om E 4 för att sedan tvära in mot Linköping C. Nyköping angörs med bibana. I höjd med Vagnhärad har en östlig och en västlig variant utretts vilket innebär en korridorsträckning antingen väster om centrum eller förbi nuvarande station.

Blå korridor följer Västra stambanan genom Järna och viker av vid kopplingspunkten mellan Södra och Västra stambanan. Den går öster om Hölö, genom Vagnhärad och Nyköping. Skavsta angörs med stickspår. Därefter fortsätter korridoren genom eller nära stationssamhällena utmed den befintliga banan Järna–Åby. Korridoren går i lång tunnel under Norrköping och Himmelstalund och fortsätter söderut på ömse sidor om E 4. Efter Bäckeby följer korridoren Södra stambanan genom Linghem. Korridoren har avförts av Trafikverket på delen Järna–Norrköping (Loddby) främst på grund av att restiden för delsträckan förlängs betydligt.

Grön korridor viker av från Västra stambanan på samma sätt som Blå korridor och har mellan Hölö och Sillekrog samma sträckning som Röd korridor. Den korsar E 4 vid Lästringe och passerar Skavsta. Hela sträckan mellan Sillekrog och Kolmårdsbranterna går i glest befolkade områden. Korridoren

går i lång tunnel under Norrköping och Motala ström och därefter söderut i orörd kuperad terräng. Den går söder om Bäckeby mellan Södra stambanan och E 4 i öppet odlingslandskap. Korridoren har avförts av Trafikverket på delen Gerstaberg–Hölö eftersom sträckningen skulle innebära kapacitetsproblem i Järna och förlängda restider för långväga och storregionala resenärer.

Öster om Nyköping planeras en bibana i ny sträckning som sedan ansluts till Nyköpingsbanan. I alternativ Lång bibana nyttjas TGOJ-banan mellan Sala och Oxelösund. Anslutning till höghastighetsbanan sker väster om Skavsta station som placeras på huvudbanan. I alternativ Kort bibana ansluts den västra delen av bibanan till höghastighetsbanan öster om Skavsta station som är placerad på huvudbanan och kan nås från huvudbanan och bibanan. I alternativ UA1 ansluts den västra delen av bibanan till höghastighetsbanan väster om Skavsta station som placeras på bibanan. UA1 kan kompletteras med en andra etapp som innebär att spår och plattformar även byggs längs huvudbanan. Stationen kan då angöras både från bibanan och huvudbanan.

Trafikverket har rangordnat alternativen enligt följande. Järna–Norrköping (Loddby): 1. Röd korridor, 2. Grön korridor. Norrköping (Loddby)–Bäckeby: 1. Blå korridor, 2. Grön korridor, 3. Röd korridor. Bäckeby–Linköping: 1. Röd korridor, 2. Blå korridor, 3. Grön korridor. Bibana Nyköping: 1. UA1, 2. Lång bibana, 3. Kort bibana. Vid denna rangordning har framför allt parametrarna restid, samhällsekonomi och miljö- och hälsopåverkan vägts mot varandra.

Ytterligare alternativ har studerats i förstudieskedet men avfärdats eftersom de bedömts medföra betydande intrång i opåverkade miljöer, trafikeringsnackdelar, längre restider, färre resenärer och försämrad tillgänglighet samt högre anläggningskostnader. Alternativen avsåg bl.a. en ny bana via Gnesta, en ny bana via Katrineholm och en ny bana över Vikbolandet i Norrköping. Nollalternativet har bedömts inte kunna uppfylla kapacitetskravet efter 2020.

Miljökonsekvenser

Av underlaget i ärendet framgår att de studerade korridorerna mellan Järna och Linköping berör ett landskap som skiftar till karaktär och öppenhet. Korridorerna sträcker sig över storskaliga jordbruks- och slättlandskap, småbrutna mosaiklandskap och skogsbygder. Urbergshorsten i Kolmården med branta förkastningar i både norr och söder passeras i tunnel i samtliga alternativ. Stora grundvattenförekomster finns bl.a. vid Skavsta-, Larslunds- och Stigtomtamalmen. Av miljökonsekvensbeskrivningen framgår att alla

korridorer berör områden som pekats ut som riksintresse för naturvården, kulturmiljövården eller friluftslivet enligt 3 kap. 6 § miljöbalken. Samtliga korridorer berör även ett eller flera Natura 2000-områden.

Trafikverket har jämfört korridorerna och sammanfattningsvis bedömt att Röd korridor i sin helhet medför mindre negativ påverkan än Blå och Grön korridor. Bedömningen har gjorts med hänsyn till att Röd korridor i större utsträckning påverkar miljöer som redan är exploaterade. Ett undantag är delen mellan Norrköping C och Bäckeby där Röd korridor ger störst negativa miljökonsekvenser med passagerna genom Himmelstalund och Göta kanal. Blå korridor med en tunnel under Himmelstalund och Natura 2000-området Borg utgör här ett mer fördelaktigt alternativ. Alla korridorer passerar genom fornlämningsrika och kulturhistoriskt intressanta miljöer. Påverkan på kulturmiljön är stor oavsett korridorval men minst i Grön korridor som även bedömts vara bättre för jord- och skogsbruket eftersom små och svårbrukade arealer stängs in mellan Ostlänken och E 4 i Röd korridor och mellan Ostlänken och Södra stambanan i Blå korridor. Grön korridor passerar genom skogsområden och medför i stället stor negativ påverkan på rekreativa naturmiljöer bl.a. Kolmårdens riksintresseområde. Ökade bullernivåer och barriärer i landskapet tillkommer i samtliga alternativ. Trafikverket har bedömt att någon större skillnad inte föreligger mellan korridorerna med avseende på luftkvalitet, vatten, grus/berg, förorenad mark, risk och säkerhet samt klimat och energihushållning. Trafikverket har i fråga om de olika bibanorna efter en samlad bedömning funnit att alternativ Lång bibana och UA1 är relativt likvärdiga med avseende på flera aspekter och att alternativ Kort bibana riskerar att påtaglig skada Nyköpingsåns dalgång som pekats ut som riksintresse för kulturmiljövården enligt 3 kap. 6 § miljöbalken.

Remissyttranden m.m.

Trafikverket har inhämtat yttranden från berörda myndigheter och organisationer. *Elsäkerhetsverket*, *Energimyndigheten*, *Fortifikationsverket*, *Försvarsmakten*, *Sjöfartsverket*, *Svenska Kraftnät* och *Transportstyrelsen* har tillstyrkt tillåtlighet eller inte haft några invändningar mot att regeringen tillåter en utbyggnad av Ostlänken i den av Trafikverket förordade korridoren. Flertalet remissinstanser har tillstyrkt under vissa förutsättningar, föreslagit särskilda villkor eller lämnat detaljerade synpunkter. Nedan redogörs i korthet för vad som anförts.

Boverket har tillstyrkt tillåtlighet för Trafikverkets förordade korridor. Boverket har anfört att åtgärder mot buller och vibrationer behöver utredas och järnvägens utformning och lokalisering anpassas till ett förändrat klimat med översvämningar och höjda havsvattennivåer. Vikten av att detaljerade studier genomförs av hur järnvägen kan anpassas till landskapets strukturer, städer, orter och kulturlandskap har poängterats.

Folkhälsomyndigheten har tillstyrkt nybyggnad enligt de alternativ som Trafikverket rangordnat som nummer ett på de olika delsträckorna om åtgärder vidtas under bygg- och driftskedet för att minimera störningar och risker och de hälsorelaterade riktvärdena nås. Myndigheten har lämnat förslag till åtgärder för minskat buller och ökad tillgänglighet samt framhållit flera fördelar med att Ostlänken byggs längs befintlig infrastruktur.

Havs- och vattenmyndigheten har tillstyrkt tillåtlighet och framhållit betydelsen av att vissa frågor utreds ytterligare. Frågorna avser bl.a. risken för påverkan på ekologisk, kemisk och kvantitativ status i berörda yt- och grundvattenförekomster, hur konnektiviteten kan upprätthållas och vilka skydds- och kompensationsåtgärder som kan behövas för att undvika negativa effekter på Natura 2000-områdena Kilaån-Vretaån och Svärtaån.

Livsmedelsverket har understrukit vikten av att dricksvattenförsörjningen inte äventyras och att hänsyn tas även till de yt- och grundvattentäkter som kan komma att behövas för ett framtida behov.

Luftfartsverket har lämnat synpunkter om påverkan på radiobaserade system för luftfart och lyft fram faktorer som behöver följas i arbetet med att fastställa nödvändiga skyddsmarginaler. Vikten av att Trafikverket samråder med berörda flygplatser har poängterats.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) har anfört att säkerhetskonceptet behöver ses över och uppdateras. MSB har hänvisat till nya handböcker och vägledningar och till att flera försök har genomförts avseende tunnelbrand efter 2009.

Naturvårdsverket har bedömt att tillåtlighet bör kunna ges för Trafikverkets förordade alternativ om nödvändiga Natura 2000-tillstånd lämnas och tillåtlighetsbeslutet förenas med villkor för att säkerställa stor miljöhänsyn i det fortsatta arbetet. Naturvårdsverket har funnit att Grön korridor genomgående innebär störst samlad påverkan men har samtidigt poängterat att

utformning och linjeval har lika stor betydelse för miljökonsekvenserna som valet av korridor och har avstyrkt en sträckning inom Röd korridor som berör de känsligare delarna av riksintresset Bråvikens förkastningssystem. Naturvårdsverket har vidare pekat på behovet av vissa kompletteringar samt lämnat detaljerade synpunkter med förslag till villkor i olika frågor.

Riksantikvarieämbetet har som sin övergripande slutsats anfört att förutsättningar finns för att tillåta Ostlänken enligt Trafikverkets alternativ med rang ett, men att det kräver långtgående hänsyn till landskap och kulturmiljö som behöver läggas fast i beslutet. Övriga alternativ har inte utretts till samma nivå men de innebär generellt sett inte mindre omfattande skador. Om kulturmiljö och landskap tas som utgångspunkt för utformning och gestaltning kan skadorna av den färdiga järnvägsutbyggnaden komma att bedömas som måttliga. För att kunna avgöra omfattning och betydelsen av skadorna har Riksantikvarieämbetet ansett att underlaget behöver kompletteras med fördjupade bedömningar och åtaganden. Riksantikvarieämbetet har vidare framfört att Trafikverkets handlingsplan för bebyggelse bör omfatta all kulturhistoriskt värdefull bebyggelse som påverkas negativt av järnvägen och inte endast den som finns inom riksintresseområden. Riksantikvarieämbetet har även lämnat förslag till villkor.

Statens fastighetsverk (SFV) har framfört vikten av att intrång i myndighetens fastigheter så långt möjligt minimeras, att brukningscentrum för jordbruksfastigheter hålls intakta och att Ostlänken placeras så nära befintlig E 4 som möjligt. SFV har vidare uppmärksammat frågan om befintliga stationsmiljöers stora kulturhistoriska värden och anfört att järnvägen bör förläggas i tunnel inom Tullgarns naturreservat. Synpunkter har även lämnats om barriäreffekter och gestaltning av bullerskydd.

Statens geotekniska institut (SGI) har från geo- och miljögeoteknisk synpunkt bedömt alla alternativ som genomförbara och tillstyrkt tillåtlighet till alternativet med rang ett. SGI har särskilt uppmärksammat frågan om planerade tunnlar genom förkastningsbranten i Kolmården och sydväst om bytespunkten i Norrköping. SGI har anfört att tunneln genom Kolmården behöver korsa en större karterad sprickzon samtidigt som lokaliseringen av järnvägen inom korridoren begränsas av den miljökänsliga sjön Skiren. SGI har förutsatt att de sprickzoner som finns på delen Skavsta–Loddby bedömts möjliga/rimliga att täta och har i yttrande över Trafikverkets komplettering anfört att valt alternativ vid Skiren är det minst dåliga ur påverkanssynpunkt.

Strålsäkerhetsmyndigheten har framhållit vikten av att Trafikverket beaktar att den elektromagnetiska strålmiljön kan påverkas kring järnväg och att Trafikverket tillämpar försiktighetsprincipen om lågfrekventa och elektriska fält.

Sveriges geologiska undersökning (SGU) har bedömt risken för påverkan på grundvattenförekomster i Röd, Blå och Grön korridor. Risken för påverkan på kvalitet och kvantitet har framhållits för flera förekomster och vikten av att hänsyn tas till berörda grundvattenmagasin betonats. SGU har särskilt avrått från en tunnellösning inom förordad Röd korridor vid förekomsten vid Petterslund samt från en tunnellösning som innebär påverkan på dricksvattenförsörjningen vid sjön Skiren. En tunnellösning vid Skiren skulle enligt SGU vara tekniskt krävande, kostsam och medföra stor risk för omgivningspåverkan. SGU har vidare framhållit att passagen av Norrköping ställer stora krav på försiktighetsmått och att en tunnellösning medför stor risk för spridning av föroreningar. En tunnel bör tillåtas endast om Trafikverket kan visa att ett genomförande kan ske med minimal miljöpåverkan. Efter att Trafikverket kompletterat ansökan har SGU anfört att redovisat inläckage bedöms medföra en acceptabel påverkan på Skiren men att det krävs åtgärder liknande de Trafikverket förordat i alternativet "ambitiös tätning". SGU har även anfört att vattenförsörjningen i Norrköping sannolikt inte kommer att påverkas.

Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI) har tillstyrkt tillåtlighet men avrått från ingrepp som påverkar Skiren. SMHI har framhållit att Skiren ur hydrologisk synvinkel är unik med mycket klart vatten och en omsättningstid på ca 40 år. Störningar i vattenbalansen uppstår därför lätt och återhämtningstiden är lång. Enligt SMHI är risken stor att en tunnel kan påverka sjön vilket behöver beaktas vid val av sträckning inom korridoren. Den sträckning som påverkar sjön minst bör väljas och åtgärder vidtas för att säkerställa att vattenbalansen inte störs. SMHI har anfört att Trafikverkets kompletterande beräkningar bygger på data från http://vattenwebb.smhi.se/ och att en mer noggrann beräkning kan ge ett annat resultat. SMHI har betonat vikten av att mycket noggranna beräkningar görs för tunnelns påverkan på sjön och har specificerat flera områden inom vilka myndigheten anser att mer noggranna undersökningar bör göras. SMHI har även yttrat sig över frågor om framtida klimatförändringar, buller och miljökvalitetsnormer.

Länsstyrelsen i Stockholms län, som endast yttrat sig över Ostlänken i de delar som berör Stockholms län, har tillstyrkt utbyggnad inom Röd korridor med rang ett och avstyrkt Blå korridor. Länsstyrelsen har pekat på fördelarna med

en utbyggnad i korridorens västra del samt framhållit vikten av att den fortsatta planeringen sker på sådant sätt att påverkan på bevarandeintressen och olägenheter för människors hälsa, djur och jordbruket minimeras. Länsstyrelsen har även tagit upp frågor om påverkan på riksintresseområdet Mörkö, om järnvägens utformning och gestaltning samt om förvaltning av markytor mellan Ostlänken och motorvägen.

Länsstyrelsen i Södermanlands län har tillstyrkt nybyggnad i Röd korridor med rang ett men förordar alternativ Lång bibana vid Skavsta framför UA1. Länsstyrelsen har anfört att åtta riksintressen berörs i länet och att stora utmaningar ligger i passagerna över Trosaåns och Nyköpingsåns dalgångar. Trafikverkets åtaganden att minska, åtgärda eller kompensera skador på kulturmiljöer kommer tillsammans med järnvägens närmare lokalisering och utformning att vara avgörande för att säkerställa att Ostlänken blir ett acceptabelt tillägg i landskapet. Länsstyrelsen har trots det bedömt att Trosaåns dalgång sannolikt kommer att skadas påtagligt och har vid en samlad bedömning förordat att Ostlänken ges företräde vid en eventuell riksintresseavvägning. Länsstyrelsen har understrukit vikten av att ingrepp i jordbrukslandskapet sker på sätt som minskar risken för ofördelaktig arrondering och splittring av skiften samt vikten av att påverkan på grundvattenförekomster och grundvattenmagasin beaktas och skyddsåtgärder vidtas så att dricksvattenförsörjningen inte äventyras. Myndigheten har även anfört betydelsen av frågor som rör biologisk mångfald, grön infrastruktur, barriäreffekter, buller och säkerhet samt föreslagit att beslutet förenas med ett flertal villkor. Länsstyrelsen har också uttalat sig om förutsättningarna för att lämna Natura 2000-tillstånd till en ny sträckning inom Röd korridor med lång tunnel under Tullgarn.

Länsstyrelsen i Östergötlands län har tillstyrkt utbyggnad i länet för alternativet med rang ett och avstyrkt Röd korridor på delen Norrköping–Bäckeby. Länsstyrelsen har bedömt att utbyggnaden kan ske utan att något av de elva riksintressen som berörs i länet skadas påtagligt. Vad särskilt avser Skiren har länsstyrelsen anfört att det är av största vikt att Trafikverket arbetar vidare med en hög ambitionsnivå när det gäller utredningar, anpassningar, försiktighets- och skyddsåtgärder och väljer alternativet ”ambitiös tätning” av tunneln. Behovet av ytterligare kompletteringar och utredningsinsatser har lyfts fram. Länsstyrelsen har bedömt att förutsättningar finns för att på ett godtagbart sätt hantera skyddet av ytvattentäkten Glan och dricksvattenproduktionen vid Borg men att det ställer stora krav på försiktighetsmått.

Myndigheten har i likhet med Länsstyrelsen i Södermanlands län anfört betydelsen av fler frågor och föreslagit att beslutet förenas med ett flertal villkor.

Linköpings kommun, som har förordat Röd korridor mellan Bäckeby och Linköping, har förutsatt att avgränsningen i ansökan inte lägger hinder för en tunnellösning mellan Malmskogen och Glyttinge. Betydelsen av att i möjligaste mån minska barriärer längs banan har framförts.

Norrköpings kommun har tillstyrkt att regeringen på föreliggande underlag tillåter Ostlänken enligt korridoralternativen med rang ett. Kommunen har förordat UA1 som alternativ för bibanan men anser att Skavsta station inte ska byggas ut i etapper. Kommunen har särskilt påtalat risken för påverkan på dricksvattentäkter och vikten av att stor hänsyn tas till detta, samt vikten av att Skirens hydrologi hålls intakt. Kommunen har även framhållit frågor om gestaltning och utformning som särskilt viktiga och har i likhet med flera andra remissinstanser anfört att höga bankar i möjligaste mån bör undvikas.

Nyköpings kommun har tillstyrkt Röd korridor på delen Järna–Loddby men förordat alternativ Lång bibana vilket man anser bäst tillgodoser Nyköpings utveckling och flygplatsen. Kommunen har framhållit att UA1 skapar ytterligare barriärer, innebär stor påverkan på det verksamhetsområde som pekats ut i översiktsplanen samt saknar stöd i planen. Vidare har kommunen uppmärksammat frågan om den planerade dragningen genom skyddsområde för Nyköpings och Oxelösunds huvudvattentäkt och vattentäkt för Tystberga samhälle och poängterat vikten av att vattenförsörjningen inte äventyras. Betydelsen av att så långt möjligt minska barriäreffekter och hålla landskapet öppet har framförts.

Södertälje kommun har, med reservation för att en dragning genom Trosa och Nyköpings kommuner sker i samförstånd med kommunerna, tillstyrkt tillåtlighet till Röd korridor med rang ett. Kommunen förordar Lång bibana men har anfört att ställningstagandet kan komma att ändras om Trafikverket och Nyköpings kommun gemensamt väljer ett annat alternativ. Kommunen har framhållit vikten av att störningar i landskapsbilden så långt möjligt begränsas och att stor hänsyn tas till åtgärdsprogram och kulturarvsanalyser.

Trosa kommun har tillstyrkt tillåtlighet till Röd korridor med rang ett på delen Järna–Loddby och framfört flera nackdelar med Grön korridor. I likhet med grannkommunerna förordas Lång bibana genom Nyköping. UA1 förordas i

andra hand under förutsättning att båda etapperna byggs samtidigt. Kommunen har anfört att Ostlänken är ett riksintresse som inte kan tillgodoses utan påverkan på andra riksintressen. Kommunen har instämt i Trafikverkets bedömning att Trosaåns dalgång kommer att skadas påtagligt men bedömt att andra realistiska alternativ till passagen saknas. Att järnvägen dras på en tillräckligt hög bro genom dalgången har framhållits som den allra viktigaste åtgärden.

Landstinget Sörmland och Kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet har tillstyrkt utbyggnad i förordad Röd korridor med rang ett på sträckan Järna–Loddby. Betydelsen av korta avstånd mellan stationsläget och flygplatsterminalen har betonats. Landstinget har vidare anfört att den nya trafiklösningen inte är i linje med de planer länet har men att landstinget kan ställa sig bakom lösningen under vissa förutsättningar.

Linköping City Airport AB har förutsatt att en riskanalys görs för flygverksamheten och har i övrigt hänvisat till SAAB Airport AB:s yttrande.

Norrköpings flygplats har inget att invända mot den föreslagna etableringen under förutsättning att kommande projektering och höjdsättning tar hänsyn till och säkerställer att flygplatsens influensområden inte påverkas.

Regionförbundet Sörmland har tillstyrkt utbyggnad i Röd korridor med rang ett och förordat alternativ Lång bibana samt framfört att Ostlänken inte får begränsa eller förhindra möjligheterna till en rationell sammankoppling av Nyköping-Oxelösund-Skavsta med järnväg.

Region Östergötland har anfört att Trafikverkets val av korridor och nya ställningstagande till bibana uppfyller regionens synpunkter. Regionen har bedömt att underlaget är tillräckligt för ett beslut om tillåtlighet och har framhållit vikten av att det fortsatta arbetet bedrivs i ett högt tempo.

Region Östergötland, Arbets- och miljömedicin, har ur bullersynpunkt utifrån ett miljömedicinskt perspektiv lyft fram fördelarna med en hastighet på 250 km/h i stället för 320 km/h. Landstinget har anfört att Trafikverkets rangordning av alternativ förefaller rimlig ur en hälsokonsekvensaspekt och att närheten till motorvägen i Röd korridor på delen Järna–Loddby innebär bättre förutsättningar för samordnade bullerskyddsåtgärder.

Stockholms läns landsting, Centrum för arbets- och miljömedicin, (CAMM) har tillstyrkt tillåtlighet för det alternativ som Trafikverket rangordnat som nummer ett i länet. CAMM har i likhet med flera andra remissinstanser pekat på fördelarna ur bullersynpunkt med en utbyggnad i nära anslutning till befintlig E 4.

Stockholms läns landsting, Trafikförvaltningen, har uppmärksammat frågor om systemperspektiv och trafikering.

SAAB har lämnat förslag till hur Ostlänken skulle kunna utgöra en samlad transportlösning samt anfört vissa frågor som berör den egna verksamheten som behöver beaktas vid etableringen.

SAAB Airport AB har anfört att Ostlänken bör gå i tunnel förbi flygplatsen och staden för att minimera risker och störningar. Bolaget har vidare pekat på behovet av en riskanalys när dragningen förbi flygplatsen planeras.

Vulcania AB har i egenskap av ägare till fastigheten Vulkan 7 i Norrköping tillstyrkt tillåtlighet för det alternativ som Trafikverket gett rang ett samt framhållit betydelsen av fastigheten som en viktig länk i Norrköpings historia som industristad. Bolaget har även avstyrkt vissa utformningsalternativ för bytespunkten i Norrköping som skulle förstöra fastigheten.

Skrivelser har kommit in i ärendet från enskilda med synpunkter på bl.a. TGOJ-banan, Nyköpingsbanan, Natura 2000-prövningen av Tullgarn, lokaliseringen av Nyköpings resecentrum och buller. Synpunkter har även framförts om behovet av att ansökan kompletteras i olika avseenden.

Skälen för regeringens beslut

Västra och Södra stambanan har ett mycket högt kapacitetsutnyttjande med persontrafik med olika uppehållsmönster och godstrafik. Känsligheten för störningar är hög, återställningstiden lång och medelhastigheten låg. På Södra stambanans Nyköpingsgren, Järna–Norrköping, har järnvägen endast enkelspår. Den höga belastningen innebär förlängda restider och förseningar. Den utbyggnad av en ny dubbelspårig järnväg för höghastighetståg mellan Järna och Linköping (Ostlänken) som nu tillåtlighetsprövas innebär därför en förbättring som är transportpolitiskt motiverad och ingår i nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 fastställd av regeringen den 31 maj 2018.

Regeringen finner att den beskrivning av verksamhetens miljökonsekvenser som Trafikverket redovisat uppfyller kraven på underlag för regeringens prövning.

Enligt 1 kap. 1 § miljöbalken syftar bestämmelserna i miljöbalken till att främja en hållbar utveckling som innebär att nuvarande och kommande generationer tillförsäkras en hälsosam och god miljö. Enligt 3 kap. 1 § miljöbalken ska mark- och vattenområden användas för det eller de ändamål för vilka områdena är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov och företräde ges sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning.

Byggandet av Ostlänken kommer att beröra många natur- och kulturmiljöer med mycket höga bevarandevärden. En ny instängslad dubbelspårig järnväg kommer dessutom att medföra ytterligare barriärer i landskapet. Den sökta korridorsträckningen berör totalt sex områden som angetts vara av riksintresse för naturvården (*Tullgarnsområdet, Nyköpingsån, Kilaån, Getåravinen, Skiren* och *Bråvikens förkastningssystem*), elva områden som angetts vara av riksintresse för kulturmiljövården (*Mörkö-Oaxen-Hölö-Yttertjärna, Trosaåns dalgång, Nyköping, Nyköpingsåns dalgång, Gamla vägen Stavsjö-Krokek, Norrköping, Leonardsberg-Himmelstalund-Skälv, Lövstad, Norsholm-Tångestad, Göta kanal* och *Törnevalla*) och fyra områden som angetts vara av riksintresse för friluftslivet (*Tullgarn, Nyköpingsån, Kolmårdens strövområde* och *Göta kanals vattensystem*), samtliga enligt 3 kap. 6 § miljöbalken. Flera remissinstanser har framhållit betydelsen av att stor hänsyn tas till natur- och kulturvärdena och till landskapets strukturer, karaktärer och historiska speglingar. Flera remissinstanser har även framhållit vikten av att barriäreffekterna så långt möjligt begränsas för bl.a. djurliv, växtliv, landskapsekologiska samband, kulturmiljövärden, upplevelsevärden, friluftsliv samt jord- och skogsbruk.

Efter att ärendet kompletterats 2018 har Trafikverket bedömt att Ostlänken kan byggas utan att områdenas natur-, kultur- eller friluftsvärden skadas påtagligt med undantag för riksintresset Trosaåns dalgång där påtaglig skada sannolikt inte kan undvikas. Trafikverket har anfört att dalgången är en av Ostlänkens mer komplexa och problematiska passager och att möjligheterna att anpassa järnvägens linjeföring till riksintresset bl.a. begränsas av Natura 2000-området Tullgarn. De remissinstanser som uttalat sig om den planerade verksamhetens påverkan på riksintressena har inte anfört något som föranleder regeringen att frångå Trafikverkets bedömning.

Riksantikvarieämbetet har dock anfört att en närmare bedömning av påtaglig skada sannolikt kan göras först i ett senare skede av projekteringen och har inte uteslutit att även andra riksintressen kan skadas påtagligt. Naturvårdsverket och Länsstyrelsen i Östergötlands län har vidare uppmärksammat frågor om vissa risker med hänsyn till påverkan på riksintresset Bråvikens förkastningssystem.

Regeringen konstaterar att omfattningen av skadorna till stor del kommer att bero på järnvägsanläggningens närmare lokalisering och utformning och Trafikverkets ambitionsnivå med avseende på åtgärdsstudier, åtgärdsprogram och kontrollprogram. Med föreskrivna villkor till skydd för naturmiljö, kulturmiljö och landskap samt riksintresset Bråvikens förkastningssystem kommer skadorna att kunna begränsas och barriäreffekterna att minska.

Regeringen bedömer trots ovan anförda att det utpekade riksintresset Trosaåns dalgång sannolikt kommer att skadas påtagligt.

Av 3 kap. 6 § miljöbalken följer att områden som är av riksintresse för naturvården, kulturmiljövården eller friluftslivet ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada natur- eller kulturmiljön. Av 3 kap. 8 § miljöbalken följer att områden som är av riksintresse för att de är särskilt lämpliga för anläggningar för kommunikationer ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen. Om ett område är av riksintresse för flera oförenliga ändamål ska enligt 3 kap. 10 § miljöbalken företräde ges åt det eller de ändamål som på lämpligaste sätt främjar en långsiktig hushållning med marken, vattnet och den fysiska miljön i övrigt.

Trafikverket har anfört att Ostlänken är av riksintresse enligt 3 kap. 8 § miljöbalken och att kommunikationsintresset ska bedömas ha företräde framför behovet av att bevara de delar av kulturvärdena i Trosaåns dalgång som påverkas. Regeringen konstaterar att Länsstyrelsen i Södermanlands län gett uttryck för samma uppfattning och att Trosa kommun bedömt att andra realistiska alternativ till passagen inte finns. Med hänsyn till rådande omständigheter och det starka intresse för kommunikationer som Ostlänken utgör finner regeringen att kommunikationsintresset vid en avvägning bör ges företräde. Med föreskrivet villkor om åtgärdsplan kommer skadorna på riksintresset att kunna motverkas så långt som möjligt.

Några hinder mot byggandet av Ostlänken föreligger därmed inte enligt hushållningsbestämmelserna i 3 och 4 kap. miljöbalken. Det är dock av största vikt att anspråket på produktiv jordbruksmark minimeras.

Av underlaget i ärendet framgår att förordad korridor berör Natura 2000-områdena *Tullgarn södra*, *Svärtaån*, *Kilaån-Vretaån*, *Algutsbo* och *Borg*. Tillstånd enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken har lämnats för passage av Ostlänken genom områdena *Tullgarn södra*, *Svärtaån*, *Kilaån-Vretaån* och *Borg*.

Regeringen noterar att Trafikverket i yttrande den 31 januari 2018 har påtalat vissa risker för skada på Natura 2000-området *Tullgarn södra* och därför studerat en ny linjesträckning för passagen med en ca 4 km lång tunnel under området, benämnd Alternativ C. Trafikverket har föreslagit att regeringen förenar ett beslut om tillåtlighet med villkor om att järnvägen i det aktuella området så långt det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt ska anläggas i tunnel med huvudsaklig sträckning enligt Alternativ C. Trafikverket har anfört att villkorsformuleringen har sin utgångspunkt i t.ex. svåra geotekniska förutsättningar som kan ändra alternativets tekniska genomförbarhet och ekonomiska rimlighet. Naturvårdsverket har anfört att reviderat alternativ har förutsättningar att kunna genomföras med minskad risk för negativa konsekvenser. Regeringen anser att en ny tunnels tekniska genomförbarhet och ekonomiska rimlighet behöver beaktas särskilt i det fortsatta arbetet.

Natura 2000-området *Algutsbo* har av regeringen förklarats som ett särskilt bevarandeområde enligt rådets direktiv 92/43/EEG om bevarande av livsmiljöer samt vilda djur och växter, det s.k. art- och habitatdirektivet. Silikatgräsmarker och trädklädda betesmarker utgör grund för utpekandet. Med föreskrivet villkor om att fysiskt intrång i *Algutsbo* inte får ske bedömer regeringen att hinder mot att tillåta verksamheten med hänsyn till regelverket om Natura 2000 inte föreligger.

Miljökvalitetsnormer enligt 5 kap. miljöbalken gäller bl.a. kvaliteten på utomhusluft och vatten. Med föreskrivna villkor, lämpliga skyddsåtgärder och försiktighetsmått bedömer regeringen att utbyggnaden bör kunna genomföras utan att berörda miljökvalitetsnormer överskrids.

Vid tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken av större trafikanläggningar ska berörda kommuners åsikt tillmätas synnerlig betydelse. Regeringen konstaterar att Trafikverkets rangordning av alternativ och

förordade korridor för den planerade bibanan genom Nyköping föranlett olika ställningstaganden bland remissinstanserna. Nyköpings kommun har som närmast berörda kommun inte kunnat ställa sig bakom Trafikverkets förslag och har i stället förordat alternativet Lång bibana som man anser bäst tillgodoser Nyköpings utveckling och flygplatsen. Trafikverket har anfört att alternativen Lång bibana och UA1 har många likheter men att UA1 ger bättre förutsättningar för regional trafikering på kort sikt och nationell trafikering på lång sikt och därmed störst nytta.

Regeringen finner efter vad som framkommit i ärendet att Trafikverkets förordade alternativ UA1 medger större flexibilitet än ett alternativ med lång bibana och har tydliga kapacitets- och trafikeringsfördelar. Det innebär att Nyköpings kommuns synpunkter i denna del inte kan tillgodoses.

Vid den samlade bedömning som ska göras vid tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken finner regeringen att en utbyggnad av Ostlänken mellan Järna och Linköping i förordad korridor bör tillåtas.

Regeringen konstaterar att den sammanlagda del av Ostlänken som planeras i tunnel konsekvent ökat under utredningstiden och nu bedöms uppgå till över två mil. Det är angeläget att Trafikverket i planerings- och projekteringsarbetet ser över möjligheterna att utan betydande negativ omgivningspåverkan korta längderna på de planerade tunnlarna. I fråga om den nya planerade tunneln under Natura 2000-området Tullgarn södra bör teknisk genomförbarhet och ekonomisk rimlighet särskilt beaktas. För passagen efter Norrköpings stad bör samlokalisering med befintlig väginfrastruktur övervägas där det är genomförbart. Enligt regeringens bedömning är det möjligt att i den fortsatta planeringen förkorta den sammanlagda tunnellängden i projektet utan att tillåtligheten enligt 17 kap. miljöbalken påverkas.

Överväganden om övriga villkor m.m.

Byggandet av Ostlänken kommer att beröra ett stort antal yt- och grundvattenförekomster och skyddsområden för dricksvattentäkter i både Nyköpings och Norrköpings kommuner. Skyddet av vattenförekomster och dricksvattenförsörjningen har framhållits som en central fråga under ärendets beredning. Villkor bör föreskrivas om samrådskrav, skyddsåtgärder och försiktighetsmått. Bygg- och anläggningsarbeten måste ske på ett sätt som inte äventyrar dricksvattenförsörjningen för nuvarande och framtida generationer.

Sjön Skiren har uppmärksammats av bl.a. SGU och SMHI för dess unika egenskaper med klart vatten och lång omsättningstid. Frågan om passagen under sjön har föranlett flera remissinstanser att påtala riskerna för påverkan på den störningskänsliga sjön. Trafikverket har anfört att en tunnel genom berget förbi Skiren kommer att medföra en viss dränering av grundvatten från vattenförande sprickor vilket kan påverka vattenbalansen i sjöns avrinningsområde men att en tunnel kan utföras på ett sådant sätt att någon betydande påverkan på Skiren inte uppkommer. Regeringen finner inte skäl att ifrågasätta Trafikverkets bedömning men anser att ambitionsnivån måste ställas högre än så. Regeringen erinrar om att SMHI uttryckligen har avrått från ingrepp som påverkar sjön och att SGU har avrått från en lösning som påverkar dricksvattenförsörjningen vid Skiren. Villkor bör föreskrivas om att påverkan på vattenbalans och vattenkvalitet i Skiren så långt möjligt måste begränsas. Utgångspunkten bör vara att Skirens unika värden inte får påverkas.

Länsstyrelserna och Statens fastighetsverk har uppmärksammat den sökta verksamhetens påverkan på jordbruket. Betydelsen av att hålla bruknings-centrum intakta och skiften tillräckligt stora har framhållits. Villkor bör föreskrivas om att fragmentering av odlingslandskapet och försämring av befintlig jordbruksmarks arrondering samt produktiva förmåga så långt möjligt begränsas.

Byggandet av Ostlänken kommer att innebära hantering av stora mängder berg- och jordmassor, som delvis är förorenade. Med hänsyn till behovet av hushållning med landets naturresurser bör överskottsmassor som upp-kommer vid byggandet komma till ändamålsenlig användning. Regeringen finner i likhet med länsstyrelserna att villkor bör föreskrivas om att Trafik-verket ska ta fram en plan för omhändertagande, återanvändning och bort-skaffande av berg- och jordmassor. Berg- och jordmassor bör i möjligaste utsträckning återanvändas i projektet eller i anslutande projekt.

Byggande och drift av Ostlänken kommer att vara energikrävande och medföra klimatpåverkande utsläpp och luftföroreningar. Sådana utsläpp bör så långt möjligt begränsas. Det är viktigt att Trafikverket vid planering, bygg-ande och drift av Ostlänken ger frågorna om energianvändning och klimat hög prioritet. Villkor bör föreskrivas. Regeringen förutsätter att arbets-maskiner och drivmedel som används under byggtiden kommer att ha hög miljöprestanda.

Regeringen konstaterar att Ostlänken kommer att byggas i område med risk för skred och att flera remissinstanser poängterat vikten av att hänsyn tas till ett förändrat klimat med översvämningar och höjda havsvattennivåer. Villkor bör därför föreskrivas. Regeringen vill i sammanhanget poängtera vikten av att Trafikverket beaktar de synpunkter som framförts av SMHI.

En ny järnväg för höghastighetståg kommer att medföra bullerpåverkan med risk för betydande ökad störning för boende inom korridoren och dess närhet. Flera remissinstanser har poängterat vikten av bullerfrågan och behovet av bullerskyddsåtgärder. Regeringen finner därför skäl att föreskriva villkor om att bullerskyddsåtgärder längs Ostlänken ska vidtas avseende buller som härrör från trafikeringen av järnvägen med strävan att innehålla de riktvärden för buller från trafikinfrastruktur som anges i proposition 1996/97:53.

De övriga villkor som kan behövas för verksamheten kan föreskrivas vid den fortsatta tillståndsprövningen enligt miljöbalken och prövningen enligt lagen om byggande av järnväg. Detaljerad sträckning, profil och utformning av järnvägen inom tillåten korridor prövas enligt lagen om byggande av järnväg och plan- och bygglagen (2010:900).

Regeringen poängterar vikten av att Trafikverket beaktar övriga hälso-effekter, barnperspektivet, geotekniska risker m.m. samt verkar för att förmedla de arkeologiska resultaten så att förståelsen för de historiska spåren främjas och de nationella kulturmiljömålen kan uppfyllas.

Regeringen framhåller att hänsyn behöver tas till byggnader av kultur-historiskt värde. Den handlingsplan som Trafikverket har föreslagit för bebyggelse inom berörda riksintresseområden bör därför tillämpas för så väl byggnader inom riksintresseområdena som utanför dessa.

Det är synnerligen viktigt att järnvägsanläggningen utformas med en hög säkerhetsnivå och att självutrymning möjliggörs vid händelse av brand eller annan olycka. Regeringen erinrar om de synpunkter som framförts av MSB.

Regeringen vill avslutningsvis framhålla betydelsen av att Trafikverket lokaliserar och utformar den planerade bibanan i nära samråd med

Nyköpings kommun, detta så att de nackdelar som alternativet innebär för kommunen jämfört med ett alternativ med lång bibana så långt möjligt begränsas.

På regeringens vägnar

Karolina Skog

Jan Gutman

Kopia till

Statsrådsberedningen
Försvarsdepartementet/MFI
Socialdepartementet/FS
Finansdepartementet/BA
Finansdepartementet/SFÖ
Kulturdepartementet/KL
Näringsdepartementet/TIF
Näringsdepartementet/RTS
Näringsdepartementet/HL
Näringsdepartementet/DL
Näringsdepartementet/JM
Näringsdepartementet/FÖF
Näringsdepartementet/SUN

Arbetsmiljöverket
Boverket
Elsäkerhetsverket
Energimyndigheten
Folkhälsomyndigheten
Försvarsmakten
Havs- och vattenmyndigheten
Luftfartsverket
Länsstyrelsen i Stockholms län
Länsstyrelsen i Södermanlands län
Länsstyrelsen i Östergötlands län
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
Naturvårdsverket
Riksantikvarieämbetet
Sjöfartsverket
Skogsstyrelsen
Socialstyrelsen
Statens fastighetsverk
Statens geotekniska institut
Strålsäkerhetsmyndigheten
Svenska kraftnät
Sveriges geologiska undersökning
Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut
Trafikanalys
Transportstyrelsen

Landstinget Sörmland och Kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet
Region Östergötland
Region Östergötland, Arbets- och miljömedicin
Regionförbundet Sörmland
Stockholms läns landsting, Centrum för arbets- och miljömedicin
Stockholms läns landsting, Trafikförvaltningen

Linköpings kommun
Norrköpings kommun
Nyköpings kommun
Södertälje kommun
Trosa kommun

Linköping City Airport AB
Norrköpings flygplats
SAAB
SAAB Airport AB
Stockholm Skavsta Airport
Vulcania AB

Fredrik Dahl, Eriksbergsgatan 14, 114 30 Stockholm
Kjell Håkansson, Fruängsgatan 22, 611 34 Nyköping
Tore Jansson, Folkungavägen 9, 611 34 Nyköping



OSTLÄNKEN

Bilaga A Kartor – Korridor rang ett till ansökan om tillåtlighet

Sida 1 av 13

Datum: 2018-01-19

Skala (A4): 1:60 000

0 0,5 1 1,5 2 2,5 km

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Teckenförklaring

- Ostlänken korridor
- Planerade illustrerade tunnellägen januari 201

TRAFIKVERKET



OSTLÄNKEN

Bilaga A Kartor – Korridor rang ett till ansökan om tillåtlighet

Sida 2 av 13

Datum: 2018-01-29

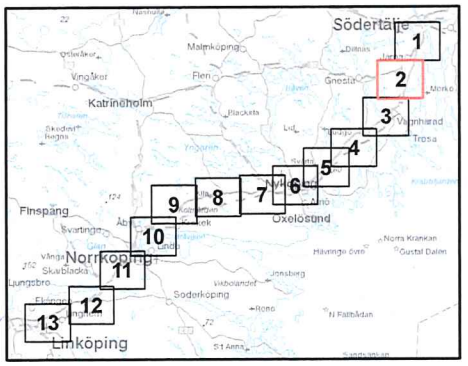
Skala (A4): 1:60 000

0 0,5 1 1,5 2 2,5 km

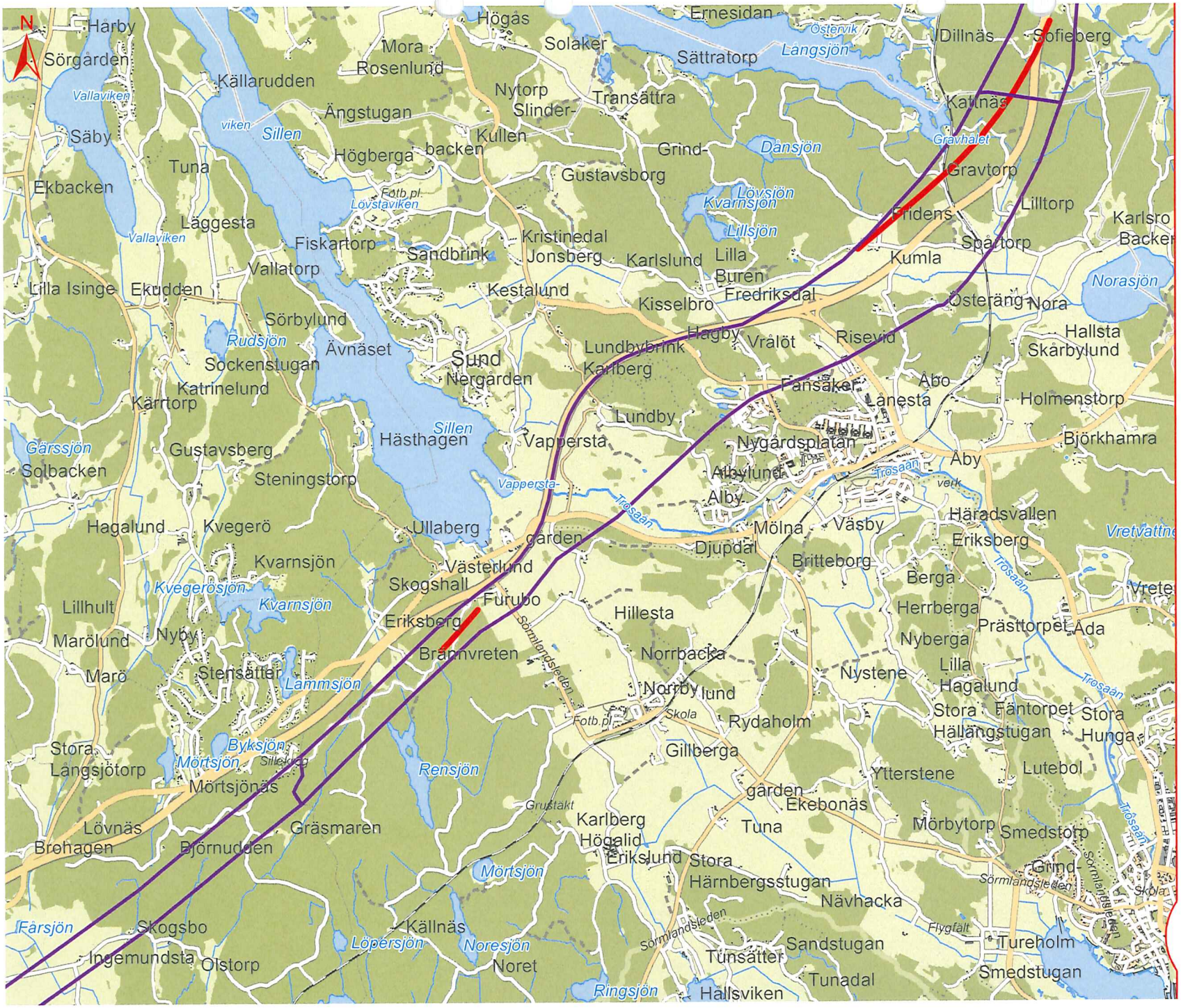
© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Teckenförklaring

- Ostlänken korridor
- Planerade illustrerade tunnellägen januari 2018



TRAFIKVERKET



OSTLÄNKEN

Bilaga A Kartor – Korridor rang ett till ansökan om tillåtlighet

Sida 3 av 13

Datum: 2018-01-29

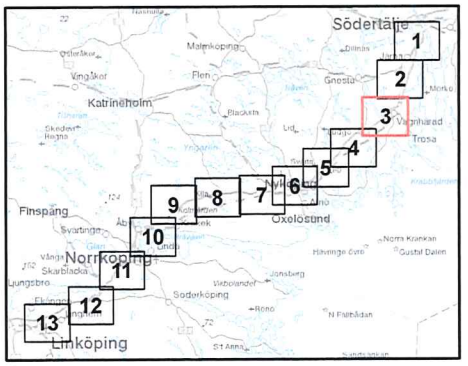
Skala (A4): 1:60 000

0 0,5 1 1,5 2 2,5 km

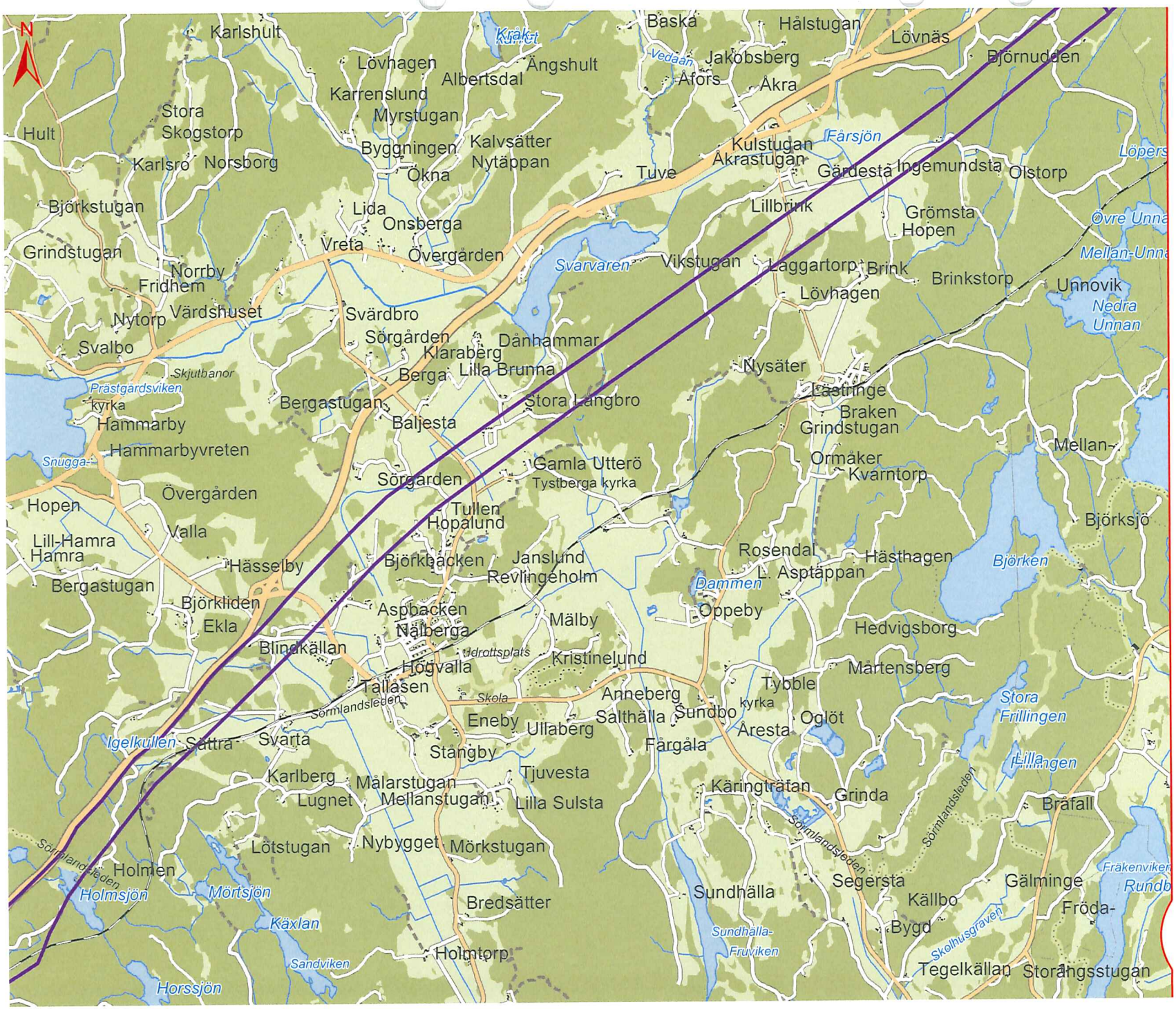
© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Teckenförklaring

- Östlänken korridor
- Planerade illustrerade tunnellägen januari 2018



TRAFIKVERKET



OSTLÄNKEN

Bilaga A Kartor – Korridor rang ett till ansökan om tillåtlighet

Sida 4 av 13

Datum: 2018-01-19

Skala (A4): 1:60 000

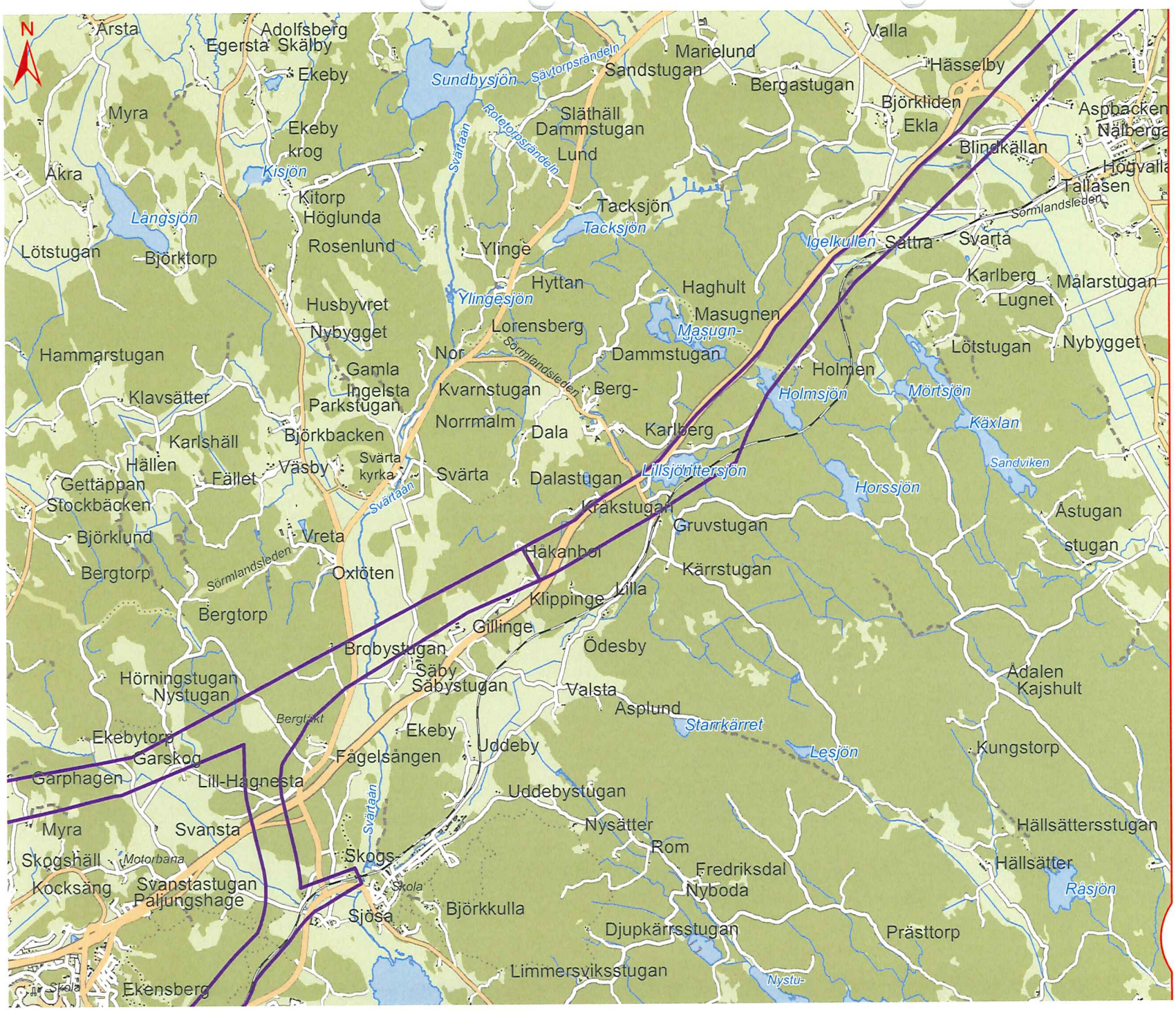
0 0,5 1 1,5 2 2,5 km

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Teckenförklaring

- Ostlänken korridor
- Planerade illustrerade tunnellägen januari 201

TRAFIKVERKET



OSTLÄNKEN

Bilaga A Kartor – Korridor rang ett till ansökan om tillåtlighet

Sida 5 av 13

Datum: 2018-01-19

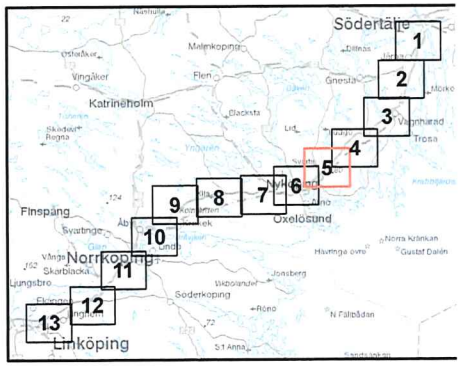
Skala (A4): 1:60 000

0 0,5 1 1,5 2 2,5 km

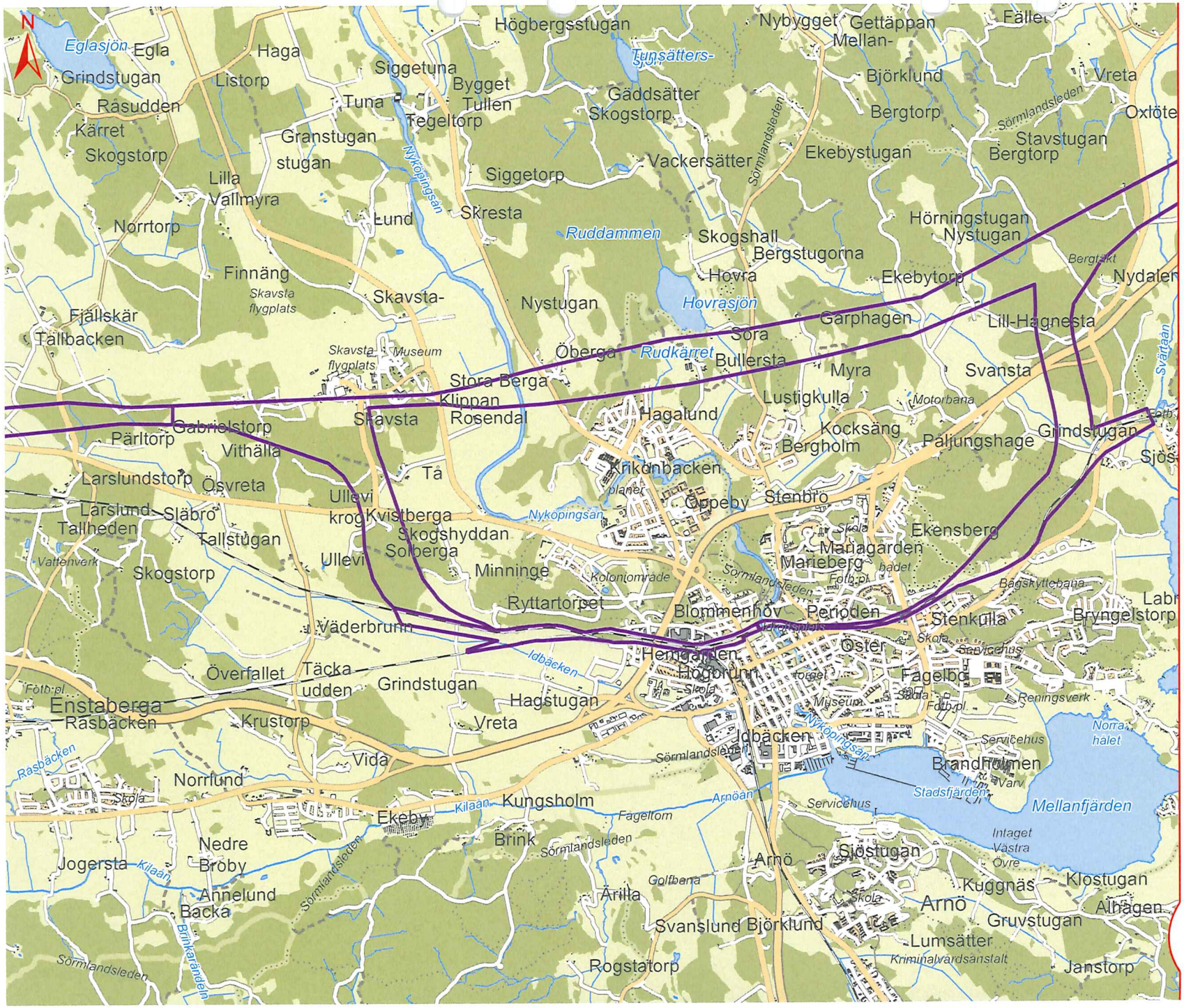
© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Teckenförklaring

- Ostlänken korridor
- Planerade illustrerade tunnellägen januari 201



TRAFIKVERKET



OSTLÄNKEN

Bilaga A Kartor – Korridor rang ett till ansökan om tillåtlighet

Sida 6 av 13

Datum: 2018-01-29

Skala (A4): 1:60 000

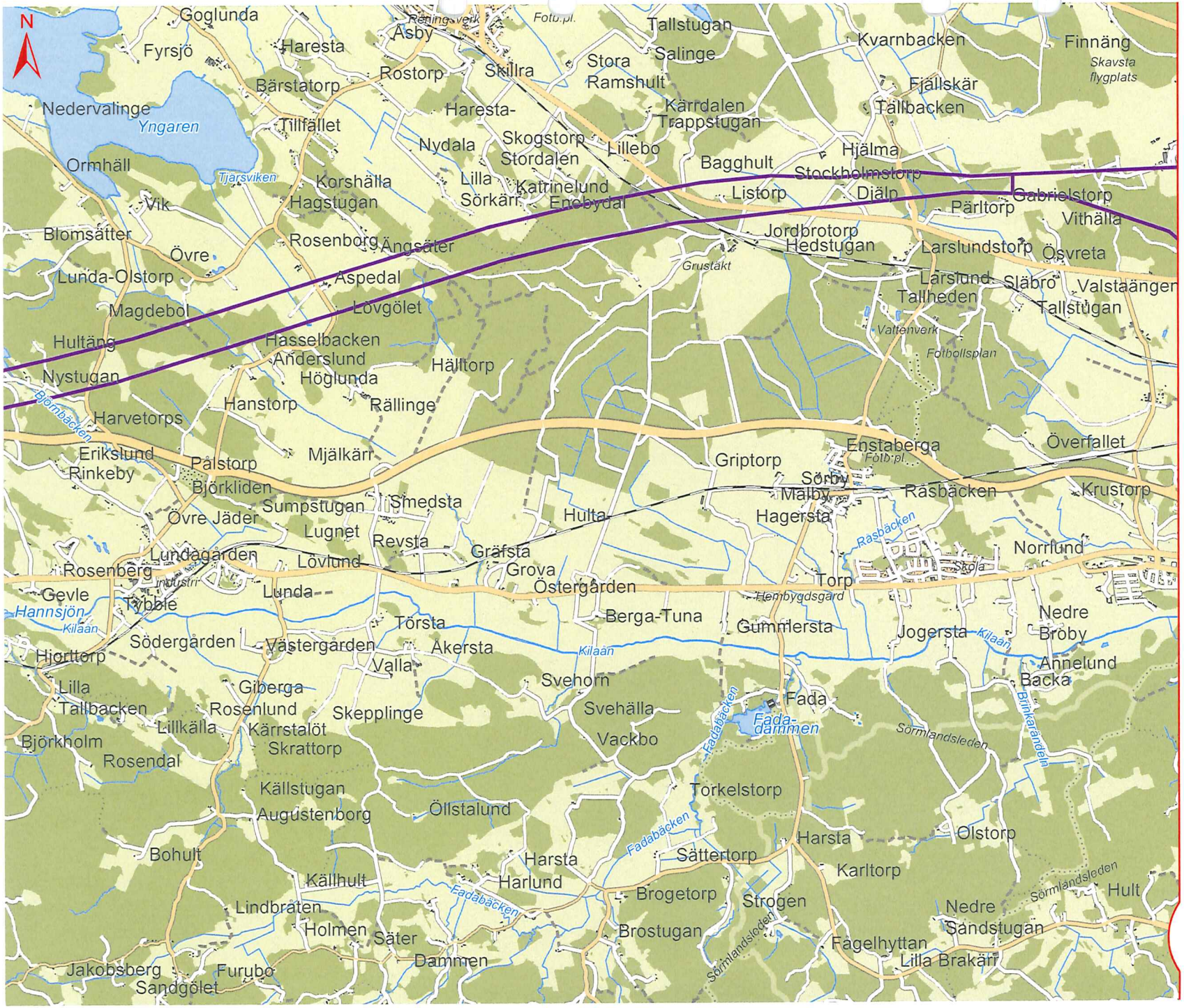
0 0,5 1 1,5 2 2,5 km

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Teckenförklaring

- Östlänken korridor
- Planerade illustrerade tunnellägen januari 2018

TRAFIKVERKET



OSTLÄNKEN

Bilaga A Kartor – Korridor rang ett till ansökan om tillåtlighet

Sida 7 av 13

Datum: 2018-01-29

Skala (A4): 1:60 000

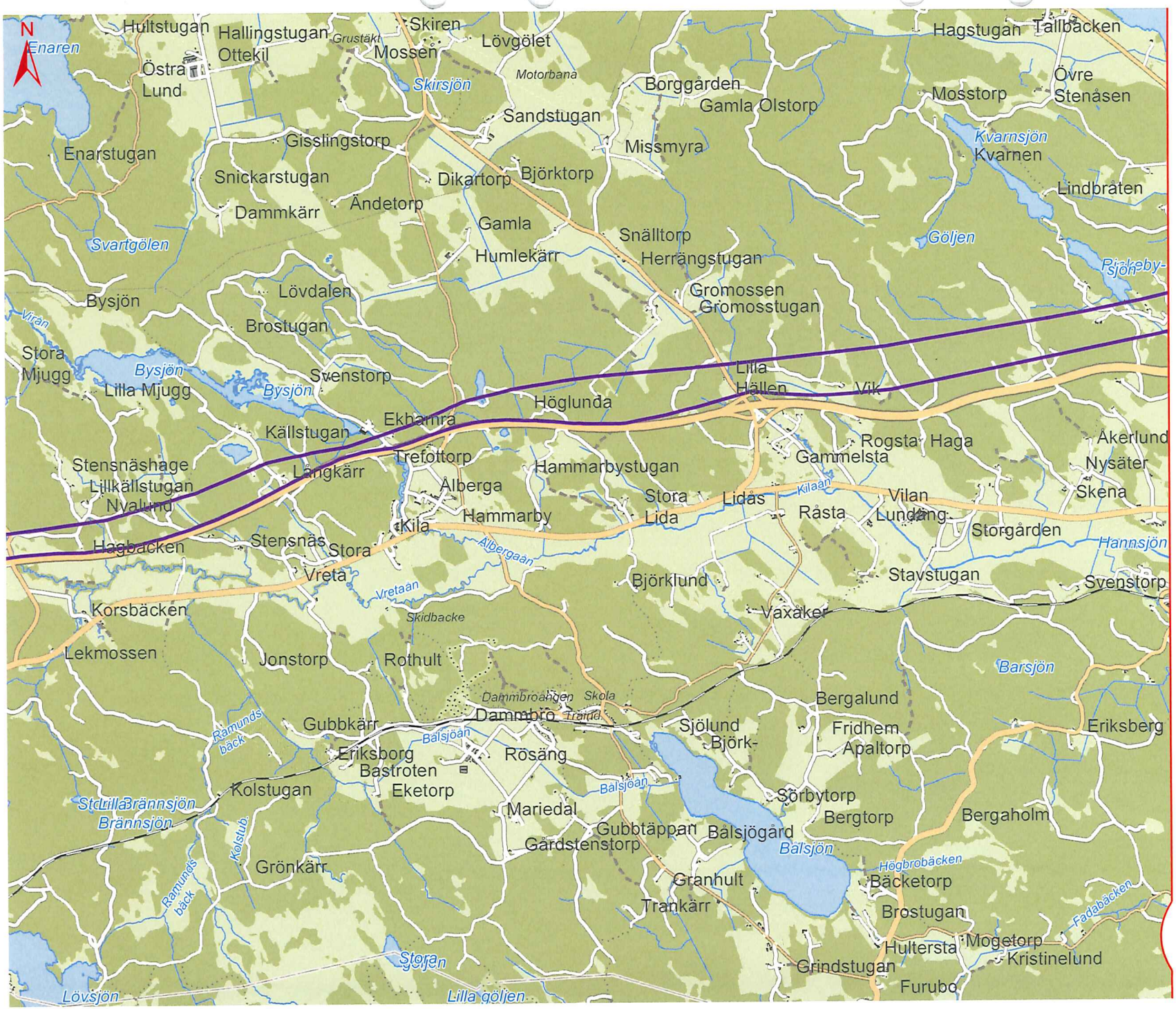
0 0,5 1 1,5 2 2,5 km

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Teckenförklaring

- Ostlänken korridor
- Planerade illustrerade tunnellägen januari 2018

TRAFIKVERKET



OSTLÄNKEN

Bilaga A Kartor – Korridor ranç ett till ansökan om tillåtlighet

Sida 8 av 13

Datum: 2018-01-19

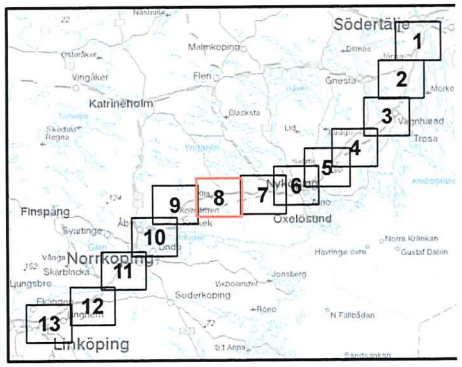
Skala (A4): 1:60 000

0 0,5 1 1,5 2 2,5 km

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Teckenförklaring

- Ostlänken korridor
- Planerade illustrerade tunnellägen januari 201



TRAFIKVERKET



OSTLÄNKEN

Bilaga A Kartor – Korridor ranç ett till ansökan om tillåtlighet

Sida 9 av 13

Datum: 2018-01-19

Skala (A4): 1:60 000

0 0,5 1 1,5 2 2,5 km

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Teckenförklaring

- Östlänken korridor
- Planerade illustrerade tunnellägen januari 201

TRAFIKVERKET



OSTLÄNKEN

Bilaga A Kartor – Korridor ranç ett till ansökan om tillåtlighet

Sida 10 av 13

Datum: 2018-01-19

Skala (A4): 1:60 000

0 0,5 1 1,5 2 2,5 km

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Teckenförklaring

- Ostlänken korridor
- Planerade illustrerade tunnellägen januari 201

TRAFIKVERKET



OSTLÄNKEN

Bilaga A Kartor – Korridor rang ett till ansökan om tillåtlighet

Sida 11 av 13

Datum: 2018-01-30

Skala (A4): 1:60 000

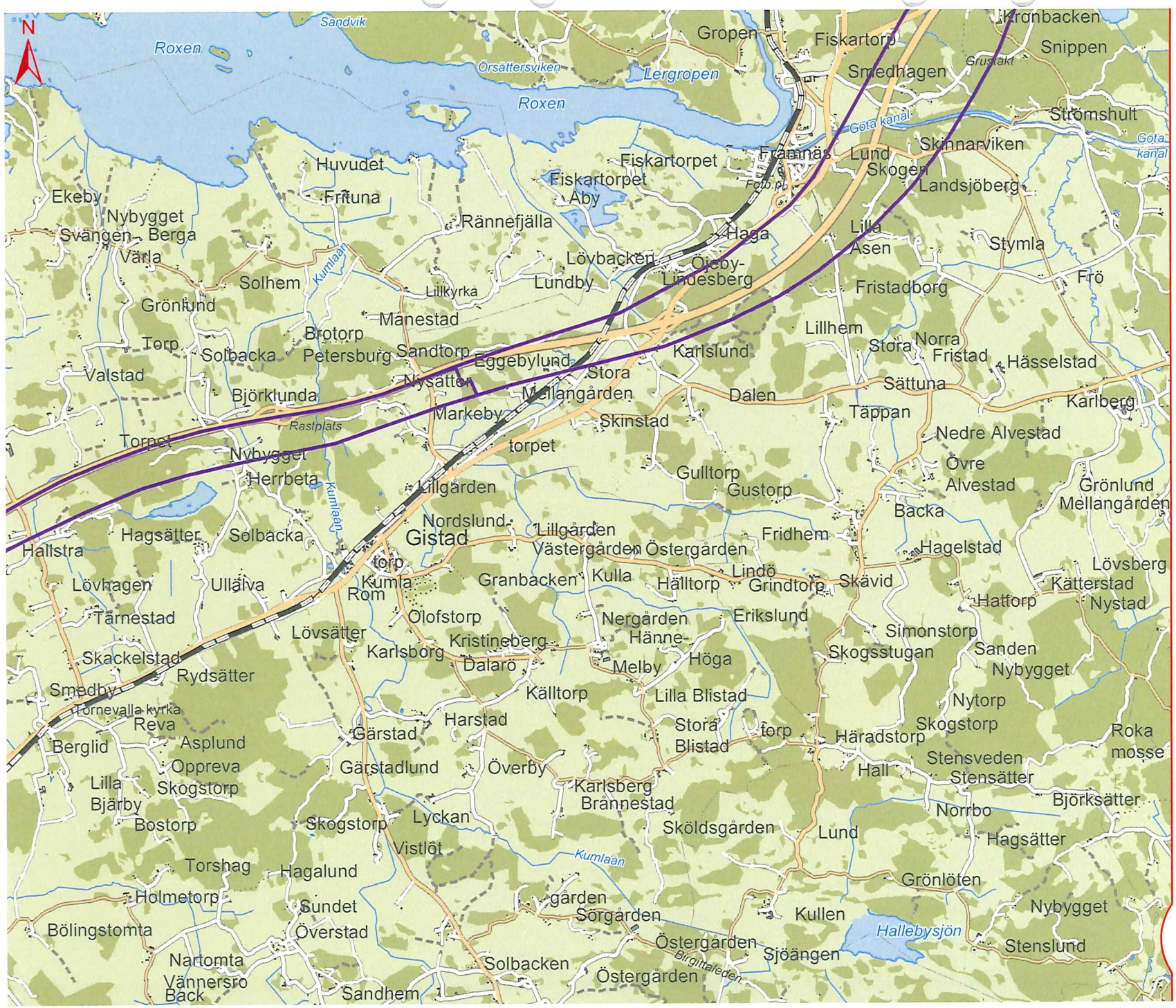
0 0,5 1 1,5 2 2,5 km

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Teckenförklaring

- Östlänken korridor
- Planerade illustrerade tunnellägen januari 2018

TRAFIKVERKET



OSTLÄNKEN

Bilaga A Kartor – Korridor ranç ett till ansökan om tillåtlighet

Sida 12 av 13

Datum: 2018-01-19

Skala (A4): 1:60 000

0 0,5 1 1,5 2 2,5 km

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Teckenförklaring

- Ostlänken korridor
- Planerade illustrerade tunnellägen januari 201

TRAFIKVERKET



OSTLÄNKEN

Bilaga A Kartor – Korridor ranç ett till ansökan om tillåtlighet

Sida 13 av 13

Datum: 2018-01-19

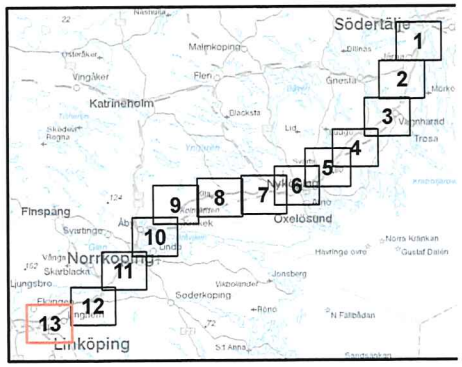
Skala (A4): 1:60 000

0 0,5 1 1,5 2 2,5 km

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Teckenförklaring

- Ostlänken korridor
- Planerade illustrerade tunnellägen januari 201



TRAFIKVERKET