



Ställningstagande om rangordning av studerade korridorer inom Kompletterande lokaliseringsutredning, Bibana Nyköping, Ostlänken

Projekt Ostlänken utgör en del i ett framtida höghastighetsnät mellan Stockholm och Göteborg samt Stockholm och Malmö. En ny stambana som på sikt ska ge kortare restider och möjliggöra hållbart regionalt och nationellt resande genom att bland annat främja en överflyttning av inrikesresor från flyg till tåg. Detta innebär att avvägningar måste göras ur ett helhetsperspektiv - utifrån både regionala och nationella intressen samt på kort och lång sikt.

Trafikverket anser att korridor UA1 ger bäst förutsättningar för trafikeringen på kort sikt och på lång sikt som en del i ett framtida höghastighetssystem och därmed ger störst nytta. Väljs alternativ UA1 kan både behoven av regional och nationell trafik tillgodoses.

Alternativ Lång bibana skulle innebära att fler tåg behövs för att trafikförsörja Nyköping och Skavsta vilket innebär inskränkningar i den nationella trafiken i ett höghastighetsnät. Möjligheten att utnyttja Skavsta station begränsas på lång sikt i alternativ Lång bibana då endast ett uppehåll per timme är möjligt utan negativa konsekvenser för den nationella trafiken i ett höghastighetsnät.

Sammantaget, med utgångspunkt i att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning samt att uppfylla Ostlänkens ändamål och projektmål, förordas UA1 framför Lång bibana. Kort bibana bedöms innebära påtaglig skada på riksintresse för kulturmiljövården och bedöms därför inte vara genomförbart eftersom alternativ finns.

Inledning

Trafikverket har föreslagit för regeringen, och regeringen har beslutat att projekt Ostlänken, inklusive Bibana Nyköping, ska tillåtlighetsprövas. Underlag för prövningen är järnvägsutredningar inklusive MKB från 2009-2010 (JU 2009-2010), kompletteringar gjorda t.o.m. mars 2010, kompletterande underlag från 2014 och 2015 samt kompletterande material som tagits fram 2017. Med anledning av förändrade förutsättningar gällande framtida trafikering jämfört med tidigare utredningar har

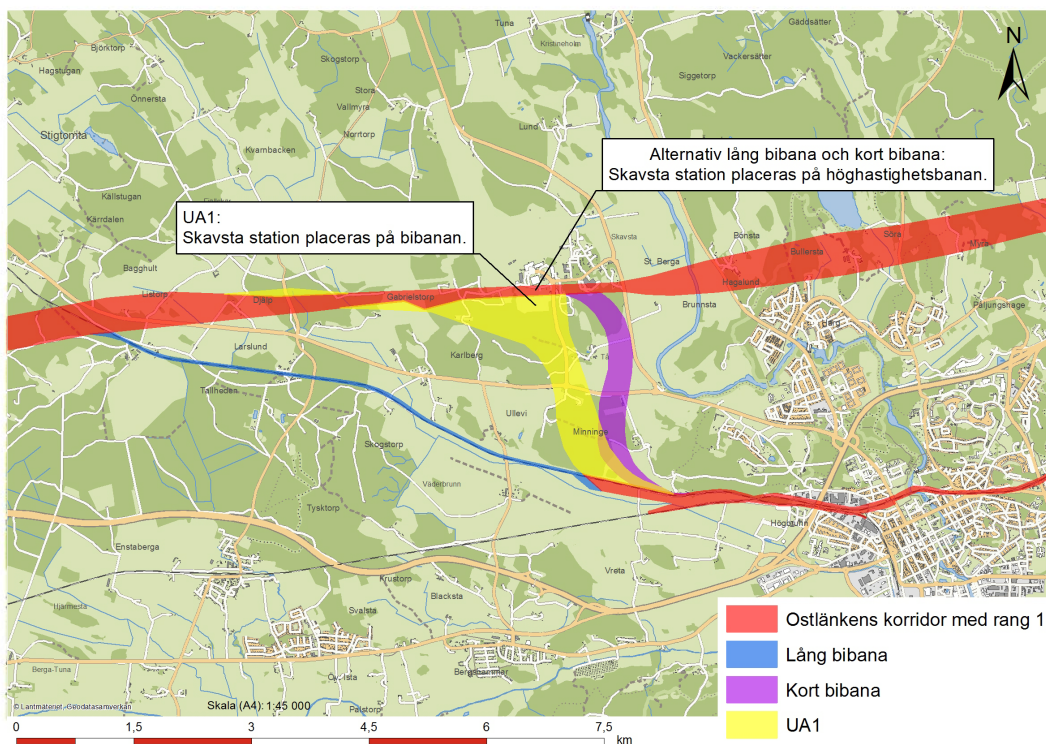
Trafikverket Region Öst omprövat placeringen av Skavsta station samt ytterligare utrett lokaliseringen av Bibana Nyköping väster om Nyköpings resecentrum.

För redovisning av ändamål, bakgrund, ändrade förutsättningar, studerade alternativ, miljöaspekter, restid och samhällsekonomi samt bedömningskriterier hänvisas till upprättad Granskningshandling - Kompletterande lokaliseringsutredning, Bibana Nyköping, Ostlänken, 2017-11-13.

Ställningstagande om rangordning

Utifrån bedömda effekter av studerade alternativ föreslår Trafikverket följande rangordning mellan alternativen:

1. Utredningsalternativ 1 (UA1) – Kort bibana med Skavsta station på bibanan och möjlighet till framtida angöring av Skavsta station även från huvudbanan.
2. Lång bibana
3. Kort bibana



Figur 1 Alternativa korridorer för västra delen av Nyköpings bibana

Motiv för ställningstagandet

Förutsättningar

Bedömningar har gjorts med avseende på Ostlänkens ändamål och projektmål samt med avseende på de nya trafikeringsuppgifter som framkommit i samband med det pågående utredningsarbetet av en höghastighetsjärnväg mellan Stockholm och Göteborg samt Stockholm och Malmö.

Trafikverket bedömer att uppfyllelsen av Ostlänkens ändamål inte är alternativskiljande. Det vill säga Ostlänkens ändamål bedöms kunna nå oavsett val av rangordnat alternativ.

Trafikverket bedömer vidare att det som är alternativskiljande, och som varit föremål för avvägningar, är möjligheten till bra trafikering på Ostlänken, graden av uppfyllelse av projektmålen för restider och turtäthet (tillgänglighet), kulturmiljö och barriäreffekter (miljökonsekvenser) samt samhällsnytta i ett långsiktigt perspektiv.

De alternativa korridorerna berör ett antal riksintressen och i jämförelsen mellan alternativen har även påverkan på dessa beaktats.

De största skillnaderna mellan alternativen är möjligheten att trafikera Ostlänken på kort sikt och på längre sikt med ett fullt utbyggt höghastighetsnät.

Nedan görs en värdering av de tre rangordnade alternativen utifrån möjligheten att trafikera Ostlänken, restider och turtäthet (tillgänglighet), miljökonsekvenser samt samhällsnytta i ett långsiktigt perspektiv.

Möjlighet att trafikera Ostlänken

Projekt Ostlänken utgör en del i ett framtida höghastighetssystem mellan Stockholm och Göteborg samt Stockholm och Malmö. En ny stambana som på sikt ska ge kortare restider och möjliggöra hållbart regionalt och nationellt resande genom att bland annat främja en överflyttning av inrikesresor från flyg till tåg. Detta innebär att avvägningar måste göras ur ett helhetsperspektiv - utifrån både regionala och nationella intressen samt på kort och lång sikt.

Trafikverket förordar utredningsalternativ UA1 eftersom det på såväl kort som lång sikt bäst bedöms möta förväntat behov av både nationell och regional tågtrafik.

UA1 och Kort bibana innebär att Skavsta station kan trafikförsörjas med samma regionaltåg som trafikerar Nyköpings resecentrum, vilket inte är möjligt med Lång bibana. Detta säkrar en god regional trafikering på kort sikt, när endast Ostlänken är byggd och Stockholm Skavsta flygplats inte har de resandevolymer som innebär att de kommersiella tågoperatörerna är intresserade av att göra uppehåll vid Skavsta station.

På medellång sikt, om behovet av tågstopp i Skavsta på huvudbanan skulle uppstå, kan alternativ UA1 kompletteras med en etapp 2, som innebär att plattformsspår och plattformar byggs även längs höghastighetsbanan. Trafikverket anser dock inte att det går att motivera en sådan utbyggnad i ett första skede. I alternativ Lång bibana är det inte möjligt att i efterhand bygga ut Skavsta station, i en etapp 2, så att den även kan trafikeras från bibanan.

På lång sikt, när ett fullt utbyggt höghastighetssystem finns, kommer det vara nödvändigt att göra prioriteringar mellan den regionala och den nationella tågtrafiken. För att ett höghastighetssystem ska kunna motiveras krävs att 5-6 höghastighetståg/timme ska kunna trafikera banan (vilket innebär ett utrymme för 2-3 regionaltåg/timme). Givet detta ger Trafikverkets föreslagna lösning, UA1 och även Kort bibana, bäst förutsättningar för såväl den nationella som den regionala trafiken. Med UA1 och Kort bibana behöver inte tågen konkurrera om kapaciteten på samma sätt som i Lång bibana och det finns möjlighet att trafikera både Skavsta station och Nyköpings resecentrum med 2-3 tåg/timme tillsammans med de 5-6 höghastighetstågen/timme kan köra på huvudbanan.

Med alternativet Lång bibana och Skavsta station placerad på huvudbanan är risken på kort sikt stor att ingen trafik kommer att göra uppehåll vid stationen. På lång sikt, med

den trafikvolym som erfordras för att motivera ett höghastighetssystem, och med Skavsta station på huvudbanan kommer endast ett tåg per timme kunna göra uppehåll i Skavsta utan att inskränkningar i höghastighetstrafiken måste ske.

Uppfyllelse av restidsmål och mål om turtäthet

Restidsmål

Restidsmålet för Stockholm – Göteborg (2 timmar) bedöms kunna nå oavsett alternativ eftersom höghastighetstågen inte kommer att trafikera bibanan.

Restidsmålen för Nyköping – Linköping (40 minuter) respektive Stockholm – Nyköping – Norrköping (60 minuter) bedöms inte kunna nås för något alternativ. För UA1 och Kort bibana beräknas restiden för dessa relationer bli 2 minuter längre jämfört med Lång bibana.

Restidsmål för Skavsta saknas då målen är satta med utgångspunkt i arbetspendling. För UA1 och Kort bibana beräknas restiden för Skavsta - Stockholm bli 7 - 8 minuter längre jämfört med Lång bibana. Med alternativ Kort bibana kan Skavsta station även trafikeras från huvudbanan, vilket då ger en kortare restid (samma som alternativ Lång bibana).

Mål om turtäthet

Målen om turtäthet för de s.k. storregionala tågen till Nyköping (2 tåg per timme och riktning) bedöms nås oavsett alternativ (från och med idrifttagandet av Ostlänken och i ett höghastighetsnät).

Mål om turtäthet för Skavsta saknas då målen är satta med utgångspunkt i arbetspendling. Två tåg per timme och riktning får emellertid anses som en rimlig målsättning även för Skavsta. I alternativ Lång bibana gör Trafikverket bedömningen att det finns en risk att ingen vill trafikera Skavsta station inledningsvis på grund av bristande resandeunderlag.

På längre sikt, med en fullt utbyggd höghastighetsjärnväg mellan Stockholm och Göteborg respektive Malmö, då de storregionala tågen ska konkurrera med 5-6 höghastighetståg per timme och riktning på Ostlänkens huvudbana, är bedömningen att den rimliga målsättningen om turtäthet för Skavsta inte kommer att kunna nås i alternativ Lång bibana. Om regionaltåg med stopp i Skavsta istället prioriteras framför höghastighetstågen kommer å andra sidan ändamålet med höghastighetssystemet inte kunna nås.

Med UA1 och Kort bibana bedöms samtliga mål om turtäthet nås även på längre sikt.

Jämförelse av miljökonsekvenser

Kort bibana bedöms innebära påtaglig skada på riksintresse för kulturmiljövården och därmed inte uppfylla Ostlänkens miljömål. Påtaglig skada på ett riksintresse kan inte accepteras när det finns andra alternativ.

UA1 går i kanten av riksintresse för kulturmiljö men bedöms inte innebära påtaglig skada.

Lång bibana och UA1 bedöms båda uppfylla Ostlänkens miljömål, även om skillnader finns mellan olika miljöaspekter och miljöpåverkan.



Lång bibana bedöms medföra nya barriäreffekter i mycket liten utsträckning i och med att bibanan till stor del följer befintlig järnvägsinfrastruktur (TGOJ-banan). UA1 innebär att en ny barriär införs i naturlandskapet vilket bidrar till negativ påverkan på en redan påverkad miljö. UA1 bedöms emellertid genom skogsbeklädd mark kunna inordnas i landskapsbilden på ett tillfredställande sätt.

Jämförelse av samhällsekonomisk nytta

Den jämförande samhällsekonomiska bedömningen visar att UA1 och Kort bibana har något större samhällsnytta jämfört med Lång bibana. Kalkylen har emellertid inte beaktat ett på längre sikt fullt utbyggt höghastighetsnät, då den största nyttan med UA1 och Kort bibana bedöms uppstå, vilket innebär att skillnaden mellan alternativen blir större på lång sikt till fördel för UA1 och Kort bibana.

Yttranden och synpunkter i samband med samråd

Sammantaget har de kommuner som skriftligt yttrat sig över samrådshandlingen, lämnat synpunkter innebärande att man motsätter sig det nya utredningsalternativet med Skavsta station på bibanan (UA1) så som det redovisades i samrådshandlingen, 2017-06-22. Kommunerna och Trafikverket har olika uppfattningar om utgångspunkter och förutsättningar gällande framtida trafikering och det planerade järnvägssystemets kapacitet. Efter ytterligare diskussioner med Nyköpings kommun har UA1 kompletterats med möjlighet till framtida utbyggnad så att angränsning av Skavsta station även kan ske från huvudbanan om ett sådant framtida behov uppstår.

Yttranden i samband med granskning

Nyköpings kommun, Trosa kommun, Oxelösunds kommun och Länsstyrelsen i Södermanlands län förordar Lång bibana. De huvudsakliga skälen för att kommunerna förordar Lång bibana är att de anser att den regionala trafiken bör prioriteras framför den nationella och att Trafikverkets prognoser avseende trafikering och resandevolymer på Stockholm Skavsta flygplats är orealistiska. Länsstyrelsen anser att den tillkommande barriäreffekten och de intrång som UA1 innebär gör att Lång bibana är att föredra. Trafikverket menar att den nationella höghastighetstrafiken måste ges företräde och att UA1 sammantaget ger bäst förutsättningar för såväl nationell som regional trafik på både kort och lång sikt. Trafikverkets prognoser bygger på långtidsprognoser framtagna av Finansdepartementet som ligger till grund för den nationella planeringen av transportsystemet. Trafikverket anser att prognoserna är tillräckligt väl underbyggda för att ligga till grund för gjorda ställningstaganden. Vad gäller intrång och barriäreffekter så anser Trafikverket att fördelarna ändå överväger nackdelarna med alternativ UA1.

Norrköpings kommun förordar UA1 förutsatt att en station anläggs även på höghastighetsbanan redan från start.

Region Östergötland, MTR och SJ AB förordar alternativ UA1.

Parallellt med granskningen har beredningsremiss genomförts. Naturvårdsverket och Riksantikvarieämbetet anser att både UA1 och Lång bibana kan ligga till grund för fortsatt planering.

Stockholm Skavsta flygplats tar inte ställning i frågan om alternativ.

Yttranden i samband med beredningsremiss

Södertälje kommun och Regionförbundet Sörmland har i sina yttranden på beredningsremissen förordat Lång bibana. Landstinget i Sörmland förordar i beredningsremissen UA1 förutsatt att en station anläggs även på höghastighetsbanan redan från start. Stockholms läns landsting förordar alternativ UA1.

Naturvårdsverket och Riksantikvarieämbetet har avstått från att yttra sig i granskningen, men har i sina yttranden över beredningsremissen framfört att UA1 kan ligga till grund för fortsatt planering.



Stefan Engdahl
Chef Planering
Solna, 2018-01-23