

Tillåtlighetsprövning av Ostlänken

Trafikverkets yttrande över utbyggnad av Ostlänken, Södertälje kommun i Stockholms län, Trosa och Nyköpings kommuner i Södermanlands län, Norrköpings och Linköpings kommuner i Östergötlands län inför tillåtlighetsprövning enligt 17 kap miljöbalken

2015-11

Dokumenttitel: Trafikverkets yttrande över utbyggnad av Ostlänken, Södertälje kommun i Stockholms län, Trosa och Nyköpings kommuner i Södermanlands län, Norrköpings och Linköpings kommuner i Östergötlands län inför tillåtlighetsprövning enligt 17 kap miljöbalken

Dokumentdatum: 2015-11-10

Dokumenttyp: Rapport

Ärendenummer: TRV 2014/35728

Innehåll

1.	Trafikverkets samlade bedömning	3
1.1.	Trafikverkets förslag till villkor	3
2.	Beskrivning	3
2.1.	Den planerade järnvägen	3
2.2.	Bakgrund och behov av utbyggnaden	4
2.3.	Tekniska förutsättningar för höghastighetsbanorna i Sverige	4
2.4.	Mål för Ostlänken.....	5
3.	Studerade och avförda alternativ	6
3.1.	Studerade alternativ	6
3.2.	Avförda alternativ.....	7
3.3.	Miljökonsekvenser av studerade korridorer	7
3.4.	Trafikverkets rangordning av studerade alternativa korridorer	8
4.	Förordad korridor.....	8
5.	Anläggningskostnader	9
6.	Samhällsekonomi.....	9
7.	Miljökonsekvenser av förordad korridor.....	9
7.1.	Natura 2000	9
7.2.	Riksintressen	10
7.3.	Miljö kvalitetsnormer	18
7.4.	Miljökonsekvenser i övrigt.....	19
8.	Måluppfyllelse	21
8.1.	De transportpolitiska målen	21
8.2.	De nationella miljö kvalitetsmålen	22
8.3.	Allmänna hänsynsregler	22
8.4.	Ändamål.....	23
8.5.	Projekt mål	23
9.	Speciella frågor	25
9.1.	Linköpings tätort.....	25
9.2.	Norrköpings bytespunkt	26
9.3.	Arbete med kulturmiljöfrågorna	27
9.4.	Kompensationsplan för natur- och kulturmiljö	28
10.	Planläggningsprocessen.....	29
10.1.	Förstudie	29
10.2.	Järnvägsutredning.....	29

10.3.	Kompletterande utredningar	29
10.4.	Trafikverkets val av alternativ och rangordning.....	30
10.5.	Fortsatt planläggning av Ostlänken	30
11.	Beredning av tillåtighetsärendet	31
11.1.	Beredningsremiss juni – september 2014	31
11.2.	Kompletterande beredningsremiss februari – mars 2015	31
11.3.	Kompletterande beredningsremiss september – oktober 2015	31
11.4.	Yttranden och synpunkter med anledning av beredningsremisserna.....	31
11.5.	Av remissinstanserna föreslagna villkor	32

1. Trafikverkets samlade bedömning

Mot bakgrund av vad som framkommit i *Järnvägsutredning Ostlänken* inklusive därefter genomförda kompletterande utredningar och den breda belysning som ärendet fått genom remissförfarande anser Trafikverket att en utbyggnad av Ostlänken inom den förordade korridoren enligt Trafikverkets rangordning är förenlig med miljöbalkens bestämmelser och därför bör tillåtas.

Ostlänken passerar flera riksintresseområden där påtaglig skada inte kan uteslutas innan ytterligare utredningsarbete har genomförts. Trafikverket gör bedömningen att riksintresset för kommunikation, Ostlänken, bör äga företräde om det visar sig att påtaglig skada på riksintressen inte kan undvikas.

1.1. Trafikverkets förslag till villkor

1. Järnvägsanläggningens närmare lokalisering och utformning inom korridoren ska ske med stor hänsyn till landskapets och kulturmiljöns samlade strukturer, karaktärer och värden. Lokalisering och utformning ska ske efter samråd med berörda länsstyrelser.
2. Trafikverket ska efter samråd med berörda länsstyrelser upprätta en övergripande redovisning av åtgärder för att så långt som möjligt begränsa energianvändning och klimatpåverkande utsläpp. Redovisningen ska lämnas till länsstyrelserna i Stockholms, Östergötlands respektive Södermanlands län senast vid den tid – innan byggnadsarbeten enligt järnvägsplan påbörjas – som länsstyrelserna och Trafikverket kommer överens om.
3. Trafikverket ska upprätta en övergripande redovisning av hantering, återanvändning och bortskaffande samt eventuell mellanlagring av de jord- och bergmassor som uppkommer vid byggandet av järnvägsanläggningen. Redovisningen ska tas fram efter samråd med berörda kommuner och länsstyrelser. Redovisningen ska lämnas till berörda länsstyrelser och kommuner senast vid den tid – innan byggnadsarbeten enligt järnvägsplan påbörjas – som länsstyrelserna och Trafikverket kommer överens om.
4. Den inom korridoren närmare lokaliseringen och utformningen av järnvägen förbi sjön Skiren ska, efter samråd med länsstyrelsen, planeras och utföras så att varken vattenbalans eller vattenkvalitet påverkas på ett betydande sätt.
5. Arbeten inom Bråvikens förkastningsbrant ska ske så att påverkan på naturmiljön minskas. För byggskedet ska skyddsåtgärder för att minska risker för skada på naturmiljön arbetas fram efter samråd med Länsstyrelsen Östergötland. Åtgärderna ska redovisas till länsstyrelsen i ett ekologiskt kontrollprogram senast vid den tid – innan byggnadsarbeten enligt järnvägsplan påbörjas – som länsstyrelsen och Trafikverket kommer överens om.
6. Passagen av Natura 2000-området Algutsbo ska ske så att direkt intrång i området undviks.

2. Beskrivning

2.1. Den planerade järnvägen

Ostlänken är en ny, cirka 15 mil lång, dubbelspårig järnväg mellan Järna utanför Södertälje och Linköping. Vid Järna ansluter Ostlänken till Västra stambanan in mot Stockholm och i Norrköping och Linköping ansluter Ostlänken till Södra stambanan för resor till Malmö och Jönköping. Ostlänken bidrar till en kortare restid mellan Stockholm och Malmö. På längre sikt kommer Ostlänken att utgöra en del av höghastighetsjärnvägen mellan Göteborg och Stockholm samt Malmö och Stockholm vilket kommer att knyta Sveriges tre största städer närmare varandra. När höghastighetsnätet är fullt utbyggt är målsättningen att restiden mellan Göteborg och Stockholm ska vara 2 timmar och mellan Stockholm och Malmö 2,5 timmar utan uppehåll.

Ostlänken planeras för persontrafik och avses trafikeras med höghastighetståg i upp till 320 km/h, samt regionaltåg med en lägre hastighet. Resecentrum planeras i Vagnhärad, i Nyköping, vid Skavsta flygplats, i Norrköping och i Linköping.

En järnvägsutredning har genomförts, uppdelad i två delsträckor, och har resulterat i en av Trafikverket förordad korridor. Korridoren har en bredd på mellan cirka 100 och cirka 1300 meter (Vagnhärad).

Topografin utmed sträckningen kräver att ett antal tunnlar anläggs. Den längsta tunneln bedöms bli cirka 6 kilometer och den kortaste cirka 100 meter. Totalt bedöms ett trettiotal tunnlar komma att anläggas med en total längd på cirka 20 kilometer. Bedömningarna bygger på antaganden gjorda i järnvägsutredningen.

Alla korsningar mellan väg och järnväg ska vara planskilda. Projektet bedömdes i järnvägsutredningen omfatta cirka 30 vägbroar och cirka 150 järnvägsbroar, varav ett antal är landskapsbroar. Total sträcka på bro bedöms bli cirka 10 km. Nya krav på höghastighetsjärnväg innebär att antalet broar och bedömd brolängd kan förändras i detaljprojekteringen.

I arbetet med *Järnvägsutredning Ostlänken* förutsågs inget behov av att behålla befintlig bana mellan Järna och Nyköping. Trafikverket gör nu bedömningen att hela den befintliga banan Järna – Åby bör behållas tills vidare i huvudsak för godstrafik. Se närmare i *PM Hantering av befintlig bana Järna-Åby*, 2014-05-05.

Ostlänken är belägen i fem kommuner: Södertälje, Trosa, Nyköping, Norrköping och Linköping. Ostlänken är en viktig faktor för hur städerna och kommunerna kommer att utvecklas. Översiktsplanerna för respektive kommuner stödjer utbyggnaden av Ostlänken enligt Trafikverkets förordade korridor.¹

2.2. Bakgrund och behov av utbyggnaden

Södra stambanan mellan Norrköping-Linköping och Västra stambanan mellan Katrineholm-Flen-Järna är hårt trafikbelastade. Den höga belastningen innebär förlängda restider och stor risk för störningar i trafiken. Den höga trafikbelastningen medför även att små förseningar snabbt växer till stora och att tiden det tar tills trafiken åter följer tidtabellen (återställningstiden) blir lång. Den täta trafiken medför även svårigheter att utföra underhållsåtgärder.

Regionerna Östergötland och Mälardalen utvecklas och växer vilket skapar behov av fler transporter, både för arbete och fritid. Efterfrågan på tågresor idag är större än utbudet, och på grund av den redan höga trafikbelastningen är det idag inte möjligt att sätta in fler tåg på de tider då efterfrågan på tågresor är som störst. Ostlänken skapar kapacitet för fler tåg och en kortare restid mellan Östergötland och Mälardalen vilket knyter samman regionerna till en arbetsmarknadsregion.

Ostlänken ingår i Nationell plan för transportsystemet 2014-2025, vilken fastställdes av regeringen i april 2014.

2.3. Tekniska förutsättningar för höghastighetsbanorna i Sverige

Ostlänken blir den första deletapp av höghastighetsjärnväg som byggs i Sverige.

När järnvägsutredningen togs fram saknades en del av de tekniska förutsättningar som är styrande för utformningen av banan. Det pågår fortfarande utredningar och analyser för att klarlägga väsentliga förutsättningar såsom tunnelutformning, grundläggningsmetoder, risk och säkerhet, samt gestaltungsfrågor. Vidareutveckling av Teknisk Systemstandard för höghastighetsbanor² och implementering av en ny bullerberäkningsmodell, Nord 2000, pågår. Beslut om att Trafikverket ska arbeta med Nord 2000 har tagits i samråd med Naturvårdsverket.

Ostlänken kommer att byggas med fixerat spår där hastigheten är 200 km/h eller högre. Fixerat spårssystem ger bättre spårstabilitet, minskat behov av att begränsa trafiken för att göra underhållsarbeten på banan samt lägre underhållskostnader ur ett livscykelperspektiv.

I *Järnvägsutredning Ostlänken* föreslogs stängsling av banan bara i de partier där särskilda behov finns, vare sig det gäller skydd för vilt eller allmänhet. Enligt Teknisk systemstandard för höghastighetsbanor ska numera hela banan stängslas. Järnvägen med dess stängsling, bullerskydd etc. innebär en ny barriär i landskapet för såväl människor som växt- och djurliv. En viktig fråga i projektet är hur anläggningen kan utformas för att minska dess barriäreffekt och undvika fragmentering av landskapet så långt som möjligt. Projektets fortsatta arbete med utformning och anpassning beskrivs mer i avsnitt 7.4.

¹ Gemensam översiktsplan för Linköping och Norrköping antagen 2010, översiktsplan för Nyköping antagen 2013, översiktsplan för Trosa antagen 2010 och översiktsplan för Södertälje antagen 2013.

² TRVK Teknisk systemstandard för höghastighetsbanor (TDOK 2014:0159), fastställd av chefen för verksamhetsområde Underhåll.

Inriktningen är att Ostlänkens tunnlar ska byggas som dubbelspårstunlar. För att undvika störningar från det ljudfenomen som kan uppstå när tåg i hög hastighet kör in i en tunnel behöver tunnelpåslagen utformas så att tryckutjämning kan ske. För längre tunnlar kommer även schakt för tryckutjämning krävas i tunneln.

Höghastighetsjärnväg med fixerat spårssystem ställer mycket höga krav på stabilitet i banvallen vilket kräver effektiva grundläggningsmetoder. Det utgör även en begränsning för hur höga järnvägsbankar som kan byggas. Idag gör Trafikverket bedömningen att det inte är möjligt att bygga höghastighetsjärnväg på bank högre än 10 meter.

För att kunna trafikera järnvägen i 320 km/h krävs mycket stora kurvradier. Det innebär att möjligheten att anpassa järnvägen efter omgivningen är förhållandevis liten. Den styva konstruktionen i kombination med grundläggningsproblematiken samt att järnvägens sträckning genom känsliga miljöer måste optimeras innebär med stor sannolikhet att massbalans inte kan uppnås på alla delar av sträckan.

2.4. Mål för Ostlänken

2.4.1. Ändamål

Syftet med Ostlänken är att stärka kommunikationerna inom regionen och att knyta Östergötland, Södermanland och Mälardalen närmare varandra, samtidigt som kapacitet frigörs på både Västra och Södra stambanan. Ostlänken är även tänkt som en del av en framtida höghastighetsbana mellan Stockholm och Göteborg/Malmö.

Ostlänken planerades i järnvägsutredningen för att uppnå tre ändamål:

Vara en del av Götalandsbanan Stockholm-Göteborg via Norrköping, Linköping, Jönköping och Borås.

Bidra till regionförstoring Östergötland-Södermanland och Mälardalen.

Vara en del av en uppgraderad Södra stambanan och TEN-stråket³ Stockholm-Malmö-Köpenhamn.

Innan Götalandsbanan byggs ut planeras Ostlänken att trafikeras av nuvarande snabbtåg på sträckan Stockholm-Malmö/Köpenhamn och regionaltåg. Höghastighetståg bedöms tillkomma först när hela Götalandsbanan är utbyggd.

2.4.2. Projekt mål

Restidsmål

För att nå ändamålet med Ostlänken har restidsmålet för höghastighetståg mellan Stockholm och Göteborg, med två mellanliggande stopp, satts till 2 tim och 15 min i Järnvägsutredning Ostlänken. Restidsmålet har valts utifrån internationella studier om möjlighet att konkurrera med flyg på motsvarande sträckor. Marknadsandelarna för tåg stiger markant när tiden för resan krymper ner mot två timmar.

Restidsmålet Stockholm – Göteborg har brutits ned till delmål för de olika avsnitten av Ostlänken. Dessa beskrivs närmare i *Järnvägsutredning Ostlänken, Avsnittsutredning Järna – Norrköping*, sidan 17, respektive *Järnvägsutredning Ostlänken, Avsnittsutredning Norrköping – Linköping* sidan 14.

Mål för bytespunkter

Ostlänkens ändamål att ”bidra till regionförstoring Östergötland-Sörmland och Mälardalen” innebär att bytespunkter planeras i Vagnhärad, Nyköping, Skavsta, Norrköping och Linköping. Bytespunkterna behöver lokaliseras så att läget attraherar så många som möjligt att resa med tåget – kollektivtrafikresande i andra trafikslag

³ Nätverket omfattar nio huvudkorridorer, varav Sverige berörs av Scandinavian-Mediterranean Corridor mellan Helsingfors och Valetta.

såväl som bilresenärer. Kommunerna har genomfört tillgänglighetsstudier som underlag för sina ställningstaganden när det gäller planerade stationslägen.

Miljömål

Det övergripande miljömålet för Ostlänken är att banan ska vara utformad så att den är anpassad till och fungerar i samklang med det omgivande natur- och kulturlandskapet, att den inte orsakar störningar över gällande riktlinjer för hälsa samt bidrar till en minskad användning av naturresurser som helhet.

Det övergripande målet har sedan brutits ned till projektmål som har utvecklats och värderats gällande:

stads- och landskapsbild (miljökonsekvensbeskrivning (MKB) Järna-Norrköping s 61, MKB Norrköping C-Linköping C s 36),

kulturmiljö (MKB Järna-Norrköping s 71, MKB Norrköping C-Linköping C s 46),

naturmiljö (MKB Järna-Norrköping s 106, MKB Norrköping C-Linköping C s 66),

friluftsliv och rekreation (MKB Järna-Norrköping s 125, MKB Norrköping C-Linköping C s 77),

hälsa (MKB Järna-Norrköping s 139, MKB Norrköping C-Linköping C s 83),

naturresurser (MKB Järna-Norrköping s 149, MKB Norrköping C-Linköping C s 95).

3. Studerade och avförda alternativ

I *Förstudie Ostlänken* analyserades ett antal alternativa korridorer. Analyserna resulterade i tre korridorer som utreddes djupare i *Järnvägsutredning Ostlänken*.

3.1. Studerade alternativ

Röd korridor följer i stort E4. Korridoren viker av från Västra stambanan vid Gerstaberget, sträcker sig öster om Järna, passerar E4 norr om Vagnhärad, går mellan befintlig bana och E4 till Sjösa, därefter norr om E4 via Skavsta till Kolmårdsbranten och är sedan samförlagd med övriga korridorer till Norrköping C. Röd korridor går i en kort tunnel under staden, på bro över Motala ström, tangerar Södra stambanan, går därefter på ömse sidor om E4. Efter Bäckeby passerar korridoren söder om E4 och tvärrar in mot Linköping C. Nyköping angörs med bibana.

Blå korridor följer i stort nuvarande järnväg. Blå korridor går längs med Västra stambanan genom Järna och viker av vid befintlig kopplingspunkt mellan Södra och Västra stambanorna. Den går öster om Hölö och genom Vagnhärad och Nyköping. Skavsta angörs med stickspår. Korridoren fortsätter genom eller nära stationssamhällena utmed den befintliga banan Järna-Åby. Den går i en lång tunnel under Norrköping och Himmelstalund och fortsätter söderut på ömse sidor om E4. Efter Bäckeby följer korridoren Södra stambanan genom Lingham.

Grön korridor är lokaliserad utanför befintliga infrastrukturstråk. Grön korridor viker av från Västra stambanan på samma sätt som blå korridor. Mellan Hölö och Sillekrog har grön och röd korridor samma sträckning. Grön korridor korsar sedan E4 vid Lästringe och passerar Skavsta. Hela sträckan Sillekrog – Kolmårdsbranten går i glest befolkade områden. E4 passerar söder om Kolmårdsbranten. Korridoren har en lång tunnel under Norrköping och Motala ström och går sedan i orörd kuperad terräng söderut. Den sammanfaller med övriga korridorer vid Bäckeby och går söder om Bäckeby mellan Södra stambanan och E4 i öppet odlingslandskap.

De tre studerade korridorerna beskrivs i *Järnvägsutredning Ostlänken*, *Avsnittsutredning Järna – Norrköping*, respektive *Avsnittsutredning Norrköping – Linköping*, kapitel 3, samt i *Slutrapport Järna – Norrköping*

(Loddbys mars 2010 sidorna 11 – 12, respektive i *Slutrapport Norrköping (Loddbys) – Linköping 2010-06* sidorna 18 -21.

Olika varianter av anslutning mellan huvudbana och bytespunkter i Vagnhärads centrum, Nyköping och Skavsta, med bibana eller stickspår beskrivs i *Järnvägsutredning Ostlänken Avsnittsutredning Järna – Norrköping* sidorna 29 och 31, samt i *Järnvägsutredning Ostlänken, Slutrapport Järna – Norrköping(Loddbys)* mars 2010 sidan 13.

Nollalternativet i järnvägsutredningen innebär att ingen utbyggnad av Ostlänken görs, men att åtgärder enligt Banverkets Framtidsplan 2004-2015 genomförs, med undantag för den planskilda korsningen mellan Tjust –/Stångådalsbanan och Södra stambanan vid infarten till Linköping C samt ombyggnaden av Norrköpings personbangård. Nollalternativet beskrivs för åren 2020 för jämförelse med Ostlänken respektive 2030 för hela Götalandsbanan.

3.2. Avförda alternativ

Alternativ som avfördes i *Förstudie Ostlänken* var:

- *Ny bana via Gnesta.* Avfördes eftersom banan ger betydande intrång i opåverkade miljöer och trafikeringsnackdelar samt har högre investeringskostnader.
- *Ny bana via Katrineholm.* Avfördes eftersom sträckan blir 23 km längre, vilket ger längre restider, högre anläggningskostnader och färre resenärer.
- *Ny bana över Vikbolandet i Norrköping till Nyköping.* Avfördes eftersom banan förutsätter en olämplig högbro över Bråviken med bristande tillgänglighet till Norrköping, samt gör en koppling till Nyköping och Skavsta flygplats svår.
- *Slutsatser i Förstudie Ostlänken* var att jämförelsealternativet, som var nollalternativ i *Förstudie Ostlänken* med gängse drifts- och underhållsinsatser, inte uppfyller kapacitetskravet på sikt.
- *Externt stationsläge med ny bana väster om Norrköping vid Bråvalla.* Ett sådant läge medför sämre tillgänglighet för resenärer, längre restid för dagpendlare, samt ett extra byte.
- *Linköping:* Det bedömdes att endast ett centralt stationsläge ovan mark uppfyller kommunens övergripande mål och krav.

Alternativ som avfördes i samband med *Järnvägsutredning Ostlänken* var:

- Korridorer genom Järna: Blå och Grön på delsträckan Gerstaberg–Hölö
- Blå korridor mellan Järna och infarten Norrköping (Loddbys)
- Stickspår till Nyköping
- Stickspår och bibana till befintlig station i Vagnhärad
- Alternativ linjesträckning för Ostlänken över Händelö
- Fler tunnelrör mellan Norrköping och Eksund. Tunnel genom Nyköpings tätort

3.3. Miljökonsekvenser av studerade korridorer

Nedan jämförs miljökonsekvenser kortfattat mellan de olika korridorer som studerats i järnvägsutredningen.

Röd korridor bedöms i sin helhet medföra mindre negativ påverkan än övriga korridorer. Bedömningen görs med hänsyn till att Röd korridor påverkar miljöer (naturvärden, rekreativa värden) som redan tidigare i större utsträckning är påverkade av E4, befintlig järnväg, tätorter och odlad mark. Undantaget är delsträckan vid Himmelstalund i Norrköping, där Röd korridor innebär en negativ påverkan på såväl naturmiljö, stads- och landskapsbild som rekreativa värden. Här bedöms Blå korridor, med tunnel under Himmelstalund och under Natura 2000-området Borgs ekbackar, utgöra ett mer fördelaktigt alternativ.

Påverkan på kulturmiljön är stor oavsett val av korridor. Samtliga korridorer passerar genom fornlämningsrika och kulturhistoriskt intressanta miljöer. Grön korridor bedöms som mer fördelaktig för jord- och skogsbruket, genom att små och svårbrukade arealer stängs in mellan Ostlänken och E4 i Röd korridor och mellan Ostlänken och Södra stambanan i Blå korridor. Att Grön korridor passerar utanför befintlig infrastruktur (genom skogsområden) innebär dessutom att den visuella påverkan på kulturmiljöer inte bedöms bli lika stor. Grön korridor innebär dock samtidigt en stor negativ påverkan på rekreativa naturmiljöer såsom Kolmårdens riksintresseområde.

Ostlänken medför oavsett korridor ökade bullernivåer i redan störda miljöer i tätorter samt barriärer i landskapet som medför ändrade rörelsemönster. Någon större skillnad mellan korridorerna finns inte heller med avseende på luftkvalitet, vatten, förorenad mark, grus/berg risk och säkerhet samt klimat och energihushållning.

I en samlad bedömning förordas Röd korridor ur ett miljöperspektiv, utom väster om Norrköping, där en tunnellsnning under Himmelstalund enligt Blå korridor förordas. Miljökonsekvenser av förordad korridor redovisas mer ingående i avsnitt 7.

3.4. Trafikverkets rangordning av studerade alternativa korridorer

Utifrån bedömda effekter av studerade alternativ anser Trafikverket att rangordningen mellan alternativen ska vara följande. Rangordningen beskrivs och motiveras närmare i *PM Beslut om rangordning för studerade korridorer inom Järnvägsutredning Ostlänken*.

Järna – Norrköping (Loddby)

1. Röd korridor
2. Grön korridor (endast delsträckan Hölö – Loddby)

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. Lång bibana
2. Kort bibana

4. Förordad korridor

Med förordad korridor avses korridor med rang ett i Trafikverkets rangordning.

Den förordade korridoren viker av från Västra stambanan vid Gerstaberget (norr om Järna). Anslutningen förutsätts ske planskilt vilket innebär att ett spår korsar Västra stambanan på en bro. Korridoren fortsätter sedan öster om Järna och följer E4:ans sträckning. Någonstans mellan Järna och Vagnhärad krävs en korsning med E4. Öster om Vagnhärad passeras Natura-2000 området Tullgarn.

Väster om Vagnhärad passeras riksintresseområdet Trosaåns dalgång och vidare fram mot Skavsta sträcker sig korridoren mellan E4 och befintlig järnväg. Mellan Tystberga och Sjösa korsar Ostlänken först E4 och därefter Natura-2000 området Svartaån. Ostlänken fortsätter sedan norr om Nyköping mot Skavsta. Nyköping C ansluts med en bibana vid Sjösa och i väster vid den förordade korridorens korsning med befintlig järnväg Sala-Oxelösund. Detta alternativ har benämnts anslutning med lång bibana. Öster om Skavsta passeras riksintresseområdet Nyköpingsåns dalgång. Passagen vid Skavsta flygplats sker i markplan eller nedsänkt i tråg.

Väster om Skavsta fortsätter korridoren norr om E4, korsar Natura-2000 området Vretaån-Kilaån, och fortsätter till Kolmårdsbranten där motorvägen ska korsas. På den sträckan är korridoren relativt bred, då spåren kan placeras antingen norr eller söder om sjön Skiren. Anslutningen mot Kolmårdsbranten sker via en lång bro.

Från Loddbby, vid norra infarten till Norrköping, till bytespunkten vid Norrköping C samförläggas Ostlänken i stort med Södra stambanan. Söder om bytespunkten i Norrköping innebär korridoren en ca 6 km lång tunnel under Himmelstalundsområdet, med tråg och 400 meter betongtunnel under Norra promenaden. Det finns alternativ på

båda sidor om E4 för det södra tunnelpåslaget i området kring trafikplatsen Klinga. Söder om trafikplats Klinga går korridoren på båda sidor av E4 förbi Lövstad och passerar Göta kanal på en högbro. Vid Bäckeby planeras en landskapsbro och korridoren följer sedan E4. Korridoren tvärar sedan genom landskapet och samförläggs med Södra stambanan de sista kilometerna in mot Linköping. Ostlänken ansluter till Södra stambanan vid Tallboda, ca 4 km före Linköpings tätort.

Stationer för resandebutbyte planeras i Vagnhärad, Nyköping, Skavsta, Norrköping och Linköping. Den sistnämnda omfattas inte av begäran om tillåtlighet.

5. Anläggningskostnader

Kalkyler har upprättats i respektive avsnittsutredning från Järnvägsutredning Ostlänken. Flera osäkerhetsanalyser enligt successivmetoden har genomförts. I ny Nationell plan för åren 2014 – 2025 har totalkostnaden indexuppräknats till 34,8 mdr kronor i prisnivå 2013.

Kalkylen utgår från illustrerade linjesträckningar med hänsyn till järnvägsteknik och omgivningspåverkan, där sträckningarna ännu inte fastställts. Byggtiden beräknas vara ca 10 år.

6. Samhällsekonomi

Inom Järnvägsutredning Ostlänken gjordes ett antal samhällsekonomiska differenskalkyler som stöd för val av specifika utformningsalternativ, exempelvis val av lång eller kort bibana i Nyköping.

Som underlag till förslag till Nationell plan för åren 2014 – 2025 gjordes en samlad effektbedömning enligt Trafikverkets fastlagda metodik. Av den framgår att nettonuvärdeskvoten har beräknats till 0,02. De effekter som inte ingår i den samhällsekonomiska kalkylen har totalt sett bedömts vara positiva. De viktigaste av dessa är enligt den samlade effektbedömningen att Ostlänken innebär ett helt nytt trafiksystem som ger regionförstoring, vilket ökar tillgängligheten till arbetsplatser i regionen. Det medför bättre matchning på arbetsmarknaden, vilket ökar produktiviteten. Sammantaget bedöms projektet vara samhällsekonomiskt lönsamt.

7. Miljökonsekvenser av förordad korridor

7.1. Natura 2000

Den förordade korridoren passerar genom Natura 2000-områdena Tullgarn, Svärtaån, Kilaån – Vretaån, Algutsbo och Borgs ekbackar. Tillstånd enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken har lämnats för passage av Ostlänken genom områdena Tullgarn, Svärtaån och Kilaån – Vretaån och Borgs ekbackar.

Tullgarn är ett skogs- och jordbrukslandskap med höga naturvärden med en stor andel hotade och ovanliga arter. Områdets storlek och variationsrikedomen av biotoper gör att Tullgarn fungerar som spridningskälla i omgivande landskap för många av de arter som förekommer inom området. Tillståndet till passage genom Tullgarn avser sex angivna stråk genom området och innehåller villkor om skyddsavstånd med hänsyn till områdets olika värdekärnor.

Svärtaån har ett rikt fiskbestånd med inslag av sällsynta arter. Här finns partier där ån svämmar över vid högvatten, vilket gör att det bildas goda biotoper för fåglar. I Svärtaån finns riklig förekomst av tjockskalig målarmussla. I tillståndet för passage av Kilaån-Vretaån och Svärtaån finns villkor om olika försiktighetsmått som säkerställer att de värden som avses skyddas inte påverkas negativt. Villkoren reglerar exempelvis var intrång och byggnation inte får ske och skyddsavstånd till upplag av material och massor.

Även i **Kilaån och Vretaån** Natura 2000 lever den tjockskaliga målarmusslan. Kilaån har också en rik fiskfauna. I övre delen av Kilaån finns en naturlig forssträcka, vilket är mycket ovanligt i Sörmland. I tillståndet för passage av Kilaån och Vretaån finns villkor om olika försiktighetsmått som säkerställer att de värden som avses skyddas inte påverkas negativt. Villkoren reglerar motsvarande frågor som villkoren för Svärtaån, exempelvis var intrång och byggnation inte får ske och skyddsavstånd till upplag av material och massor.

Borgs Ekbackar Natura 2000, strax söder om Norrköping, utgörs av en trädklädd gammal betesmark. I området finns ett stort antal värdefulla ekar och flera rödlistade arter av lavar, svampar, spindeldjur och skalbaggar som är

beroende av eken för sin överlevnad. I tillståndet för passage av Borgs Ekbackar finns villkor om upprättande av kontrollprogram som ska säkerställa att ändrade hydrologiska förhållanden inte påverkar ekarnas livsvillkor.

Algutsbo Natura 2000-område delas av motorväg E4. Området söder om motorvägen utgörs av en småkullig enbuskmark, med mycket artrik flora där bland annat blåvinge trivs. Den norra betesmarken är en ekdominerad och mer sluten lövskogshagmark. En liten del av området ligger inom förordad korridor. Järnvägen kommer inte att lokaliseras inom Algutsbo och Trafikverket har bedömt att Algutsbo Natura 2000-område kan passeras utan risk för indirekt påverkan på områdets värden. Bedömningen har gjorts i samråd med Länsstyrelsen i Östergötlands län. Se även avsnitt 1.1 och 11.5.14.

Vid Vagnhärad passeras **Länestahed** Natura 2000-område som har en rik och kalkkrävande flora. Området ligger nära intill, men utanför, den förordade korridoren, och påverkas inte.

7.2. Riksintressen

Nedan beskrivs de riksintresseområden som Ostlänkens förordade korridor passerar.

De bedömningar som gjordes i Järnvägsutredningen 2009 med tillhörande miljökonsekvensbeskrivningar beaktade inte större skyddsåtgärder eller försiktighetsmått, eftersom syftet var att göra en jämförelse av de olika korridorerna. Trafikverket har i dagsläget mer kunskap om den förordade korridoren än när järnvägsutredningen togs fram, bl.a. genom att en kulturarvsanalys har genomförts. Det är därför möjligt att delvis precisera banans lokalisering och möjliga skyddsåtgärder. Många av de skyddsåtgärder som föreslogs i järnvägsutredningen är också i dagsläget förutsättningar och realiteter som ingår i projektet. Projektet har även nya förutsättningar att ta hänsyn till genom gällande tillstånd och villkor för passage genom fyra Natura 2000-områden; Tullgarn, Svärtaån, Kilaån-Vretaån och Borgs Ekbackar.

I projektet kommer ett mycket stort antal aspekter, såsom teknisk framkomlighet, kostnader, påverkan på landskapet och de olika riksintresse- eller andra värdefulla områden som passeras, att utredas och värderas. Projektets inställning är att riksintressen ska värnas på lämpligast sätt ur ett helhetsperspektiv, för att skada så långt som möjligt ska undvikas. En PM som syftar till att förtydliga redovisningen avseende Ostlänkens påverkan på riksintressena och till att redovisa Trafikverkets bedömning av hur denna påverkan kan minimeras eller minskas har tagits fram (*PM Riksintressen i Ostlänken – risk för påverkan och skyddsåtgärder, 2015-09-03*). Nedanstående beskrivningar är sammanfattningar från denna PM.

Vid remiss av promemorian har länsstyrelserna i Södermanlands och Östergötlands län framfört att det är svårt att slutligt bedöma hur stor påverkan på riksintressena blir innan mer detaljerade studier är gjorda. Dessa länsstyrelser tillstyrker fortsatt att regeringen tillåter planerad utbyggnad enligt det alternativ som Trafikverket har rangordnat som nummer 1. Om påtaglig skada trots allt skulle uppkomma anser Länsstyrelsen i Södermanlands län uttryckligen att vid en avvägning enligt 3 kap 10 § miljöbalken ska företräde ges åt riksintresset för kommunikationer i form av Ostlänken.

Riksantikvarieämbetet säger i sitt remissyttrande att det inte går att bedöma omfattning och betydelse av skadorna på kulturmiljön. Ämbetet har inte lämnat specifika synpunkter på något av de olika riksintresseområdena.

7.2.1. Riksintressen där påtaglig skada ej kan uteslutas

Trosaåns dalgång (Riksintresse kulturmiljövård D-K46)

Trosaåns dalgång sträcker sig genom ett uppodlat landskap längs med Trosaån i Södermanlands län, mellan Trosa, Åda och Vagnhärad och vidare en bit norr om E4 mot Sund.

Järnvägen planeras förläggas så att den betydelsebärande bronsåldersmiljön kommer att undvikas. Även intrång i övriga fornlämningar/fornlämningsområden kommer att undvikas i möjligaste mån. Den projekterade järnvägens läge innebär också att sambandet mellan gårdar och Lundbygravfältet inte bryts, varken visuellt eller via den äldre vägsträckningen. Projektets utgångspunkt är vidare att de äldre vägpartierna samt den ålderdomliga vägkorsningen ska passera Ostlänken antingen med bro eller en undergång under järnvägen.

För att utblickarna över dalgången ska bestå planeras järnvägen att förläggas på en bro över dalgången, inte på en bank, vilket minskar det visuella intrånget på riksintresset. På så vis bevaras sambanden mellan Trosaån,

fornlämningarna och gårdarna så att dessa även i fortsättningen ska kunna upplevas. Bron avses gestaltas så att den inte blir för dominerande i landskapet.

Trafikverket bedömer att det är möjligt att lokalisera och utforma Ostlänken vid passagen av riksintresset *Trosaåns dalgång* så att risken för påtaglig skada minskar betydligt.

Länsstyrelsen i Södermanlands län framhåller att anläggningens placering är avgörande för graden av negativ påverkan samt att risken är mycket stor för att järnvägsanläggningen kommer att dominera landskapsbilden på ett negativt sätt.

Nyköpingsåns dalgång (Riksintresse kulturmiljövård D-K52)

Nyköpingsåns dalgång sträcker sig genom ett uppodlat landskap längs med Nyköpingsån från Harg norr om Nyköping stad, längs med väg 53 och upp till Näs intill vattendraget Långhalsen.

Järnvägen kommer att förläggas så att den går vinkelrätt mot dalgången och de övriga kommunikationsstråken, vilket minskar risken för att det uppkommer restytor som inte kan brukas. Utifrån kulturmiljöintressena bedömer Trafikverket att en passage av dalgången på bro är att föredra i jämförelse med bank.

För att minska intrång och påverkan på byar och gårdar är det projektets inriktning att förlägga järnvägen i södra delen av korridoren, trots att det innebär att ett visst intrång kan ske i fornlämningen RAÄ 56. Denna bedömning beror på fornlämningens förhållandevis låga upplevelse- och bruksvärde.

Nyköpingsån är riksintresse även för friluftslivet och naturvården. Påverkan på dessa överlappande riksintressen får inte bli för stor. Samtidigt är det givetvis viktigt i den flacka dalgången, som ofta svämmar över, att järnvägen byggs på ett sättningssäkert sätt. Anslutningen till riksintresset Skavsta flygplats är viktig för en effektiv förflyttning mellan resecentrum och flygplats. I det berörda området finns också risk för ras och skred (Länsstyrelsen Södermanland rapport 2012:6). Alla dessa faktorer gör att det i nuvarande fas i planläggningsprocessen är mycket svårt att bestämma en specifik lösning för passagen över Nyköpingsåns dalgång.

Sammantaget bedömer Trafikverket att det är möjligt att genomföra projekt Ostlänken utan att det uppstår påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljövård *Nyköpingsåns dalgång*.

Länsstyrelsen i Södermanlands län framhåller även i detta fall att anläggningens placering är avgörande för graden av negativ påverkan samt att risken är mycket stor för att järnvägsanläggningen kommer att dominera landskapsbilden på ett negativt sätt. De förslag som framkommit gällande bro eller bank över Nyköpingsåns dalgång visar enligt länsstyrelsen att det är först i planskedet, när det föreligger ett konkret förslag till placering och utformning, som graden av negativ påverkan på riksintressen kan bedömas fullt ut.

Stavsjö-Krokek (Riksintresse kulturmiljövård D-58K)

Riksintresset utgörs av en gammal väg, som sträcker sig från Vreta och förbi Stavsjö ner mot Vik i Södermanlands län, och är en del av den gamla Eriksgatans sträckning.

För att undvika påtaglig skada på riksintresset bör järnvägen förläggas i den södra delen av korridoren, så att Eriksgatans sträckning bara korsas på två ställen.

Vid den västra punkten är den historiska Eriksgatan idag försvunnen p.g.a. byggandet av E 4:an, av jordbruket samt grustäkter.

Östra korsningspunkten är också påverkad av E 4:an via en vägövergång. Den gamla Eriksgatan ska byggas om så att Ostlänken korsas planskilt. I och med detta kommer vägsträckningen även fortsättningsvis att kunna brukas. Därigenom klaras specifika mål om att vägen inte får skäras av och att den fortsättningsvis ska kunna nyttjas för trafik.

Den gamla Eriksgatan sträcker sig i denna del främst i skogsmark norr om Vretaåns dalgång. Upplevelsen av en gammal färdväg i skogsmark mellan de öppnare bygderna i öster och väster förstörs därför inte med en sträckning av Ostlänken i södra delen av korridoren, då denna främst berör öppen mark.

Trafikverket gör bedömningen att äldre färdvägar kan bibehållas och att förutsättningar ges för fortsatt brukande av bebyggelsen för boende.

Som en förstärkning av kulturmiljövärdena kan en informationsskylt sättas upp vid Sörmlandsleden och vid Stavsjö rastplats, vilka berättar om de kulturmiljövärden som passerar i området.

Med stöd av ovanstående bedömer Trafikverket att det är möjligt att lokalisera och utforma Ostlänken så att påtaglig skada på riksintresset *Stavsjö-Krokek* kan undvikas.

Även Länsstyrelsen i Södermanlands län anser att en placering i den södra delen av korridoren, med de förutsättningar som är kända i dag, ger bäst förutsättningar för att minska negativ påverkan på kulturmiljön.

Bråvikens förkastningsystem (Riksintressen Naturvård NE60)

Bråvikens förkastningsbrant sträcker sig längs Bråvikens innersta vik längs med den norra stranden, strax utanför Norrköpings stad. Genom förkastningssystemet passerar stambanan, E4 och några mindre vägar.

Sommaren 2015 har en naturvärdesinventering utförts inom detta riksintresseområde. Inventeringsresultaten visar att naturvärdena generellt är högre och att fler naturvårdsarter återfinns inom den östra delen av korridoren än inom den västra.

Järnvägen kommer att förläggas i tunnel samt utformas på en hög bro med lång spännvidd. Brolösningen kommer, oavsett vald linje, att anpassas och utformas så att risken för skada på naturvärden minskar. Hydrologiska förhållanden kommer att värnas i byggskedet för att undvika negativ påverkan på naturmiljön, exempelvis den landsnäcksfauna som lever i områden med en fuktigare och rikare flora. Andra åtgärder som kan bli aktuella är anpassning till känsliga fågelarter, tider för häckning etc. samt damningsskydd för att skydda omgivande naturmiljöer från luftföroreningar.

Byggmetoder som minskar påverkan på bråviksbrantens naturmiljö kommer att prioriteras. Arbetet kan exempelvis utföras med en flyttbar ställning vid byggnation av brons överbyggnad, så att bropelare byggs från marken och resterande delar av bron byggs på ställning och lanseras mellan pelarna. För att minska markanspråket kommer om möjligt befintliga hårdgjorda ytor, exempelvis vägar, nyttjas för de brandbekämpningsplatser/uppsamlingsplatser som krävs vid längre tunnlar.

Arbetet ska genomföras så att minsta möjliga antal naturvärdesområden berörs, men det är troligtvis inte möjligt att helt undvika intrång i värdefulla miljöer. Geologin är problematisk i området; järnvägen ska passera förkastningsbranten och ut i områden med lösa leror. Trafikverket kommer att utreda lämpliga brotyper samt lämpliga lägen för brostöd, arbetsvägar och andra arbetsytor så att påverkan på bråviksbrantens värdefulla miljöer minimeras.

Med de skyddsåtgärder och försiktighetsåtgärder som nämns ovan bedömer Trafikverket att det är möjligt att minska risken för påtaglig skada inom riksintresset *Bråvikens förkastningsbrant*. Beroende på om passage kommer att ske i den östliga eller västliga delen av korridoren kommer riksintresset att påverkas i olika grad. En detaljprojektering kommer att krävas för att komma fram till den bästa lösningen utifrån en samlad bedömning.

Länsstyrelsen Östergötland delar Trafikverkets bedömning att det är möjligt att minska risken för påtaglig skada, och framhåller att stor hänsyn och anpassning till de höga naturvärdena kommer att krävas. Också Naturvårdsverket delar Trafikverkets bedömning att det är möjligt att minska risken för påtaglig skada inom riksintresset. SGU konstaterar att de geologiskt intressanta bergarter och strukturer som präglar området ligger flera kilometer öster om den förordade korridoren och inte berörs. SGU menar också att förkastningsbranten skulle kunna utnyttjas aktivt vid järnvägens lokalisering för att ge resenärer så stora upplevelsemässiga och pedagogiska värden som möjligt.

Törnevalla (Riksintresse kulturmiljövård E-91K)

Riksintresset är beläget på östgötaslätten ca 1 mil öster-nordöst om Linköping. Området består av en fullåkersbygd med hög grad av uppodling, speciellt i norra delen, medan det i den södra delen finns mer skogbeväskade höjder.

I den del där korridoren skär genom riksintresset finns ett flertal fornlämningar, men den mest utmärkande är gravfältet RAÄ 18:1 med ca 120 synliga fornlämningar. Det gör det till riksintressets största och ett av Östergötlands större gravfält. Gravfältet hör till gården (tidigare byn) Skäggestad. Vid Hallstra finns en mycket välbevarad och sammanhållen järnåldersmiljö med bl.a. en fornborg och två gravfält. Denna kulturmiljö kan påverkas negativt av järnvägens placering i korridoren, men ingår inte i riksintresset.

Genom riksintresseområdet finns tre tänkbara dragningar av järnvägen. Den fortsatta inriktningen för projektet är att järnvägen ska förläggas i den södra delen av korridoren, eller, om det är möjligt med tanke på fornlämningsmiljön vid Hallstra, i den norra delen. Den tredje dragningen, mitt i korridoren, är inte aktuell.

För att påverkan på landskapsbilden inom riksintresset ska minskas avses järnvägen läggas på en låg bank i landskapet för att inte bryta siktlinjerna, främst i de områden där landskapet är öppet i östra delen av området. I de områden där järnvägen går i ett mer mosaikartat landskap döljs den mer bakom höjdparter och skogsparter. Inriktningen är dock även här att järnvägen förläggs lågt i landskapet, om möjligt i skärning, så att anläggningen inte blir för dominerande.

Trafikverket bedömer att det är möjligt att lokalisera och utforma Ostlänken så att påtaglig skada på riksintresset Törnevalla kan undvikas.

Också Länsstyrelsen Östergötland anser att det norra eller södra stråket bör väljas.

7.2.2. Riksintressen – Kulturmiljövård

Mörkö-Oaxen-Hölö-Ytterjärna (AB-K3)

Mörkö- Oaxen- Hölö- Ytterjärna är en farledsmiljö som binder samman Östersjön med Mälaren och till området hör befästningslämningar och förhistoriska fornborgar. I området finns en levande jordbruksbygd med kontinuitet från förhistorisk tid. I området finns också den antroposofiska miljön vid Järna.

Två alternativa dragningar av järnvägen detaljstuderas för närvarande genom riksintresseområdet. En sträckning öster om E4 som passerar i ett nedsänkt läge (i tråg) i jämnhöjd med E4 samt en sträckning väster om E4 som passerar i upphöjt läge på bro eller bank stora delar av sträckan. Vilket alternativ som är möjligt kan avgöras först när järnvägens plan- och profilläge läggs fast på en lång sträcka. Trafikverket kan därför i dagsläget inte säga vilket av de två alternativen som blir aktuellt.

Trafikverket bedömer att järnvägen innebär en liten till måttlig påverkan, beroende på hur anläggningen detaljlokaliseras och anpassas till omgivande landskap och markanvändning. Inget av alternativen medför därför risk för påtaglig skada på riksintresset.

Länsstyrelsen Stockholm bedömer att järnvägen kan byggas utan att riksintressets värden påtagligt skadas.

Nyköping (D-K57)

Nyköping är en residensstad med anor från medeltid med hamn, medeltida kyrkor och Nyköpings slott. Runt 1600-talet utvecklas staden till ett industriellt centrum med anknytning till vattenkraften i ån och omgivande gruvverksamhet.

I järnvägsutredningen bedömdes Ostlänken medföra små konsekvenser på riksintresset. Då planerades för dubbelspår från Nyköpings resecentrum och österut, över Nyköpingsån.

Trafikverket bedömer att påverkan blir marginell med de förutsättningar som gäller nu och som innebär att enkelspår planeras från Brunnsgratan och österut. Detta medför att befintligt enkelspår behålls på sträckan och Nyköpingsån passerar på befintlig bro, vilket betyder att inget ytterligare intrång mot kyrkogården eller Folkungavallen kommer att uppstå. Utformning och gestaltning av järnvägen kommer att bidra till att minska påverkan på riksintresset. Trafikverket bedömer att det inte finns risk för påtaglig skada på riksintresset.

Länsstyrelsen i Södermanlands län har inte närmare kommenterat detta riksintresse i yttrandet över PM Riksintressen i Ostlänken.

Norrköping (E-52K)

Riksintresset Norrköping är beläget i direkt i anslutning till och inom den södra kanten av förordad korridor. Riksintresset utgörs av en stads- och industrimiljö vid Motala ström med ett betydande industrilandskap, stenstadsbebyggelse och allékantade promenader. Området karaktäriseras av dess rutnätsplan från 1600-talet.

Trafikverket och Norrköpings kommun studerar för närvarande tre olika alternativa lösningar för att komma fram till den bästa lösningen utifrån en samlad bedömning; markförlagt läge med tunnelpåslag vid Norrtull, markförlagt läge med tunnelpåslag vid Bergslagsgatan och ett upphöjt läge vid Bergslagsgatan.

Ett läge vid Bergslagsgatan ligger utanför det avgränsade riksintresseområdet och minskar påverkan på riksintresset Norrköping och på Norra promenaden, vilken är ett byggnadsminne som ingår i riksintresset. Ett upphöjt läge minskar troligtvis den fysiska barriäreffekten, men kan samtidigt innebära en visuell barriär. Även den nuvarande stationen är ett byggnadsminne som ingår i riksintresset och en strategi för hur den ska tas om hand kommer att utarbetas i den fortsatta processen.

Ett tunnelpåslag vid Norrtull innebär en stor påverkan på riksintresset eftersom promenaderna runt Norrköping utgör en mycket viktig del i hur staden formats. Bryts den Norra promenaden med ett tunnelpåslag riskerar en vital del av riksintresset att skadas, vilket försvårar förståelsen för hur staden planerats och utformats.

En förläggning vid Norrtull innebär även att bebyggelse med högt kulturmiljövärde troligen måste rivas. Detta avser bl.a. en byggnad inom fastigheten Lammet 1, vilken har ett skydd (q) i gällande detaljplan. För att minska påverkan på riksintresset ska i så fall en byggnadsdokumentation genomföras innan rivning.

För att minska påverkan på riksintresset ska järnvägsanläggningen och områdets gestaltning studeras i nära dialog med Norrköpings kommun. Ambitionsnivån på gestaltningen ska vara hög. En ytterligare åtgärd är att ta fram en utställning om områdets kulturhistoria, vilken kan finnas på resecentrum.

Det är viktigt även att tunneln byggs så att påverkan, t.ex. via grundvattensänkning eller vibrationer, på kulturhistoriskt värdefulla byggnader minimeras. Tunneln måste också byggas på ett sådant sätt att träden i Norra promenaden inte påverkas negativt och träd som ändå måste tas ned ska ersättas med nya.

Sammantaget bedömer Trafikverket att järnvägen innebär en måttlig till stor påverkan på riksintresset beroende på om järnvägen planeras vid Bergslagsgatan eller vid Norrtull (där järnvägen fysiskt berör Norra promenaden samt den kulturhistoriskt värdefulla byggnaden i kvarteret Lammet 1).

Vid ett tunnelpåslag vid Norrtull finns viss risk för påtaglig skada. En förläggning vid Bergslagsgatan ligger utanför avgränsat riksintresseområde. Oavsett om järnvägen planeras i ett markförlagt eller upphöjt läge, bedömer Trafikverket att det inte finns någon risk för påtaglig skada på riksintresset vid en förläggning av tunnelpåslaget vid Bergslagsgatan.

Länsstyrelsen Östergötland konstaterar liksom Trafikverket att ett av de alternativ som studeras innebär risk för påtaglig skada på riksintresset. Som länsstyrelsen efterfrågar har Trafikverket ovan angivit ett antal åtgärder för att mildra påverkan.

Leonardsberg-Himmelstalund-Skälv (E-50K, E-51K)

Leonardsberg-Himmelstalund-Skälv är en omfattande fornlämningsmiljö längs Motala ström med en av norra Europas rikaste hållristningsmiljöer bestående av omkring 300 hållristningslokaler. Motala ström har under förhistorisk och historisk tid även varit en viktig vattenled.

Genom att järnvägen passerar i tunnel längs denna sträcka undviks skada på området och dess värdegrund i sin helhet. Det är inte tunneln i sig som kan påverka riksintresset, utan de anslutningar till tunneln som behövs. För att minimera påverkan ska placeringen av arbetstunnlar, etableringsytor och tryckutjämningschakt utredas noga och områden med omfattande hållristningslokaler bevaras intakta från markgrepp.

Det är även viktigt att tunneln byggs så att påverkan, ex. via grundvattensänkning eller vibrationer, på kulturhistoriskt värdefulla byggnader minimeras (ex. vid Himmelstadlunds herrgård och brunnsmiljö, vilket även är byggnadsminne).

Trafikverket bedömer att järnvägen, till följd av dessa åtgärder, innebär en måttlig påverkan på riksintresset och att det inte finns risk för påtaglig skada.

Länsstyrelsen Östergötland delar Trafikverkets bedömning avseende påtaglig skada.

Lövstad (KE 49)

Lövstad är en slottsanläggning från 1700-talet med omgivande engelsk park. I området finns också Lövstad krog från 1700-talet och fornlämningar från bronsålder och framåt.

Järnvägen medför ett fysiskt intrång i riksintresseområdets strukturer och riskerar att försvåra förståelsen av slottsmiljön samt att Lövstad krog kan komma att behöva flyttas. En flytt av Lövstad krog skulle dock även kunna medföra förstärkta värden genom en ökad tillgänglighet och ett bättre läge, ev. närmare slottet. En samförläggning med och placering öster om E 4:an minskar påverkan på riksintresset betydligt, då riksintresset inte påverkas fysiskt. Blir det aktuellt med järnväg väster om E4 kan påverkan minskas genom anpassning i höjd samt en tät samförläggning med E 4:an.

Utifrån ett landskapsperspektiv har båda sträckningarna en likartad påverkan. Båda kommer från ganska höga lägen i söder och norr och skär genom ett tämligen öppet landskapsrum.

Trafikverket bedömer att järnvägen skulle kunna innebära såväl liten som stor påverkan. Järnvägen får en stor påverkan på riksintresset i ett läge väster om E4 och liten i ett läge öster om E4. Trafikverket bedömer dock att påtaglig skada kan undvikas, även i ett läge väster om E4, genom att anläggningen anpassas i höjd samt den förstärkande åtgärden i form av flytt av Lövstad krog.

Länsstyrelsen Östergötland instämmer i Trafikverkets beskrivning och bedömning.

Norsholm-Tångestad (KE 48)

Norsholm-Tångestad består av ett herrgårdslandskap vid strategiskt viktiga vattenvägar. I området finns också befästningsanläggningar i form av Tångestad fornborg, Munkeboda biskopsborg och Biskop Henriks borg.

Värdekärnor inom riksintresset ligger långt ifrån järnvägen. Med hänsyn till att Ostlänken kommer att passera mellan nuvarande och gamla E4, i en miljö som redan är kraftigt påverkad, bedöms påverkan på riksintresset som marginell oavsett sträckning.

Trafikverket bedömer att järnvägen innebär en liten påverkan och att det inte finns risk för påtaglig skada oavsett sträckning.

Länsstyrelsen Östergötland instämmer i Trafikverkets beskrivning och bedömning.

Göta kanal (KE 9)

Göta kanal består av en kommunikationsmiljö med stora upplevelse-, bruks- och teknikhistoriska värden. Kanalmiljön består av, förutom själva kanalen, välbevarade anläggningar som slussar, broar, alléer och sluss- och brovaktarstugor.

Trafikverket avser att utforma en passage av Göta kanal med en gestaltningsmässigt väl anpassad bro, vilket medför en marginell påverkan på riksintresset.

Bron måste också anläggas så att fri segelhöjd kan uppnås.

Trafikverket bedömer att järnvägen innebär en mycket liten påverkan utan risk för påtaglig skada genom att järnvägen/bron utformas så att tillgängligheten till och inom riksintresset bevaras.

Länsstyrelsen Östergötland instämmer i Trafikverkets beskrivning och bedömning.

7.2.3. Riksintressen – Naturvård

Tullgarn (NRO 04008)

I Tullgarnsområdet representeras de flesta naturtyper som kan förekomma i östra Svealand. Där finns rikligt med lövträd, varav en stor andel ädellövträd, ängs- och hagmarker samt skogsområden med höga naturvärden. Området är även känt för sitt rika fågelliv. Tullgarn är även utpekad som riksintresse för friluftslivet.

Riksintresseområdet sammanfaller med Tullgarns Natura 2000-område. Trafikverket har fått tillstånd enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken att passera området vid något av 6 angivna stråk.

Med den utformning och anpassning som kommer att utföras enligt gällande tillstånd bedömer Trafikverket att Ostlänken innebär en liten till måttlig påverkan på riksintresset och att det således inte finns risk för påtaglig skada.

Länsstyrelsen i Södermanlands län delar Trafikverkets bedömning. Naturvårdsverket har inte lämnat synpunkter specifikt rörande detta riksintresse.

Nyköpingsån (NRO 04037)

Vattenståndet i Nyköpingsån varierar kraftigt och svämmar regelbundet över bräddarna. Strandängarna har därför en värdefull flora och utgör omtyckta rastplatser för fågel, även tidigt på våren. Ån hyser gott om fisk, både vanliga och mindre vanliga fiskarter, samt rödlistade arter som tjockskalig målarmussla och utter.

Vid Nyköpingsån behöver lokalisering och anpassning ske med hänsyn till översilning/fågellokaler och områdets förekomst av utter, exempelvis med åtgärder som utteranpassade faunapassager. Trafikverket planerar för en bro med utrymme för naturliga stränder och med höjd som inte hindrar vilda djur och betesdjur att passera under bron.

Med denna utformning bedöms järnvägen innebära en liten påverkan på riksintresset (som är kopplat till vattendraget och dess strandmiljöer) varför det inte finns risk för påtaglig skada. Det här ska inte sammanblandas med en landskapsbro över hela dalgången.

Nyköpingsån och Nyköpingsåns dalgång är även utpekade som riksintresse för friluftslivet respektive kulturmiljövården. Nyköpingsåns dalgång och möjliga lösningar för passage genom riksintresse för kulturmiljö beskrivs mer ingående ovan.

Med en brolösning som den ovan beskrivna ställer sig Länsstyrelsen i Södermanlands län bakom Trafikverkets bedömning. Naturvårdsverket har inte lämnat synpunkter specifikt om detta riksintresse.

Kilaån (NRO 04003)

Kilaån-Vretaåns djurliv är mycket rikt. Längs Kilaån finns ett omväxlande landskap med många naturtyper såsom barrskog, hagmarker, lövdungar och sankängar som ger ett rikt fågelliv. Den övre delen av Kilaån som kallas Vretaån omges av lövskog. Längs denna del av vattendraget är markvegetationen örtrik och mossfloran artrik.

Riksintresset sammanfaller med Kilaån-Vretaån Natura 2000, där Trafikverket har fått tillstånd enligt 7 kap 28 § miljöbalken att passera med Ostlänken.

Med den utformning och anpassning som Ostlänken kommer att få enligt gällande tillstånd (en bro med ordentligt utrymme för naturliga stränder) bedömer Trafikverket att det inte finns risk för påtaglig skada utan att Ostlänken innebär endast en liten påverkan på riksintresset.

Länsstyrelsen i Södermanlands län delar Trafikverkets bedömning. Naturvårdsverket har inte lämnat synpunkter specifikt rörande detta riksintresse.

Skiren (NE 57)

Sjön Skiren är en djup klarvattensjö med en hög vattenkvalitet utan naturligt tillflöde från andra vattendrag. Sjön har en extremt lång omsättningstid och ett avrinningsområde som är ovanligt litet i förhållande till sjöytan. Passagen av sjön beskrivs närmare i avsnitt 9.5.

Skiren kommer att passeras i tunnel. Vid passage i tunnel arbetar Trafikverket med metoder som ska garantera en oförändrad vattenbalans och vattenkvalité. Trafikverket bedömer därför att påverkan på Skiren blir liten och att det inte finns risk för påtaglig skada.

Utifrån Trafikverkets åtagande att garantera oförändrad vattenbalans och vattenkvalitet bedömer Länsstyrelsen Östergötland att det går att passera Skiren med en tunnel och att risken för skada är liten. Naturvårdsverket har inte lämnat synpunkter specifikt rörande detta riksintresse.

Getåravinen (NE 58)

Vattendraget Getån har utformat den ravinbildning, Getåravinen, som hyser höga naturvärden och som utgör ett riksintresse för naturmiljövården. Getån har i huvudsak ett naturligt meandrande lopp och en hög andel strömmande sträckor. I bäcken lever både bäcknejonöga och öring och vid ravinen finns häckande kungsfiskare och rastande strömstare.

Getåravinen är värdefull i sin helhet. Trafikverket avser att bygga en miljöanpassad passage/landskapsbro över Getåravinen för att säkerställa det naturligt meandrande vattendraget och bevara dess naturvärden. Riksintressets värden kommer därför inte att påverkas i nämnvärd utsträckning.

Trafikverket bedömer att påverkan blir mycket liten och att det inte finns risk för påtaglig skada, eftersom riksintressets värden ska värnas med en brolösning.

Länsstyrelsen Östergötland delar Trafikverkets bedömning. Naturvårdsverket har inte lämnat synpunkter specifikt rörande detta riksintresse.

7.2.4. Riksintressen – Friluftsliv

Tullgarn (D:3)

Tullgarn har en rik flora och ett mycket rikt fågelliv. Fågelmiljöer i form av våtmarker, värdetrakter för boreal barrskog samt lövskog med spridningsstråk åt väster och öster bidrar till områdets stora värde för friluftslivet. Tullgarn är även utpekad som riksintresse för naturvården.

Området omfattas även av skydd enligt Natura 2000 och passage genom området kommer att ske vid något av 6 angivna stråk som medges i tillstånd enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken.

Trafikverket bedömer att järnvägen innebär en måttlig, framförallt visuell, påverkan på riksintresset (ej om passage sker i tunnel, vilket bedöms medföra en liten påverkan). Risk för påtaglig skada bedöms inte finnas oavsett alternativ, genom olika åtgärder som säkerställer tillgänglighet och genom gällande villkor i tillståndet för passage genom Natura 2000.

Länsstyrelsen i Södermanlands län delar Trafikverkets bedömning. Naturvårdsverket har inte lämnat synpunkter specifikt rörande detta riksintresse.

Nyköpingsån (D:5)

Längs Nyköpingsån förekommer paddling, skridskoåkning, fiske och fågelskådning.

Ostlänken får konsekvenser för riksintresset genom en något påverkad landskapsbild och ett ökat buller. Här ska samtidigt noteras att friluftslivet i området redan är stort av buller från intilliggande vägar och Skavsta flygplats. Järnvägsbro över Nyköpingsån ska utformas så att en god framkomlighet bibehålls längs ån, vilket bedöms minska påverkan på riksintresset. Det här ska inte sammanblandas med den landskapsbro över hela dalgången som nämns i avsnittet om riksintressen för kulturmiljön som en möjlig lösning för passagen av hela dalgången.

Trafikverket bedömer att påverkan blir liten och att det inte finns risk för påtaglig skada, med hänsyn till att riksintresset (som är kopplat till vattendraget och dess stränder) värnas med en brolösning som säkerställer en god tillgänglighet.

Länsstyrelsen i Södermanlands län har svårt att med nuvarande underlag ta ställning till hur riksintresset för friluftsliv kommer att påverkas. Länsstyrelsen konstaterar att flera riksintressen ställs mot varandra vid passagen av Nyköpingsån. Beroende på vilken lösning som väljs kommer ett eller flera av riksintressena att påverkas mer i förhållande till de andra. Naturvårdsverket har inte lämnat synpunkter specifikt rörande detta riksintresse.

Nyköpingsån och Nyköpingsåns dalgång är även utpekad som riksintresse för naturvård respektive kulturmiljövården. En beskrivning av Nyköpingsåns dalgång och möjliga lösningar för passage genom riksintresset för kulturmiljö beskrivs mer ingående ovan.

Kolmårdens strövområde (FE5)

Kolmårdsområdet är ett vidsträckt barrskogsskogsområde, sparsamt bebyggt med ett stort inslag av sjöar och myrmarker. Strövområdet har stor betydelse för det rörliga friluftslivet i regionen.

Sträckningen av den förordade korridoren är delvis samordnad med motorvägen, en redan störd miljö, varför konsekvenserna här begränsas.

Med delar av sträckningen i tunnel kommer konsekvenserna för friluftslivet att begränsas. Vandringsleder och passager som är viktiga för friluftslivet kommer att bibehållas även vid de sträckor som inte anläggs i tunnel, vilket minskar påverkan på riksintresset.

Trafikverket bedömer att järnvägen innebär en liten till måttlig, framförallt visuell påverkan (marginell påverkan vid passage i tunnel), men att det inte finns någon risk för påtaglig skada eftersom vandringsleder och viktiga passager bevaras.

Länsstyrelsen Östergötland ser positivt på Trafikverkets inriktning, men önskar vissa förtydliganden. Naturvårdsverket har inte lämnat synpunkter specifikt rörande detta riksintresse.

Göta kanal (FE4)

Den 175 år gamla kanalen slingrar sig genom ett omväxlande kulturlandskap och berör ett antal intressanta kulturmiljöer, exempelvis slussar med tillhörande bebyggelse. Sträckan nyttjas flitigt för rekreation av skilda slag

En ny järnvägsbro över Göta kanal medför intrång i rekreationszonen kring kanalen, men tillgängligheten till vattenområdet eller strandzonen påverkas inte. Brolösningen ska ges segelfri höjd så att trafik på och längs kanalen inte påverkas. Påverkan sker dock genom ett något ökat buller och förändrad landskapsbild. En passage inom den förordade korridoren präglas redan av närheten till E4-bron varför påverkan på riksintresset bedöms som marginellt.

Trafikverket bedömer att järnvägen innebär en mycket liten påverkan på riksintresset med hänsyn till att järnvägsbron utformas så att tillgängligheten bevaras. Det finns därför inte risk för påtaglig skada.

Länsstyrelsen Östergötland delar Trafikverkets bedömning.

7.3. Miljö kvalitetsnormer

7.3.1. Miljö kvalitetsnormer för utomhusluft

Befintlig kunskap om partikelspridning (PM₁₀) från järnvägstrafik visar att järnvägen i regel inte medför något problem med överskridanden av miljö kvalitetsnormer (MKN), annat än vid stängda miljöer med dålig luftomsättning. Ostlänken kan i ett regionalt perspektiv antas bidra till att minska halten av PM₁₀ genom att fler pendlare tar tåg istället för bilen.

I det fortsatta arbetet med järnvägsplaner kommer påverkan på luftkvaliteten från Ostlänken att utredas vidare för att undvika lokal negativ påverkan – exempelvis vid trånga gaturum i Norrköping där luftkvaliteten redan i dagsläget är sämre (stundtals med partikelnivåer som överskrider gällande MKN).

7.3.2. Miljö kvalitetsnormen för vatten

Ostlänken korsar nitton vattendrag, två sjöar och elva grundvattenförekomster. En översiktlig analys av miljö kvalitetsnormer för vatten indikerar att Ostlänken kan komma att försvåra möjligheterna att uppnå MKN i sex ytvattenförekomster och fem grundvattenförekomster.

Ostlänkens påverkan på möjligheterna att klara MKN kommer att utredas vidare i planlägningsarbetet utifrån ett ökat kunskapsunderlag. I många fall kommer negativ påverkan att kunna undvikas genom att järnvägsanläggningen detaljlokaliseras på ett lämpligt sätt. I de fall påverkan inte helt kan undvikas, ska den minimeras genom detaljutformning och lämpliga skyddsåtgärder som exempelvis översilningsytor, svackdiken eller liknande för behandling av förorenat dagvatten innan utsläpp till recipient. Restaurering och återställande av vegetation längs vattendrag, lerbotten för fisk etc. är andra exempel på åtgärder som säkerställer att ekologisk

status inte påverkas negativt. I samband med prövning av vattenverksamhet kommer villkor att läggas fast som säkerställer åtgärder för att undvika negativ påverkan, bland annat avseende MKN. Inom ramen för Trafikverkets egenkontroll kommer kontrollprogram för vatten att tas fram. Vilka vattenförekomster som ska ingå i kontrollprogrammen för vatten styrs av identifierade risker och bedömd påverkan. Kontrollprogrammen utformas i samråd med länsstyrelsen och resultaten från kontrollen ska ligga till grund för redovisning till tillsynsmyndigheten.

7.4. Miljökonsekvenser i övrigt

För utförligare redovisning av miljökonsekvenser, se miljökonsekvensbeskrivning för *Järnvägsutredning Ostlänken* (två delar) samt kompletterande fördjupade utredningar. I detta avsnitt redovisas några miljöaspekter där åtgärder till följd av miljökonsekvenserna är särskilt prioriterade av Trafikverket samt vilken inriktning det fortsatta arbetet har i dessa avseenden. Vidare görs en kort beskrivning avseende byggskedet.

7.4.1. Gestaltning

Ostlänken kommer att vara ett nytt påtagligt inslag i landskapet vilket leder till att en rad frågor måste identifieras, hanteras och kvalitativt säkerställas, både i stor och liten skala. Närheten till E4 innebär utmaningar såsom landskapsfragmentering och förstärkta barriäreffekter men också möjligheter att skapa mervärden i miljöerna mellan E4 och Ostlänken.

Järnvägens lokalisering och utformning ska analyseras och värderas utifrån hur väl det går att minimera negativ påverkan på upplevelsevärden och ekologiska och kulturhistoriska samband. För att skapa enhetlighet kommer gestaltungsfrågor även att hanteras samordnat för samtliga järnvägsplaner i projekt Ostlänken.

Som en grund för gestaltungsarbetet finns det övergripande gestaltungsprogram som arbetades fram under *Järnvägsutredning Ostlänken*. I det fortsatta planarbetet ska gestaltungsprogrammet fördjupas inom ramen för varje enskild delsträcka. I denna process tas en fördjupad landskapsanalys fram. Den fördjupade landskapsanalysen är ett viktigt verktyg för att ge en helhetsbild av landskapets huvudsakliga innehåll; dess karaktär, funktioner och värden. Analysen spelar en viktig roll som underlag för gestaltungsarbetet, men utgör även ett underlag vid den avvägning mellan teknik, miljö, landskap, gestaltning, mm, som görs vid lokalisering av spårlinjen inom korridoren.

Det övergripande gestaltungsprogrammet och den fördjupade landskapsanalysen ska vara utgångspunkt vid de mera detaljerade gestaltungsprogrammen som arbetas fram inom respektive järnvägsplan.

Gestaltungsfrågor och platspecifik anpassning hanteras ur ett helhetsperspektiv med ambitionen att beakta ett öppet odlingslandskap, kulturmiljöer, goda ekologiska förutsättningar, rekreativmiljöer och tillgänglighet etc. Det kan exempelvis ske genom val av järnvägssträckning på landskapsbro eller konstruktion på bank, vilket skapar olika förutsättningar. Det är också viktigt att de markområden som skapas mellan Ostlänken och E4, även i fortsättningen kan brukas.

Trafikverket har en hög ambitionsnivå avseende gestaltungsfrågorna och vill verka för ett arbetssätt som tillförsäkrar länsstyrelsen och kommunerna en möjlighet att få inblick i och kunna påverka gestaltungsfrågorna. Projektet har förankrat ett arbetssätt med berörda kommuner och länsstyrelser inom vilket en arbetsgrupp ska arbeta löpande med gestaltungsprogrammen i respektive järnvägsplan.

7.4.2. Naturmiljö

Planläggningen och byggandet av Ostlänken måste ske med stor omsorg om naturmiljön. Viktiga utgångspunkter är att undvika, reducera eller minimera skada, liksom att vidta åtgärder för att återskapa naturmiljöer (biotoper) längs järnvägens slänter etc., för att motverka biotopförlust. För att säkerställa att lokalisering och utformning blir väl avvägda ur ett ekologiskt perspektiv kommer en analys av konnektivitet och barriäreffekter för växter och djur att arbetas fram för Ostlänken i sin helhet. Analysen ska komplettera de naturinventeringar som kommer att utföras i respektive järnvägsplan.

Inventeringsresultat och analyser ger kunskap om ekologiskt viktiga miljöer och samband, så att hänsyn kan tas i den fortsatta projekteringen av järnvägslinjen och utformningen av anläggningen. Resultatet visar var det finns

behov av anpassningar, exempelvis avstånd mellan faunapassager, samt ger möjlighet att skapa och värna ekologiska kvaliteter och ekosystemtjänster, liksom att anpassa försiktighetsmått och skyddsåtgärder. Analyserna redovisar även förhållanden utanför korridoren vilket säkerställer att även övergripande ekologiska samband och landskapsperspektiv uppmärksammas.

I konnektivetsanalysen ingår följande moment:

- Studie av vilt rörelser utifrån dagens situation och befintliga barriärer för vilt enligt metodik som har arbetats fram inom TRIEKOL, ett forskningsprogram om transportinfrastruktur och ekologi.
- Redovisning av områden med överlappande värden för biologisk mångfald.
- Studier av vilka fågelmiljöer, viktiga rast- och häckningsområden, som påverkas av Ostlänkens sträckning.
- Utredning om hur olika livsmiljöer hänger samman och är beroende av närhet till liknande miljöer för spridning och rörelse inom det landskap som Ostlänken passerar.

Under våren 2014 sammanställdes en rapport över de arter inom förordad korridor som omfattas av artskydd och för vilka det eventuellt kan bli aktuellt att söka dispens från artskyddsförordningen.

Utsökningen ger totalt 39 träffar på kärlväxter, svampar och djur (exkluderat fåglar) och 71 fågelobservationer. Då utsökningen utgått från den förordade korridoren i sin helhet, går det i dagsläget inte att säga om de arter som redovisas i rapporten faktiskt påverkas eller inte. Vilka arter som berörs och vilken påverkan järnvägen får på olika arter och bestånd som redovisas i rapporten, beror på var sträckningen hamnar inom korridoren.

I de fall påverkan inte helt kan undvikas ska dispens enligt artskyddsförordningen sökas och åtgärder vidtas för att säkra ekologisk funktion vid de områden som hyser de specifika arterna. För utförligare redovisning av skyddade arter inom förordad korridor se rapport *Artskyddsförordningen i Ostlänken 2014-04-07*.

7.4.3. Buller och vibrationer

Ostlänken kommer att medföra ökade bullernivåer i områden med samlad bebyggelse som enligt Trafikverkets bedömning redan i dagsläget påverkas av buller.

Utgångspunkten för projektet är att, utifrån vad som är tekniskt genomförbart och ekonomiskt rimligt, klara gällande riktvärden för buller enligt prop. 1997/98:53. Utifrån beräknade nivåer kommer bullerutsatta byggnader att identifieras. Projektering av bullerskydd görs för att i möjligaste mån klara riktvärden utomhus vid fasad. Målet är att innehålla det strängare riktvärdet 55 dB(A) ekvivalentnivå utomhus vid fasad, vilket normalt endast tillämpas för vägbuller, samt högst 55 dBA ekvivalent och 70 dBA maximal ljudnivå på uteplats.

Det finns dock risk för att det i vissa fall inte går att undvika att riktvärden kan komma att överskridas. I de fall riktvärden för utomhusnivån inte kan klaras är inriktningen, i enlighet med propositionen, att i vart fall inomhusvärdena inte ska överskridas. Flera remissinstanser har påtalat behovet av åtgärder även mot buller från befintlig infrastruktur. Den förordade sträckningen ger på vissa platser möjlighet att begränsa även störningarna av vägbuller för de bostadsfastigheter som berörs av höga bullernivåer från järnvägen.

I arbetet med bullerfrågor kommer den nya beräkningsmodellen Nord 2000 för spårtrafik att användas vid beräkningar av höghastighetståg, vilken har utarbetats i samråd med Naturvårdsverket.

Vid höga hastigheter kommer det så kallade aerodynamiska bullret att ge betydande bidrag till de totala bulleremissionerna och blir därmed dimensionerande för behovet av skyddsåtgärder. Aerodynamiskt buller uppstår pga. turbulens i luften när fordonet framförs och är beroende av fordonets utformning av t.ex. front, strömavtagare och boggi. Bullret från höghastighetståg genereras högre upp jämfört med konventionella tåg och är lågfrekvent varför det blir svårare att skärma av. Höga bullerskydd utmed sträckan kommer att krävas. Om det på grund av topografi eller bostadsbyggnaders höjd kan bli svårt att klara högst 55 dBA vid fasad med rimliga bullerskydd är målet att klara högst 30 dBA ekvivalent och 45 dBA maximal ljudnivå inomhus i bostadsrum samt högst 55 dBA ekvivalent och 70 dBA maximal ljudnivå på uteplats. Dimensionering av fasadåtgärder och lokala bullerskydd på uteplats görs efter inventering av bullerutsatta bostäder. Utifrån inventering projekteras erforderliga bullerskyddsåtgärder för att innehålla riktvärden inomhus och på uteplats. Särskild hänsyn tas till det aerodynamiska bullerbidraget från strömavtagaren vid dimensionering av fasadåtgärder.

Järnvägsanläggningen kommer att dimensioneras och utföras på sådant sätt att skadliga vibrationer och resonansfenomen undviks så långt det är tekniskt genomförbart och ekonomiskt rimligt. Vad gäller vibrationer tillämpar Trafikverket Naturvårdsverkets och Banverkets riktlinjer för nybyggnad av järnvägsinfrastruktur, (Buller och vibrationer från spårburen linjetrafik, Riktlinjer och tillämpning - Banverket; Naturvårdsverket, 2006).

7.4.4. Översvämningsrisker

Ostlänken passerar ett antal vattendrag där risken för framtida översvämning måste utredas vidare. I Norrköping är översvämningsrisken stor och i PM "Översvämning Norrköping" (2009-04-20) redovisas bedömningar av framtida havsnivåer baserade på analyser av det framtida klimatets förändring fram till år 2100. Trafikverket har arbetat vidare med en uppdatering, se PM "Översvämning Norrköping – uppdatering klimatrisker" (2014-03-19), vilken analyserar konsekvenser av framtida stigande havsnivåer i ett längre perspektiv. I det fortsatta planläggningsarbetet kommer även risker i samband med höga flöden i vattendrag och intensiva regn, samt kombinationer av olika scenarier (havsnivåer, flöden och nederbörd) att studeras. Skyddsnivåer för tråg och tunnelöppningar kommer att dimensioneras och anpassas efter samtliga tänkbara översvämningsrisker. Ett arbete pågår med att ta fram enhetliga parametrar för framtida klimatscenarier och havsnivåer inom projektet.

Det finns stora osäkerheter i bedömningarna av framtidens havsnivåer varför en god säkerhetsmarginal generellt ska finnas vid planeringen av skyddsnivåer. För Ostlänken är strävan att utforma järnvägen så att det går att skydda anläggningen till en högre nivå om det visar sig att detta kommer krävas. Se även avsnitt 11.5.6.

7.4.5. Byggskede

Etableringsområden anläggs normalt nära arbetsintensiva delar, exempelvis vid tunnelpåslag och broar. Områdena kommer att planeras och lokaliseras med beaktande av behovet av skyddsavstånd till känsliga miljöer som bostäder, områden med höga naturvärden, våtmarker och värdefulla vattendrag. Krossning av bergmaterial medför störningar i form av buller, vibrationer och damm. Tydliga krav vid upphandling ska säkerställa att entreprenader innefattar förebyggande åtgärder och kommunikation kring bullrande verksamhet under byggskedet. Naturvårdsverkets handledning "Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser" (NSF 2014:15) kommer att vara vägledande i projektet.

Schaktarbeten innebär generellt behov av länshållning av vatten. Länshållningsvattnet leds till reningsverk eller till recipient. Innan vattnet avleds behandlas det vid behov bland annat genom sedimentation för att minska risk för grumling av vattendrag. Vattenavledning vid tunnelarbeten kan påverka grundvattennivåer permanent eller tillfälligt och leda till att naturmiljö, enskilda vattentäkter och byggnader påverkas. De skyddsåtgärder, kontrollprogram m.m. som kommer att krävas för vattenverksamheten läggs fast vid anmälan och tillståndsprövning enligt miljöbalken.

Stora mängder byggnadsmaterial samt jord- och bergmassor kommer att behöva flyttas/transporteras. En övergripande redovisning av hanteringen av jord- och bergmassor ska arbetas fram för att säkerställa hanteringen av berg- och jordmassor, se vidare avsnitt 1.1 och 11.5.

7.4.6. Klimatpåverkan

Trafikverket har utvecklat en klimatkalkyl för att bedöma storleken på klimatpåverkan och energianvändning från byggande, drift och underhåll av infrastrukturanläggningar. Kalkylen och en klimathandlingsplan kommer att användas kontinuerligt inom projekt Ostlänken som verktyg för att arbeta effektivt och systematiskt med klimat- och energieffektivisering. En viktig fråga som särskilt kommer att belysas är den omfattande masshanteringen i projektet. Som nämnts ovan ska en masshanteringsplan arbetas fram i syfte att optimera resursutnyttjande och minska klimatpåverkan från transporter så långt som möjligt.

8. Måluppfyllelse

8.1. De transportpolitiska målen

Ostlänken bidrar till att uppfylla det övergripande transportpolitiska målet, på kort sikt genom att ny kapacitet tillförs samt att kapacitet frigörs på befintliga banor, vilket möjliggör effektivare resor och transporter. På lång sikt

som en del i ett nationellt höghastighetsnät vilket möjliggör för samhällsekonomiskt effektiva och långsiktigt hållbara resor och transporter mellan Sveriges tre största städer.

Funktionsmål

Ostlänken bidrar till att uppfylla funktionsmålet om tillgänglighet genom att möjliggöra tätare trafik samt mer tillgängliga bytespunkter. Ostlänken bidrar till en sammanhållen region och till utveckling av Östergötland med landets 4:e största storstadsregion (Norrköping–Linköping). Den möjliga trafikeringen av Ostlänken gör järnvägssystemet mer pålitligt vilket bidrar till att uppfylla funktionsmålet om god transportkvalitet och användbarhet.

Hänsynsmål

Ostlänken bidrar till att uppfylla hänsynsmålet om god miljö genom att andelen järnvägstrafik ökar delvis på bekostnad av väg- och flygtrafik. Ostlänken utformas för att vara minst lika säker för resenärerna som dagens järnvägar. Utbyggnaden av Ostlänken medför dock risk för konflikter med miljöintressen eller med tätortsbebyggelse. Detta gör att ett fördjupat arbetet för att minska den negativa miljöpåverkan kommer att krävas i den fortsatta planläggningen.

Mer djupgående beskrivningar av uppfyllelse av de transportpolitiska målen och delmålen återfinns i *Järnvägsutredning Ostlänken, Gemensam del Järna – Linköping* sidorna 47, 48, *Järnvägsutredning, Ostlänken, Slutrapport sträckan Järna – Norrköping (Loddby)* mars 2010 sida 8 och *Järnvägsutredning Ostlänken, Slutrapport delen Norrköping (Loddby) – Linköping C*, slutrapport 2010-06 sida 13.

8.2. De nationella miljö kvalitetsmålen

Hur Ostlänken står i överensstämmelse med de nationella miljö kvalitetsmålen utvecklas i *MKB till Järnvägsutredning Ostlänken avsnittsutredning Järna – Norrköping*, kapitel 7.3 och i *MKB till Järnvägsutredning Ostlänken avsnittsutredning Norrköping – Linköping*, kapitel 7.3. Av samtliga nationella miljö kvalitetsmål bedöms alla utom målet om storslagen fjällmiljö vara relevanta för projektet.

På systemnivå bidrar Ostlänken till uppfyllelse av de nationella miljö kvalitetsmålen begränsad klimatpåverkan, frisk luft, bara naturlig försurning och ingen övergödning. För övriga miljö kvalitetsmål bedöms vissa alternativ och delsträckor inte ha någon inverkan på målen medan andra kräver lokala åtgärder för att målen inte ska motverkas. Som beskrivs i andra delar av detta yttrande kommer hänsyn och vidtagande av skyddsåtgärder att kunna reducera den negativa påverkan. I den samlade bedömningen rangordnas den förordade korridoren som lämpligast ur ett miljöperspektiv. Förordad korridor bidrar därmed även mest till uppfyllelsen av de nationella miljö kvalitetsmålen i en jämförelse med övriga korridorer.

8.3. Allmänna hänsynsregler

8.3.1. Bevisbörderegeln

Järnvägsutredning Ostlänken inklusive MKB utgör ett led i uppfyllelsen av hänsynsreglerna. I kommande arbete med järnvägsplaner genomförs ytterligare miljöutredningar och erforderliga kontrollprogram upprättas för att säkerställa att åtaganden genomförs under byggskedet.

8.3.2. Kunskapskravet

Genom arbetet med *Järnvägsutredning Ostlänken*, MKB och samråd har kunskap om områdets förutsättningar samlats in och konsekvenser bedömts. I kommande arbete med järnvägsplaner utreds förutsättningar, konsekvenser och möjliga åtgärder ytterligare för att minska miljöpåverkan och för att skydda människors hälsa.

8.3.3. Försiktighetsprincipen

I en samlad utvärdering har den förordade korridoren bedömts lämpligast ur ett miljöperspektiv. I det fortsatta arbetet med järnvägsplaner och MKB kommer projektet att anpassas ytterligare för att förebygga negativa effekter på människors hälsa och miljön, t.ex. vid lokalisering inom korridor, utformning och val av tekniska lösningar. I järnvägsplanerna kommer sedan åtgärder att beslutas och föras vidare som miljökrav till byggskedet.

8.3.4. Produktvalsprincipen

Trafikverket har krav och rutiner för hanteringen av farliga ämnen i kemiska produkter samt för farliga ämnen i material och varor vilka kommer tillämpas i det fortsatta arbetet med projektering och byggnation. En utgångspunkt för kraven är att miljöbalkens produktvalsprincip alltid ska tillämpas så att man i första hand väljer produkter med så liten påverkan på hälsa och miljö som möjligt.

8.3.5. Hushållnings- & kretsloppsprincipen

I det fortsatta arbetet används Trafikverkets klimatkalkyl för att underlätta ett systematiskt arbete med klimat- och energieffektivisering i ett livscykelperspektiv. I arbetet med järnvägsplaner upprättas också en övergripande redovisning av masshanteringen i projektet i syfte att möjliggöra en god resurshushållning samt minskade transporter. Trafikverket kommer också att arbeta kontinuerligt med hållbarhet i projektet.

8.3.6. Lokaliseringsprincipen

Alternativa lokaliseringar av Ostlänken har studerats i *Järnvägsutredning Ostlänken* inklusive MKB. Den förordade korridoren innebär samlokalisering med befintlig infrastruktur vilket minimerar intrång och fragmentering av mer orörda markområden. Korridoren är på sina ställen bred vilket ger utrymme för utredning av olika sträckningar i det fortsatta projekteringsarbetet. I det fortsatta arbetet med järnvägsplaner anpassas järnvägens lokalisering i plan och profil inom korridoren för att undvika negativa effekter på människors hälsa och miljön.

8.3.7. Skälighetsprincipen

I det fortsatta arbetet fastställs olika skyddsåtgärder för att minska eller avhjälpa negativa konsekvenser för miljö och hälsa. Nyttan av skyddsåtgärder jämförs med kostnaden för detsamma.

8.3.8. Skadeansvaret

Om eventuella skador eller olägenheter uppstår till följd av byggande och drift av järnvägen kommer Trafikverket avhjälpa detta i den omfattning det ska ske enligt miljöbalken.

8.4. Ändamål

Den förordade korridoren uppfyller Ostlänkens ändamål genom att den:

- kommer att vara en del av Götalandsbanan och därmed på längre sikt förkortar restiden mellan Stockholm och Göteborg
- bidrar till regionförstoring genom förbättrad möjlighet till arbetspendling, på korta och långa avstånd, genom väl belägna och utformade bytespunkter, samt förutsättningar för kort restid och täta turer,
- medför att restiden Stockholm – Malmö minskar med nästan en halvtimme.

Se vidare Slutrapport Järna – Norrköping (Loddby) sidan 8, respektive Slutrapport Norrköping – Linköping, sidan 13.

Nollalternativet uppfyller inte projektets ändamål på grund av en alltför begränsad kapacitet, en för låg teknisk standard och att restidsmålet inte alls uppfylls. Den kommande trafikökningen kan med nollalternativet förutses ske inom vägtrafik.

8.5. Projektmål

8.5.1. Restidmål

Den förordade korridoren uppfyller på sträckan Järna–Norrköping projektmålet bättre än övriga korridorer, men överskrider ändå detta med cirka 1 minut. För sträckan Norrköping C – Linköping C underskrider den förordade korridoren restidsmålet, med liten marginal.

8.5.2. Mål för bytespunkter

Den förordade korridoren bedöms kunna uppfylla målet för bytespunkter.

8.5.3. Miljömål

Nedan ges en översiktlig sammanfattning av bedömning av måluppfyllelse i *Järnvägsutredning Ostlänken*. Utvärdering av måluppfyllelsen för de specifika projektmålen har gjorts i de två miljökonsekvensbeskrivningarna. För en detaljerad redovisning av måluppfyllelse hänvisas till respektive MKB.

Stads- och landskapsbild

Målen bedöms kunna uppfyllas. Målsättningen om att resecentrum utformas som en integrerad del av staden bedöms möjligt att uppfylla. Att inte bryta visuella samband kommer att bli svårare att uppfylla vid öppna dalgångar och landskapsrum. Detta är en prioriterad fråga i projektet och särskild omsorg kommer att ägnas åt järnvägens anpassning i landskapsrummet med en kombination av åtgärder som exempelvis landskapsbroar och höjdprofil anpassad till omgivningen.

Kulturmiljö

Projektmålen avseende kulturmiljö kan bli svåra att uppfylla. En ny järnväg kan inverka negativt på förståelsen och upplevelsen av landskapets historiska dimension och på kulturmiljön som resurs. Det finns även risk för att vissa vetenskapliga värden kan gå förlorade. Trafikverket är medvetet om dessa risker och kommer att ägna särskild omsorg åt järnvägens anpassning i landskapsrummet, med ambitionen att bevara och tydliggöra de visuella historiska samband som finns i landskapet.

Naturmiljö

Projektmålen för naturmiljön bedöms i huvudsak kunna uppnås avseende värdefulla biotoper inom odlingsmark och skogsmark samt vattenmiljöer. Måluppfyllelse avseende spridning av djur och växter påverkas negativt av järnvägens barriäreffekt. Projektet kommer att arbeta aktivt för att minska barriäreffekterna med bland annat landskapsbroar, faunapassager, järnvägsbroar och trummor. Behovet har kartlagts i järnvägsutredningen genom i en inventering av viltets infrastruktur. Denna fördjupas och bearbetas vidare för att säkerställa att rätt åtgärder görs på rätt plats.

Friluftsliv och rekreation

Mål om att begränsa bullerstörningar i miljöer som i dag upplevs som tysta, kan till stora delar uppfyllas med den förordade korridoren. Undantaget är Kolmården, men då i relativ närhet till E4. Möjligheterna att anordna planskilda passager bedöms som goda.

Hälsa

Det finns inga indikationer på att målen för god och hälsosam boendemiljö inte kan infrias, att miljöfarliga ämnen införs i infrastrukturen eller att risken för skadlig inverkan av elektromagnetiska fält ökar.

Naturresurser

Förutsättningarna att klara projektmålen inom detta område är goda. Ett av målen avseende jord och skogsbruk kan bli svårt att klara, då små arealer stängs inne mellan järnvägen och E4. I det fortsatta planarbetet är det viktigt att beakta behovet av att de markområden som skapas mellan Ostlänken och E4 även i fortsättningen kan brukas. Möjligheten att bevara ett öppet odlingslandskap, kulturmiljöer, goda ekologiska förutsättningar, rekreativmiljöer och tillgänglighet etc. kommer att utredas vidare i den fortsatta planprocessen.

Måluppfyllelsen förutsätter att åtgärder vidtas för att minska påverkan på vattenresurser i anläggningsskedet och på areala näringar och viltvård i driftskedet. Ett fortsatt arbete för att hitta optimalt plan- och profilläge krävs för att minska ett bedömt stort massöverskott, framförallt på sträckan Järna – Loddby.

9. Speciella frågor

9.1. Linköpings tätort

I *Järnvägsutredning Ostlänken* studerades Ostlänkens sträckning fram till Steningeviadukten i Linköping. Utredningen resulterade bland annat i ett beslut om att förlägga banan ovan mark och på bro över Stångån i Linköping. Under hösten 2013 har Trafikverket och Linköpings kommun sett behov av att ta ett helhetsgrepp över Ostlänkens sträckning genom hela Linköping och även att utreda möjligheten att förlägga Ostlänken i en tunnel med en ny station under staden. I en kompletterande utredning har fyra olika alternativ med både lösningar över och under jord studerats. Utredningsområdet omfattar en sträcka mellan Malmskogen och Glyttinge, vid Malmslättsvägen.

I slutskedet av arbetet med den kompletterande utredningen framkom att mer tid behövs för att klarlägga vilken lösningen genom Linköpings tätort kommer att bli, hur de olika alternativen kostnadsberäknas samt hur finansieringen ska ske. Trots ett intensivt samarbete behöver Linköpings kommun och Trafikverket ytterligare diskutera dessa frågeställningar. Utgångspunkten för tidsplaneringen av projekt Ostlänken är att byggstart ska ske 2017 i enlighet med vad regeringen uttalade i augusti 2012⁴. För att den tidpunkten ska kunna innehållas måste begäran om tillåtlighet ges in innan dessa diskussioner är slutförda.

Beredningsremissen har därför genomförts med förutsättningen att Linköpings tätort inte omfattas av begäran om tillåtlighetsprövning. Det innebär att korridoren för planerad tillåtlighetsprövning av Ostlänken inte omfattar de sista 4 km närmast Linköping. I stället förutsätts banan anslutas till befintlig järnväg med en planskild korsning vid Tallboda, och nuvarande station i Linköping hanterar under en övergångstid all trafik.

Trafikverkets analys visar att en anslutning vid Tallboda är möjlig och endast medför ringa påverkan på uppfyllelsen av Ostlänkens funktions- och miljömål. Beroende på hur korsningspunkten utformas kan påverkan på landskapsbild och grundvatten bli större än vad som förutsattes i järnvägsutredningen för Ostlänken. Trafikverket bedömer sammantaget att en anslutning av Ostlänken till befintlig järnväg vid Tallboda är genomförbar med rimliga konsekvenser för kapacitet, restid och miljö samt att uppfyllelsen av de mål som har formulerats för Ostlänken endast påverkas i ringa omfattning.

Flertalet remissinstanser tillstyrker eller har inga synpunkter på att tillåtlighetsprövning genomförs utan att Linköpings tätort ingår. Riksantikvarieämbetet ifrågasätter dock den gjorda avgränsningen och menar att tillåtlighetsprövningen bör inkludera sträckan genom centrala Linköping eftersom påverkan på landskapet då kan prövas i ett sammanhang. Även Naturvårdsverket ifrågasätter avgränsningen och framför som princip att en tillåtlighetsprövning ska avse ett projekt i sin helhet och att en utbyggnad genom Linköping är avgörande för att nå projektmål om tillgänglighet och funktion för bytespunkten i Linköping.

Med anledning av de inkomna yttrandena genomfördes en kompletterande beredningsremiss innefattande bl.a. en PM rörande hantering av Ostlänken genom Linköpings tätort. I sitt yttrande över denna remiss vidhåller Naturvårdsverket sitt ställningstagande och menar att samtliga planerade delsträckor som gemensamt ska lösa ett transportbehov ska ses som ett projekt och att tillåtlighetsprövning ska göras utifrån de effekter som projektet som helhet medför. Verket menar även att för det fall Ostlänken byggs utan att sträckan genom Linköping kommer till stånd kan konsekvenser som inte redovisats i miljökonsekvensbeskrivningen uppkomma. Naturvårdsverket hävdar att en tillåtlighetsprövning bl.a. syftar till att fastställa ramar för anpassning och försiktighetsmått och för de villkor som kan meddelas i efterföljande prövningar.

Naturvårdsverket skriver att verket inte har några betydande synpunkter på innehållet i den PM "Hantering av Ostlänken genom Linköpings tätort" som ingick i den kompletterande remissen. Trafikverket noterar också att Naturvårdsverket inte heller ifrågasätter de grundläggande slutsatser som dras i dokumentet, såsom att det är möjligt att ansluta Ostlänken på föreslaget sätt med rimliga konsekvenser för kapacitet, miljö, restid och måluppfyllelse. Verket ifrågasätter inte heller att är möjligt att bygga Ostlänken genom Linköping på ett sätt som är förenligt med miljöbalkens grundläggande bestämmelser.

⁴ Regeringskansliet Promemoria 2012-08-29 "Jobb- och tillväxtsatsningar: 55 miljarder till järnväg"

Som Trafikverket ser det har således Naturvårdsverket och Trafikverket samma uppfattning om förutsättningarna och möjligheterna att fortsätta utbyggnaden av Ostlänken fram till bytespunkten i Linköping på ett sätt som tillgodoser såväl funktions- som miljömål. Trafikverket menar att de villkor som kan behöva föreskrivas för denna utbyggnad därmed kan föreskrivas vid den fortsatta prövningen enligt lag om byggande av järnväg (LBJ) och miljöbalken. Den prövning av en oberoende instans utanför trafikverksorganisationen som Naturvårdsverket efterfrågar säkerställs i planeringslagstiftningen genom bestämmelsen i 2 kap 15 § LBJ, vilken i praxis tillämpas så att Trafikverket inte kan fastställa en järnvägsplan om inte länsstyrelsen uttryckligen tillstyrker detta.

Trafikverket ifrågasätter inte uttalandena i förarbetena till ny planeringslagstiftning som Naturvårdsverket refererar till, men menar att en strikt tillämpning av principen att samtliga delsträckor som ska lösa ett transportproblem ska ses som ett projekt och prövas i ett sammanhang skulle medföra orimliga konsekvenser för Ostlänken, som i såväl järnvägsutredning som nationell plan för transportinfrastruktur har utpekats som en del i ett framtida höghastighetsnät med syftet att förbättra kapacitet och minska restiden på sträckan Stockholm-Göteborg.

När samsyn har nåtts mellan Trafikverket och Linköpings kommun kan planläggningen för Ostlänken inom Linköpings tätort fortsätta, genom att en järnvägsplan upprättas för den överenskomna lösningen. Erforderliga skyddsåtgärder och försiktighetsmått kommer då att läggas fast vid prövningen av planen enligt lagen om byggande av järnväg.

Det bör i sammanhanget betonas att skälet för att regeringen ska tillåtlighetspröva ett projekt inte är att åstadkomma en miljöprövning som annars inte skulle komma till stånd. Miljöbalkens materiella bestämmelser ska alltid tillämpas vid prövning enligt lag om byggande av järnväg. Det innebär inte att miljökraven eller miljöambitionen för transportsektorn minskar.⁵ Tillåtlighetsprövningen har inte syftet att ange den nivå på skyddsåtgärder och försiktighetsmått som ett projekt ska uppnå, utan syftet är att pröva lokalisering av anläggningen.

9.2. Norrköpings bytespunkt

I *Järnvägsutredning Ostlänken* beskrivs en ny station i Norrköpings tätort. I utredningen förordas ett markförlagt läge för stationen. Stationen innebär byggnation av ett nytt resecentrum, som Norrköpings kommun kommer att planlägga. Under 2014 har Norrköpings kommun och Trafikverket diskuterat flera utformningsalternativ för stationen, bland annat om den skulle kunna byggas i ett upphöjt läge, så att gång-, cykel- och kollektivtrafik kan passera stationen i marknivå. I det arbetet har kommunen föreslagit ett alternativt läge för resecentrum som ur flera aspekter uppvisar klara fördelar. Korridoren för tillåtlighetsprövningen har därför breddats något för att kunna rymma resecentrum i både det ursprungliga och det alternativa läget och med såväl upphöjd som markförlagd utformning. De olika utformningarna redovisas i *PM Kompletterande beskrivning av utformningsalternativ för bytespunkten Norrköping* och påverkan på omgivningen i form av buller beskrivs i *PM Kompletterande beskrivning av buller för utformningsalternativ Norrköping*.

I det fortsatta arbetet avser parterna att fördjupa utredningsarbetet för framförallt tre alternativ, utan att för den skull utesluta andra lösningar som kan komma upp under arbetet med järnvägsplan.

Trafikverket anser att de olika utformningarna är utredda till den nivå som erfordras i detta skede av planeringsprocessen och att de alternativa utformningarna inte är alternativskiljande vid tillåtlighetsprövningen. Trafikverket bedömer att alla alternativen är genomförbara med rimliga konsekvenser för kapacitet, restid och miljö och anser att det fortsatta arbetet med detaljutformning av stationen bör hanteras i kommande arbete med att upprätta järnvägsplaner och i kommunens planarbete enligt PBL.

Ett samarbete, baserat på återkommande arbetsmöten med Norrköpings kommun, pågår. Frågorna som hanteras i dessa arbetsmöten är bland annat geoteknik, hydrologi, gestaltning, spårutformning och utformning av bytespunkten vid resecentrum och tekniska frågor i övrigt. Dessa arbetsmöten kompletteras med samordningsmöten där både Trafikverkets projektledning och kommunens ledning deltar.

⁵ Prop. 2011/12:118 sida 99

9.3. Arbete med kulturmiljöfrågorna

Kulturmiljö är en av de mest betydande miljöaspekterna att hantera i Ostlänken. Landskapet utmed sträckningen har ett rikt innehåll av varierade kulturmiljöer, många med såväl höga vetenskapliga värden som höga bruks- och identitetsskapande värden. Trafikverket kommer att arbeta i dialog med länsstyrelserna och kommunerna för att identifiera en god sträckning för järnvägslinjen inom föreslagen korridor och för att utforma järnvägsanläggningen på ett sätt som tar tillvara kulturmiljöns värden. Det fortsatta arbetet ska också vara inriktat mot intentionen i de nya nationella målen för kulturmiljöarbetet - att arbeta med en helhetssyn på förvaltningen av landskapet som innebär att kulturmiljön tas till vara i samhällsutvecklingen.

I *PM - Ostlänken kulturmiljö och landskap* har kulturmiljön analyserats på en övergripande nivå i ett landskapsperspektiv. Tre övergripande landskapstyper har identifierats: *sprickdalslandskapet*, *skogskulturlandskapet* och *slättlandskapet*. Indelningen utgick från analyser av topografi, markanvändning, bebyggelse och historisk utveckling. Den största risken som identifierades på landskapsnivå är Ostlänkens storskaliga barriärverkan och fragmentering av landskapet. För att kunna hantera och mildra risken för barriärverkan och fragmentering är det viktigt att hitta tekniska lösningar som integrerar och tar tillvara kulturmiljöns karaktär.

Trafikverket kommer att arbeta tillsammans med kommunerna för att tillvarata de kulturhistoriska värdena i den fortsatta planeringen både vid förändringen av befintliga stationsmiljöer och tillkomsten av nya resecentra. Nya resecentra i befintliga stationsmiljöer kräver stor hänsyn till befintliga strukturer. Trafikverkets utgångspunkt är här att inte bygga bort dessa befintliga strukturer, utan att istället se dem som en resurs i den fortsatta planeringen och utvecklingen.

I *PM – Ostlänken, Kulturmiljö i planläggning, bygg och driftskede* presenteras det arbetssätt som Trafikverket kommer att ha för att säkerställa att kulturmiljön tillvaratas och att god kulturmiljöanpassning nås inom projektet.

En viktig del i detta arbetssätt är ett handlingsprogram för att ta tillvara kulturmiljön. Arbetet med programmet har påbörjats och kommer att pågå parallellt med järnvägsplanerna. Det syftar till att tydliggöra kulturmiljö i projektet och ska behandla principer och åtgärdsstrategier för att tillvarata landskapets kulturmiljövärden i ett helhetsperspektiv och förebygga negativ påverkan och minimera skador på kulturvärden och landskapskaraktärer. Det kommer också att innehålla strategier för att stärka kulturmiljön och för att genomföra informationsinsatser på ett systematiskt sätt genom hela projektet. Handlingsprogrammet är ett kompletterande underlag för järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning. Det är även utgångspunkt för arbetet med gestaltungsfrågor.

Handlingsprogrammet kommer att vara ett övergripande stöd för de kulturarvsanalyser som är viktiga utgångspunkter för miljökonsekvensbeskrivningarna och för den tekniska projekteringen av respektive delsträcka. Kulturarvsanalyserna är fördjupade kartläggningar av de kulturhistoriska värdena, och omfattar även miljöer och aspekter som inte studerades inom ramen för järnvägsutredningen. Det innebär att den övergripande karakterisering i övergripande landskapstyper som nämns ovan kommer att fördjupas, anpassat till vad som krävs för att hitta en lämplig utformning av varje delsträcka. De arkeologiska utredningar som pågår kommer ge ny information om landskapet och vara ett viktigt underlag för kulturarvsanalyserna.

I *PM Riksintressen i Ostlänken – risk för påverkan och skyddsåtgärder* beskrivs mer konkret åtgärder som är möjliga att vidta för att minimera negativ påverkan på kulturvärden och landskap i kulturmiljöer och områden som kräver särskild hänsyn.

I planläggningsskedet är miljökonsekvensbeskrivningen den etablerade metoden för miljösäkring. Kopplat till miljökonsekvensbeskrivningar har Trafikverket tagit fram ett arbetssätt som kallas Miljösäkring Plan och Bygg. Inom ramen för detta arbete dokumenteras identifierade behov av anpassningar, försiktighetsmått och skyddsåtgärder för miljö, samt beslut om det som ska genomföras. Miljösäkring Plan och Bygg används för att systematisera alla miljökrav som ställs på projektet under byggskedet och fungerar som ett hjälpmedel för att kvalitetssäkra att miljökrav som t ex skyddsåtgärder och försiktighetsmått utreds mer i detalj när det behövs och inarbetas i bygghandlingar och förfrågningsunderlag för entreprenaden. Under entreprenaden används Plan och Bygg för att kvalitetssäkra att åtgärder och kontroller genomförs.

9.4. Kompensationsplan för natur- och kulturmiljö

Naturvårdsverket anser att ett tillåtlighetsbeslut för Ostlänken ska förenas med ett villkor som innebär att Trafikverket, efter samråd med berörda länsstyrelser och Naturvårdsverket, ska upprätta en kompensationsplan. Planen ska redogöra för hur Trafikverket ska kompensera den negativa påverkan som kvarstår på naturmiljön efter att lämpliga och rimliga åtgärder för att undvika och minimera påverkan vidtagits. Riksantikvarieämbetet och länsstyrelserna i Södermanlands och Östergötlands län har föreslagit villkor med liknande innebörd.

Trafikverket förstår bakgrunden till förslagen, men anser inte att ett tillåtlighetsbeslut kan förenas med ett sådant villkor, av flera skäl.

Villkorsförslaget verkar bygga på att det ställs krav på projekt Ostlänken att generellt vidta ytterligare åtgärder efter att man vidtagit alla rimliga åtgärder för att undvika och minimera skada. Det skulle innebära att en helt ny princip skulle etableras för planläggning och prövning av infrastruktur, utan att det finns stöd i lag för vare sig kravet i sig eller möjligheterna att fullfölja det. En sådan princip skulle innebära helt nya förutsättningar för byggande av transportinfrastruktur exempelvis vad avser beräkning av kostnader och bedömning av markbehov. Det är uppenbart att en så stor förändring som detta innebär inte kan genomföras utan att först hela regelverket för finansiering, planläggning och prövning av vägar och järnvägar förändras.

Krav på att upprätta en plan för kompensationsåtgärder skulle innebära att Trafikverket måste identifiera och dokumentera åtgärder som sannolikt är omöjliga att genomföra med tanke på de stora både juridiska och praktiska svårigheter som är förenade med att utföra och förvalta kompensationsobjekten. Möjligheterna att anskaffa mark för järnvägsändamål är knutna till definitionen av järnväg i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg och bestämmelserna i lagen om vad som kan regleras med järnvägsplan. Kompensationsåtgärder måste i regel utföras utanför järnvägsmarken, vilket innebär att Trafikverket saknar möjlighet både att fastställa kompensationsåtgärderna och att anskaffa mark i de fall markägare inte vill överlåta eller upplåta den genom avtal. Också möjligheterna och formerna för att finansiera skötsel av kompensationsobjekten är oklara, exempelvis har möjligheten att förvalta kompensationsområden genom stiftelse inte varit möjlig att tillämpa i mer än ett fall. En plan för kompensationsåtgärder skulle mot den bakgrunden vila på en så osäker grund att den vore meningslös.

Trafikverket anser att villkor i tillåtlighetsbeslut måste vara så entydiga att det är möjligt att på ett enkelt sätt avgöra om de är uppfyllda eller inte. Det gäller både när länsstyrelsen ska bedöma om fastställelse av en järnvägsplan kan tillstyrkas eller inte och när Trafikverket ska pröva om planen går att fastställa. I det här fallet handlar det inte minst om att avgöra vilka krav som ska ställas på en kompensationsplan och därigenom klara av att bedöma om innehållet i kompensationsplanen är tillräckligt för att villkoret ska anses uppfyllt. De många osäkerheter som nämns ovan innebär ytterligare svårigheter eftersom de gör det mycket svårt att avgöra om en kompensationsplan är realistisk och därmed har aktualitet. Ett villkor om kompensationsplan är således inte så tydligt att det är möjligt att bedöma om och när det är uppfyllt.

Trafikverkets utgångspunkt är att krav på kompensationsåtgärder kan ställas med stöd av vissa lagrum i miljöbalken inom ramen för prövningar i mål och ärenden enligt balken. Det gäller följande situationer:

- Kompensation vid skada på Natura 2000-områden. Endast aktuellt då tillstånd lämnas.
- Kompensation vid dispenser eller upphävande av reservatsföreskrifter.
- Kompensation vid andra prövningar av tillstånd eller dispenser enligt miljöbalken.

Trafikverket kommer givetvis att utreda och hantera kompensationsåtgärder i samband med att denna typ av ärenden blir aktuella inom projekt Ostlänken. Vid kvarstående skada inom skyddade områden, efter det att lokalisering och skadebegränsande åtgärder hanterats, ska omfattningen av intrång prövas och kompensationsåtgärder utföras anpassat till skadans storlek och utifrån vad som är ekonomiskt rimligt.

Utöver de angivna problemen med att ställa generella krav på kompensationsåtgärder innebär förslaget om en kompensationsplan att ett nytt moment införs i planlägningsprocessen för järnvägen. Trafikverket anser att det är viktigt att planlägningsprocessen för vägar och järnvägar är transparent och väl känd till sina beståndsdelar såväl för Trafikverket som andra berörda intressenter. Regelverket för planläggning av vägar och järnvägar reformerades 2013 och den förnyade processen har nu börjat etableras. Syftet med reformen var att effektivisera den fysiska planeringen av vägar och järnvägar genom att förenkla förfarandena. En plan för kompensationsåtgärder är exempel på en typ av krav som skulle innebära att den lagreglerade planlägningsprocessen på ett oförutsebart sätt

belastas med nya former av ”planer”. Det skulle innebära att planläggningsprocessen kom att bli behäftad med en rad osäkerheter som skulle försvåra och försena genomförandet av angelägna infrastrukturprojekt. Exempelvis skulle det kunna sättas i fråga om samrådsprocessen vid planläggning enligt lagen om byggande av järnväg också skulle omfatta tänkbara och möjliga kompensationsåtgärder, dvs. handla om frågor som ligger utanför järnvägsmarken. I förlängningen skulle det kunna skapa oklarheter om när samrådsprocessen kan anses vara avslutad. Ett annat exempel är om länsstyrelsen vid sin prövning kan godkänna en miljökonsekvensbeskrivning om det saknas beskrivningar rörande kompensationsåtgärder enligt en kompensationsplan.

10. Planläggningsprocessen

10.1. Förstudie

Planläggningsarbetet för projekt Ostlänken påbörjades enligt lagen om byggande av järnväg i dess lydelse före 1 januari 2013. En förstudie genomfördes under 2002–2003 av Nyköping-Östgötalänken AB. Förstudien benämns i *Förstudie Ostlänken* i detta dokument. Länsstyrelsen i Södermanlands län var sammanhållande för berörda länsstyrelser och beslutade 2002-10-09 att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

10.2. Järnvägsutredning

En järnvägsutredning, som i detta dokument benämns *Järnvägsutredning Ostlänken*, genomfördes 2004–2010 i två avsnitt: Järnvägsutredning Ostlänken Avsnittsutredning Järna–Norrköping och Järnvägsutredning Ostlänken Avsnittsutredning Norrköping C–Linköping C med en gemensam rapport Järnvägsutredning Ostlänken Gemensam del Järna–Linköping för övergripande och gemensamma aspekter. Miljökonsekvensbeskrivningarna godkändes av berörda länsstyrelser under 2008.

Järnvägsutredning Ostlänken ställdes ut under perioden 2008-12-16 till 2009-02-15 och skickades samtidigt på remiss till ett stort antal intressenter, flertalet företrädare för allmänna intressen. I Samrådsredogörelserna⁶ återfinns bland annat aktuella kommentarer till synpunkter inkomna under utställning och remiss av *Järnvägsutredning Ostlänken*. Banverket respektive Trafikverket tog i mars respektive juni 2010 för varje avsnitt ställning till vilket alternativ som bäst uppfyller Ostlänkens ändamål.

1 januari 2013 ändrades reglerna i lagen om byggande av järnväg. När planläggningsarbetet för Ostlänken återupptogs 2013 skedde det således enligt de nya reglerna för planläggning av järnvägar. Som ett led i det arbetet har underlaget från *Järnvägsutredning Ostlänken* uppdaterats i många avseenden genom kompletterande utredningar och Trafikverket har rangordnat de alternativa korridorerna.

10.3. Kompletterande utredningar

Följande kompletteringar har gjorts efter utställelse av Järnvägsutredning Ostlänken (perioden december 2008 till februari 2009) och innan slutrapporterna skrevs 2010:

- *PM – tunnel under Göta Kanal, daterat 2009-06-03*
- *PM – Översvämning Norrköping, daterat 2009-04-20*
- *PM – Svar MSB efter utställelse, daterat 2009-05-04*
- *PM – Sevesoanläggningar, daterat 2009-04-20*
- *Kompletterande utredningskorridor norr om Sjösa, daterat 2009-09-08*
- *Komplettering av MKB gällande kompletterande utredningskorridor norr om Sjösa, daterat september 2009*
- *PM – Korridorutvidgning Vagnhärad daterat 2010-02-08*

⁶ Bilaga 3 till respektive avsnittsutredning, *Avsnittsutredning Järna Norrköping* och *Avsnittsutredning Norrköping C –Linköping C*.

- *Miljökonsekvensutredning, särtryck komplettering av MKB avseende korridorjustering i Vagnhärad, daterat mars 2010*

Alla dessa ovannämnda kompletteringar ingick i beredningsremissen juni-september 2014.

På grund av lagändringar eller ändrade förutsättningar i projektet har följande kompletteringar gjorts mellan juni 2010 och juni 2014:

- *PM Korridoravgränsning daterat 2014-05-23*
- *Artskyddsförordningen i Ostlänken daterat 2014-04-07*
- *Analys av miljökvalitetsnormer för vatten inom projekt Ostlänken, daterat 2014-05-13*
- *Översiktlig bedömning av Ostlänkens konsekvenser för Natura 2000-områden med vattenanknutna naturtyper och arter, daterat 2014-05-14*
- *PM Ostlänken kulturmiljö och landskap daterat 2014-05-18*
- *PM Översvämning Norrköping – uppdatering klimatrisker daterat 2014-03-19*
- *PM Hantering av tillstånd Natura 2000-områden daterad 2014-05-23*
- *PM hantering av befintlig bana Järna-Åby daterat 2014-05-05*
- *PM kompletterande beskrivning av utformningsalternativ för bytespunkten Norrköping daterat 2014-05-23*
- *PM Kompletterande beskrivning av buller för utformningsalternativ Norrköping daterat 2014-05-08*
- *PM Hushållning med jordbruksmark daterat 2014-05-23*
- *PM Hantering av Linköpings tätort daterat 2014-05-31*

Alla ovannämnda kompletteringar ingick i beredningsremissen juni-september 2014.

Utifrån yttranden som har kommit in under beredningsremissen juni-september 2014 har följande promemorior upprättats. Detta underlag ingick i de kompletterande beredningsremisserna februari-mars och september-oktober 2015.

- *PM hantering av Linköpings tätort daterat 2014-12-12*
- *PM Ostlänken Kulturmiljö i planläggning och genomförande daterat 2015-02-11*
- *PM Riksintressen i Ostlänken. Risk för påverkan och skyddsåtgärder. 2015-09-03.*

10.4. Trafikverkets val av alternativ och rangordning

I och med ikraftträdande av ny lag om byggande av järnvägs 1 januari 2013 har Trafikverket rangordnat alla alternativ samt förordat ett. Rangordningen redovisas i avsnitt 3.4.

10.5. Fortsatt planläggning av Ostlänken

Under förutsättning att regeringen beslutar att tillåta utbyggnaden kommer järnvägsplaner med tillhörande miljökonsekvensbeskrivningar att upprättas för att mera detaljerat lägga fast järnvägsanläggningens utformning samt behov och utformning av skyddsåtgärder. Inom ramen för detta arbete kommer detaljstudier att utföras inom den av regeringen beslutade korridoren. Då kommer t.ex. omfattningen och utformningen av tunnlar och broar, berggrundsgeologiska, geotekniska och hydrogeologiska förhållanden att detaljstuderas. Som underlag för järnvägsplanerna och deras miljökonsekvensbeskrivningar krävs ett omfattande utrednings- och projekteringsarbete på detaljerad nivå. Arbetet kommer att bedrivas i nära samarbete med berörda länsstyrelser och kommuner samt andra berörda organ.

Trafikverket planerar att upprätta tio järnvägsplaner. Den geografiska avgränsningen för varje plan görs med hänsyn till kommun- och länsgränser samt lämplig omfattning av järnvägsplanerna.

I *Järnvägsutredning Ostlänken* har inte banans slutliga detaljutformning fastställts. Exempel på möjliga tekniska lösningar redovisas, vilka har konsekvensbeskrivits och kostnadsuppskattats. I många fall finns alternativa lösningar till de illustrerade. Efter färdigställandet av *Järnvägsutredning Ostlänken* har bland annat en ny teknisk systemstandard för höghastighetsbanor tagits fram, vilken i vissa fall tillfört nya förutsättningar. Vidare kommer spårets geometri att optimeras i det fortsatta arbetet vilket innebär till exempel att andelen broar och tunnlar kan komma att förändras.

Korridorrens bredd ger på vissa platser ett relativt stort mått av frihet vid utformningen av banan. Påverkan på omgivningen har beskrivits i utredningsmaterialet men kan bli olika beroende på de exakta läget för linjen inom korridoren. Exempel på detta är passagera vid Vagnhärad, sjön Skiren, Borgs ekbackar, Löfstad och Göta kanal.

Ett antal detaljplaner i varje kommun kommer att arbetas fram, samordnat med järnvägens planläggningsprocess. Respektive kommun arbetar till exempel med områden kring resecentra utifrån många aspekter, bland annat lösningar för den lokala trafiken och framtida nya bebyggelseförslag. Möjlig utbyggnadstakt och möjligheter till genomförande av sådana förslag diskuteras fortlöpande mellan Trafikverket och kommunerna.

11. Beredning av tillåtlighetsärendet

11.1. Beredningsremiss juni – september 2014

Järnvägsutredning Ostlänken med miljökonsekvensbeskrivningar och Trafikverkets rangordning av alternativ samt andra handlingar i ärendet har under perioden juni-september 2014 remitterats till myndigheter och centrala organisationer som ansetts vara berörda samt till berörda kommuner. Länsstyrelserna och kommunerna har fått ta del av övriga instansers yttranden innan eget yttrande lämnats. Genom informationsbrev har ytterligare några myndigheter och sammanslutningar beretts tillfälle att yttra sig.

11.2. Kompletterande beredningsremiss februari – mars 2015

Med anledning av de svar och synpunkter som remissinstanserna lämnade under juni-september 2014 har Trafikverket tagit fram kompletterande och uppdaterat underlag om hantering av Linköpings tätort och om kulturmiljöfrågor. Detta material har remitterats till de myndigheter och organisationer Trafikverket bedömt vara berörda av det kompletterande underlaget.

11.3. Kompletterande beredningsremiss september – oktober 2015

Trafikverket gjorde i juni 2015 bedömningen att redovisningen avseende Ostlänkens passage av områden som är av riksintresse för olika ändamål behövde fördjupas och förtydligas avseende påverkan och möjliga skyddsåtgärder. En PM togs därför fram (*PM Riksintressen i Ostlänken – risk för påverkan och skyddsåtgärder, 2015-09-03*) och remitterades. Se vidare avsnitt 7.2.

11.4. Yttranden och synpunkter med anledning av beredningsremisserna

En sammanfattning av de yttranden som har kommit in under beredningsremisserna och Trafikverkets kommentarer till dessa redovisas i en PM som bifogas begäran om tillåtlighetsprövning. Kopior av samtliga yttranden vid respektive remissomgång bifogas i separata handlingar.

Följande instanser fick beredningsremissen juni-september 2014: Boverket, Elsäkerhetsverket, Energimyndigheten, Folkhälsomyndigheten, Fortifikationsverket, Försvarmakten, Havs- och Vattenmyndigheten, Landstinget Stockholm, arbets- och miljömedicin, Landstinget Stockholm, Trafikförvaltningen, Landstinget Sörmland, Sörmlands kollektivtrafikmyndighet, Luftfartsverket, Länstrafiken, Landstinget Östergötland, arbets- och miljömedicin, Linköpings kommun, Länsstyrelsen i Stockholms län, Länsstyrelsen i Södermanlands län, Länsstyrelsen i Östergötlands län, Myndigheten för Samhällsskydd och beredskap, Naturvårdsverket, Norrköpings

kommun, Nyköpings kommun, Regionförbundet Sörmland, Regionförbundet Östsam/Region Östergötland⁷, Riksantikvarieämbetet, Sjöfartsverket, SGI, SGU, SMHI, Statens fastighetsverk, Stockholm Skavsta Airport, Strålsäkerhetsmyndigheten, Södertälje kommun, Transportstyrelsen och Trosa kommun.

Den första kompletterande beredningsremissen skickades till Linköpings kommun, Länsstyrelsen i Stockholms län, Länsstyrelsen i Södermanlands län, Länsstyrelsen i Östergötlands län, Naturvårdsverket, Norrköpings kommun, Nyköpings kommun, Regionförbundet Östsam/Region Östergötland, Riksantikvarieämbetet, Södertälje kommun och Trosa kommun.

Den andra kompletterande remissen skickades till Länsstyrelsen Stockholm, Länsstyrelsen i Södermanlands län, Länsstyrelsen Östergötland, Naturvårdsverket, Riksantikvarieämbetet och SGU.

Riksantikvarieämbetet redovisar i sitt yttrande över beredningsremissen samma uppfattning som Trafikverket vad gäller rangordning av alternativ men kan inte tillstyrka den förordade korridoren utan närmare åtaganden avseende landskaps- och kulturmiljöanpassning. Riksantikvarieämbetets slutsats i yttrandet över den kompletterande beredningsremissen är dock att det finns förutsättningar för att ge Ostlänken alternativ rang 1 tillåtlighet men att ett beslut om tillåtlighet bör innefatta särskilda villkor.

De flesta remissinstanser tillstyrker eller har ingen erinran mot förordad alternativ. Fem remissinstanser svarar generellt utan att ta ställning. Ingen remissinstans motsätter sig utbyggnad av Ostlänken i förordad korridor.

Utöver remissinstanserna har Vulcania AB och SAAB Airport AB yttrat sig och förordat valt alternativ eller lämnat generella synpunkter utan att ta ställning.

11.5. Av remissinstanserna föreslagna villkor

Vissa remissinstanser har yrkat att regeringens tillåtlighetsbeslut ska förenas med villkor. Vilka villkor som föreslagits och Trafikverkets inställning till dessa framgår nedan.

Trafikverket vill i detta sammanhang framhålla att en grundläggande utgångspunkt för tillåtlighetsprövning är att i ett tidigt skede få klarlagt om en trafikaneläggning kan tillåtas på en viss plats. Prövningen bör ske i ett tidigt skede i planeringsprocessen innan alltför stora kostnader lagts ned på projektering (prop. 1997/98:90 s 189).

Utredningsmaterialet ska därför redovisa de olika alternativens lokalisering och huvudsakliga utformning samt konsekvenser för miljö, trafik, ekonomi m.m. så att alternativen kan jämföras såväl sinsemellan som med alternativet att inte genomföra någon åtgärd. Utredningsmaterialet och tillåtlighetsprövningen syftar inte till att lägga fast detaljer avseende järnvägsanläggningens utformning, tekniska lösningar, miljöskyddsåtgärder m.m. Målsättningen är att hitta och lyfta fram sådana konsekvenser som är alternativskiljande samt att utredningsmaterialet med miljökonsekvensbeskrivning ska ge tillräckligt underlag för att ta ställning till att utbyggnaden ska drivas vidare och vilket alternativ som ska ligga till grund för fortsatt planering.

Som nämnts ovan krävs ett omfattande utrednings- och projekteringsarbete på detaljerad nivå inom den valda korridoren som underlag för järnvägsplanerna och deras miljökonsekvensbeskrivningar. I dåvarande Banverkets och Trafikverkets beslut om val av alternativ ingår härutöver att ett stort antal riktlinjer har lagts fast avseende fördjupade studier som ska genomföras i detta fortsatta arbete (se Järnvägsutredning Ostlänken, sträckan Järna–Norrköping (Loddbby), Slutrapport mars 2010, s. 4–5 och Järnvägsutredning Ostlänken, delen Norrköping (Loddbby)–Linköping, Slutrapport 2010-06, s. 6–9). Många förslag till villkor handlar om frågor som Trafikverket således kommer att utreda närmare under det fortsatta arbetet, om regeringen ger tillåtlighet för Ostlänken.

Trafikverket vill vidare framhålla att ett villkor i ett tillåtlighetsbeslut bör vara så entydigt att det är möjligt att på ett enkelt och förutsägbart sätt avgöra om det är uppfyllt eller inte. Det gäller både när länsstyrelsen ska bedöma om fastställelse av en järnvägsplan kan tillstyrkas eller inte, och när Trafikverket ska pröva om planen kan fastställas. Många av de villkor som har föreslagits rör sådana frågor eller har formulerats på ett sådant sätt att denna enkla bedömning inte är möjlig att göra, varför villkorsförslagen inte är lämpliga som villkor i regeringens beslut även om de i sig rör angelägna frågor.

⁷ Region Östsam blev Region Östergötland vid årsskiftet 2014/2015.

11.5.1. Kompensationsplan för skador på kulturmiljöer, naturmiljöer samt landskapet

Naturvårdsverket, Riksantikvarieämbetet, Länsstyrelsen i Södermanlands län och Länsstyrelsen Östergötland föreslår liknande villkor av innebörd att Trafikverket ska upprätta en kompensationsplan. Denna ska redogöra för hur den negativa påverkan, som kvarstår på naturmiljön, kulturmiljön och landskapet efter det att lämpliga och rimliga åtgärder för att undvika och minimera påverkan vidtagits, ska kompenseras. Planen ska utarbetas i samråd med berörda myndigheter och ska beslutas innan fastställelse av järnvägsplaner.

Som beskrivits ovan är *Trafikverket* väl medvetet om att projektet kommer att beröra områden av stora natur- och kulturmiljövärden och kommer att bedriva arbetet med planläggning och byggande av Ostlänken med stor omsorg om natur- och kulturmiljövärdena. Trafikverket förstår bakgrunden till de föreslagna villkoren men anser att de av såväl principiella som juridiska och praktiska skäl är olämpliga och inte bör ställas som villkor i regeringens beslut. Motiven för Trafikverkets syn på villkorsförslagen redovisas närmare i avsnitt 9.4.

11.5.2. Lokalisering och utformning inom korridoren

Naturvårdsverket, Riksantikvarieämbetet och Länsstyrelsen Östergötland föreslår liknande villkor med innebörd att järnvägsanläggningens närmare lokalisering och utformning inom korridoren ska ske med stor hänsyn till naturmiljön, kulturmiljön och landskapets övriga värden och funktioner. Lokalisering och utformning ska ske efter samråd med berörda länsstyrelser. Länsstyrelsen framhåller att en tunnel under Norrköping ska utformas och byggas på så sätt att skador på miljön, befintlig bebyggelse och skyddsvärda natur- och kulturmiljöer begränsas.

Naturvårdsverket föreslår vidare att åtgärder för att så långt som möjligt minimera intrång, fragmentering och barriäreffekter samt säkerställa landskapsekologiska samband ska vidtas efter samråd med berörda länsstyrelser. Passagen av Tullgarn, Kolmårdsbranten, Bäckeby–Eggeby, Hallsta–Älverstad samt större vattendrag ska ägnas särskild uppmärksamhet.

Trafikverket vill framhålla att det av 1 kap lagen om byggande av järnväg framgår att hänsyn ska tas till bl.a. landskapet och natur- och kulturvärden när en järnväg planläggs och byggs och att det är viktiga utgångspunkter för det fortsatta arbetet med planläggning, projektering och byggande av Ostlänken. Trafikverket anser dock att kulturmiljöaspekterna i detta projekt har sådan särskild betydelse att det är motiverat att frågan om järnvägens lokalisering och utformning förenas med ett villkor av föreslagen innebörd. Passagen av Bråvikens förkastningsbrant ställer också sådana särskilda krav att villkor för byggskedet bör föreskrivas. Den närmare utformningen av Trafikverkets förslag till villkor framgår av avsnitt 1.1.

11.5.3. Plan för att minska barriäreffekt och fragmentering

Länsstyrelsen i Södermanlands län och Länsstyrelsen Östergötland föreslår villkor av innebörd att Trafikverket ska i samråd med länsstyrelserna samt Naturvårdsverket ta fram en plan för hur man så långt som möjligt mildrar järnvägens barriäreffekter i landskapet med avseende på jord- och skogsbruk, upplevelsevärden, friluftsliv samt djur- och växtliv ska tas fram. Frågan om förändrade förutsättningar för effektiv markanvändning på områden som uppkommer mellan E4 och Ostlänken samt i dess närhet bör särskilt belysas.

Trafikverket delar länsstyrelsernas åsikt att frågor om barriäreffekter och fragmentering är viktiga och understryker att Trafikverket avser lägga stor vikt vid dessa frågor i den fortsatta planläggningen av Ostlänken, men anser att de föreslagna villkoren inte är lämpliga.

Hänsynstaganden och avvägningar mellan olika enskilda och allmänna intressen samt kostnader görs enligt 1 kap LBJ i det fortsatta arbetet med upprättande av järnvägsplaner. Trafikverket anser att det är olämpligt att genom ett särskilt villkor bryta ut delar av den lagreglerade planlägningsprocessen och hantera dessa delar som separata eller parallella planeringsprocesser. Ett sådant förfarande skulle medföra att den lagreglerade planlägningsprocessen kompletteras med nya former av ”planer” med oklar rättsverkan och utan reglerade former för t.ex. samråd med allmänheten.

De föreslagna villkoren är dessutom av den arten att det inte på ett enkelt och förutsägbart sätt går att avgöra om de är uppfyllda eller inte. I detta fall skulle det handla om att avgöra vilka krav som ska ställas på en plan för barriäreffekter och fragmentering för att därigenom avgöra om innehållet i planen är tillräckligt för att villkoret ska anses uppfyllt. Som nämnts ovan anser Trafikverket att villkor av den arten inte är lämpliga.

11.5.4. Kontrollprogram för uppföljning av påverkan på miljökvalitetsnormer

Länsstyrelsen i Södermanlands län och Länsstyrelsen Östergötland föreslår villkor med innebörden att kontrollprogram ska upprättas, efter samråd med berörda myndigheter, för vattenförekomster vars status riskerar att påverkas negativt. Skydds- och kompensationsåtgärder ska vidtas i behövlig omfattning för att undvika att MKN vid berörda yt- och grundvattenförekomster påverkas negativt.

Trafikverket konstaterar att påverkan och kvalitetskrav på yt- och grundvattenförekomster som omfattas av miljökvalitetsnormer regleras i 5 kap MB och förordning (2004:660) om förvaltning av kvaliteten på vattenmiljön. I arbetet med kommande prövningar enligt 11 kap i miljöbalken, kommer villkor att beslutas om försiktighetsmått för att begränsa påverkan. Dessa blir specifika för verksamheten och uppföljningsbara i enlighet med den praxis som har formulerats i MMÖD. Med mycket stor sannolikhet kommer sådana villkor att innebära att kontrollprogram ska upprättas innan byggstart vid de olika prövningar som hanteras. Kontrollprogram tas även fram i samråd med tillsynsmyndigheterna inom ramen för Trafikverkets egenkontroll enligt 26 kap i miljöbalken, för tillsyn och uppföljning av verksamhetens påverkan för att kunna vidta nödvändiga åtgärder. Trafikverket anser att villkor enligt förslaget inte bör ställas eftersom det avser förhållanden som redan regleras i lag eller förordningar.

11.5.5. Skyddsåtgärder mot buller från befintliga och tillkommande källor

Länsstyrelsen i Östergötlands län föreslår villkor som innebär att skydd mot bullerstörningar ska göras med utgångspunkt från en sammanvägd bedömning av befintliga och tillkommande bullerkällor utmed vald korridor. Skyddsåtgärder ska prioriteras där störst nytta nås vid t.ex. sammanhållen bebyggelse och invid tysta områden. Behovet av särskilda kunskapsunderlag, med avseende på buller och andra störningseffekter från höghastighetståg, ska beaktas och nivåer, då åtgärder behövs, ska läggas fast.

Trafikverket har i samråd med Naturvårdsverket beslutat att Trafikverket i projekt Ostlänken ska arbeta med en ny bullerberäkningsmodell, Nord 2000, och implementering av beräkningsmodellen pågår. Trafikverket anser att det efterfrågade kunskapsunderlaget därmed redan föreligger. Trafikverket framhåller att Trafikverket vid planläggning av järnväg följer prop. 1996/97:53 där riktvärden för trafikbuller, i detta fall buller från trafiken på Ostlänken, anges och som ska klaras i den mån det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Den förordade sträckningen ger möjlighet att begränsa även störningarna av vägbuller för bostadsfastigheter som berörs av höga bullernivåer från järnvägen.

Trafikverket anser att något särskilt villkor om buller därmed inte är motiverat.

11.5.6. Riktlinjer för risker för översvämningar

Länsstyrelsen Östergötland föreslår ett villkor med innebörden att riktlinjer ska utarbetas, i samråd med berörda kommuner och myndigheter, för hur projektet ska utformas och dimensioneras så att risken för översvämningar och andra effekter kopplat till förestående klimatförändringar minimeras.

Trafikverket delar länsstyrelsens åsikt att frågan är viktig och understryker att Trafikverket avser beakta den i den fortsatta planläggningen av Ostlänken. Som framgår ovan kommer även risker i samband med höga flöden i vattendrag och intensiva regn, samt kombinationer av olika scenarier (havsnivåer, flöden och nederbörd) att studeras. Skyddsnivåer för tråg och tunnelöppningar kommer att dimensioneras och anpassas efter samtliga tänkbara översvämningrisker. Frågor om översvämningrisker kommer således att ingå i fortsatta samråd om järnvägsplanen med kommuner och myndigheter. Ett arbete har påbörjats i samråd med länsstyrelser, kommuner och SMHI för att ta fram enhetliga parametrar för framtida klimatscenarier och havsnivåer inom projektet.

Mot denna bakgrund anser Trafikverket att det inte är motiverat med något särskilt villkor om riktlinjer för risker för översvämningar.

11.5.7. Plan för minimering av projektets klimatpåverkan

Länsstyrelsen i Södermanlands län och Länsstyrelsen Östergötland föreslår liknande villkor som innebär att en plan ska upprättas, i samråd med berörda myndigheter, som redovisar de åtgärder som ska vidtas för att så långt som möjligt begränsa energianvändning samt utsläpp av klimatpåverkande gaser i samband med byggande och drift av Ostlänken.

Trafikverket delar länsstyrelsernas åsikt att frågan om klimatpåverkan är viktig och föreslår att beslutet om tillåtlighet förenas med ett villkor om energianvändning och klimatpåverkan, se avsnitt 1.1.

11.5.8. Masshantering

Naturvårdsverket, Länsstyrelsen i Södermanlands län och Länsstyrelsen Östergötland föreslår likartade villkor med innebörden att Trafikverket ska ta fram en plan för omhändertagande och återvinning av berg- och jordmassor som uppkommer vid anläggande av järnvägen, efter samråd med berörda myndigheter. Riktlinjer för mellanlagring och återbruk av matjord och alv samt åtgärder för att förhindra jordsmittor ska ingå i planen

Trafikverket konstaterar att topografin på sträckan, anpassning till områden med höga natur- och kulturvärden, samt de höga krav som ställs på stabilitet i banvallen är en del av de faktorer som bidrar till hur Ostlänkens slutliga sträckning i plan- och profil kommer att bli. Trafikverket bedömer att det kommer att bli svårt att uppnå massbalans, speciellt på delar av sträckan. Sannolikt kommer det att bli överskott av både bergmassor och jordmassor. Trafikverket anser att det bästa är om så stor del av massorna som möjligt kan tas om hand i projektet, som bullervallar och som en del i gestaltungsarbetet. Landskapsmodellering kan bidra till att mildra negativa effekter på landskapsbilden.

Trafikverket delar åsikten att frågan om masshantering är viktig och föreslår att beslutet om tillåtlighet förenas med ett villkor om en övergripande redovisning av masshanteringen i projektet, se avsnitt 1.1.

11.5.9. Plan för sammanvägd bedömning angående buller, vibrationer och elektromagnetiska fält

Länsstyrelsen i Södermanlands län föreslår som villkor att Trafikverket ska, i samråd med länsstyrelserna, ta fram en plan utifrån en sammanvägd bedömning av befintliga och tillkommande störningar av Ostlänken och ange nivåer då störningar från buller, vibrationer och elektromagnetiska fält ska åtgärdas.

Trafikverket följer prop. 1996/97:53 vid planläggning av järnväg, där riktvärden för trafikbuller, i detta fall buller från trafiken på Ostlänken, anges och som ska klaras i den mån det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Vad gäller vibrationer tillämpar Trafikverket Naturvårdsverkets och Banverkets riktlinjer för nybyggnad av järnvägsinfrastruktur, (Buller och vibrationer från spårburen linjetrafik, Riktlinjer och tillämpning - Banverket; Naturvårdsverket, 2006). Trafikverket tillämpar även den försiktighetsprincip som Strålsäkerhetsmyndigheten och övriga ansvariga myndigheter formulerat kring magnetfält, vilket innebär att spåranläggningar ska planeras, projekteras och byggas så att magnetfältet begränsas, samt att skyddsåtgärder vidtas, med rimliga kostnader och konsekvenser i övrigt, för att reducera elektromagnetiska fält som avviker starkt från vad som kan anses normalt i den aktuella miljön.

För såväl buller, vibrationer som elektromagnetiska fält tillämpar således Trafikverket redan vedertagna principer och riktlinjer. Den förordade sträckningen ger vidare möjlighet att begränsa även störningarna av vägbuller för de bostadsfastigheter som berörs av höga bullernivåer från järnvägen. Förslaget om skulle medföra att den lagreglerade planlägningsprocessen kompletteras med nya former av ”planer” med oklar rättsverkan och utan reglerade former för t.ex. samråd med allmänheten.

Trafikverket anser att det föreslagna villkoret om en plan avseende buller, vibrationer och elektromagnetiska fält inte är lämpligt och motiverat och att det därför inte bör ställas som villkor i regeringens beslut.

11.5.10. Plan för samordnad hantering av planerade miljöprovningar

Länsstyrelsen i Södermanlands län föreslår som villkor att Trafikverket ska, i samråd med länsstyrelserna, upprätta en plan som redovisar strategier, riktlinjer och omfattning av planerade miljöprovningar för att så långt möjligt hantera tillstånds- och anmälningsärenden enligt 9 kapitlet miljöbalken gemensamt inom tillstånds-ansökningar för vattenverksamhet.

Trafikverket har i sak inget att invända mot länsstyrelsens förslag och understryker att Trafikverket avser beakta behovet av samordning i det fortsatta arbetet med planläggningen av Ostlänken. Trafikverket vill dock framhålla att arbetet med hantering av miljöprovningar redan har initierats med länsstyrelserna och kommunerna och att en så långt som möjligt samordnad hantering ingår i Trafikverkets normala hantering av processen för miljöprovningar.

Något särskilt villkor om samordnad hantering behöver därför inte ställas.

11.5.11. Säkerhetslösningar för tunnel- och brosäkerhet

Länsstyrelsen i Södermanlands län och Länsstyrelsen Östergötland föreslår villkor med innebörden att för tunnel- och brosäkerhet ska självutrymning kunna ske. Säkerhetslösningar måste arbetas fram i samverkan med berörda räddningstjänster och dimensioneras utifrån dimensionerande olycksscenario som tas fram i samverkan med berörda statliga myndigheter.

Trafikverket delar Länsstyrelsernas uppfattning att frågan om säkerhet vid tunnlar och broar är viktig men anser att det inte är motiverat att beslutet om tillåtlighet förenas med ett villkor enligt förslaget, av följande skäl.

Hög säkerhet i Ostlänken nås genom att säkerhetstänkandet finns med i alla skeden från planering, genom projektering och byggande, inför driftstart samt vid drift och underhåll av den driftsatta anläggningen. Som en del i detta kommer en handlingsplan för säkerhetsarbetet i Ostlänken tas fram innan järnvägsplanerna fastställs. Planen kommer att beskriva krav, strategier och skyddsåtgärder för säkerhet mot olyckor i driftskedet, med tyngdpunkt på strategier för utrymning och räddningsinsatser. Tunnlar kommer att utformas utifrån kravet att självräddning ska kunna genomföras.

Trafikverket vill därutöver framhålla att ett samarbete om säkerhetsfrågor redan har inletts med Myndigheten för säkerhet och beredskap samt berörda länsstyrelser och räddningstjänster.

11.5.12. Skydd mot olyckor med gods för byggnader nära spår

Länsstyrelsen i Södermanlands län och Länsstyrelsen Östergötland föreslår villkor med innebörden att beträffande närliggande byggnader vid föreslaget spår ska risker för en olycka med eller utan farligt gods beaktas och skyddsåtgärder vidtas där det är möjligt för att säkra att ingen dör eller blir allvarligt skadad.

Trafikverket delar länsstyrelsens åsikt att frågan om skydd mot olyckor är viktig och har i sak inget att invända mot länsstyrelsens beskrivning. Trafikverket kommer i arbetet med att upprätta järnvägsplaner att tillämpa den ambitionsnivå som länsstyrelsen anger. I planarbetet ingår att belysa och utreda frågor om skydd mot olyckor. Samråd med berörda räddningstjänster kommer att ske och erforderliga riskreducerande åtgärder att utredas och läggas fast. Det bör dock tilläggas att Ostlänken inte ska dimensioneras för godstrafik, dvs. att inga godstransporter kommer att ske på banan.

Trafikverket anser mot den bakgrunden att det inte är motiverat att beslutet om tillåtlighet förenas med ett villkor enligt förslaget.

11.5.13. Skiren

Naturvårdsverket och Länsstyrelsen Östergötland föreslår villkor med innebörden att Trafikverket ska utforma och bygga järnvägen så att betydande negativ påverkan på vattenbalans och vattenkvalité inte uppstår i sjön Skiren.

Trafikverket är medvetet om att sjön Skiren är mycket känslig för påverkan. Det är en djup klarvattensjö med en hög vattenkvalitet utan naturligt tillflöde från andra vattendrag. Sjön har lång omsättningstid och ett förhållandevis litet tillrinningsområde. I arbetet med järnvägsutredningen studerades flera alternativa sträckningar och profiler i tunnel förbi sjön.

En dragning av Ostlänken i tunnel i närheten av Skiren måste göras så att tunneln inte ger någon negativ påverkan på vattenbalans och vattenkvalitet. Den förordade korridoren ger utrymme för två alternativa sträckningar, en på vardera sidan om sjön. Lokaliseringen av Ostlänken förbi Skiren är framförallt beroende av andra faktorer på sträckan, till exempel anslutningen mot Kolmårdsbranten. En samlad bedömning kommer att ligga till grund för vilken av de möjliga tunnelpassagerna som väljs, men detta kräver ett fördjupat utredningsarbete.

Båda de tänkbara tunnelpassagerna kommer att ligga på ett sådant djup att Trafikverket gör bedömningen att tätning genom normala och beprövade metoder bör vara tillräckligt för att vattenbalans och vattenkvalitet i Skiren inte ska påverkas negativt. Bedömningen bygger på den kunskap om området som Trafikverket har idag samt erfarenheter från andra tunnelarbeten som Trafikverket genomfört.

Trafikverket delar åsikten att frågan om påverkan på sjön Skiren är så viktig att beslutet om tillåtlighet bör förenas med ett villkor rörande påverkan på Skiren, se avsnitt 1.1.

11.5.14. Passage av Natura 2000-områden

- *Naturvårdsverket och Länsstyrelsen Östergötland* föreslår villkor som innebär att vid passagen av Natura 2000-områdena Algutsbo ska en linje väljas som undviker direkta intrång i området. Naturvårdsverket anser att detta också ska gälla Natura 2000-området Lånestaheden.

Trafikverket betonar att det endast är en mycket liten del av Algutsbo som ligger inom korridoren och den bedömning som har gjorts, i samråd med länsstyrelsen i Östergötlands län, är att området kan passeras utan någon risk för påverkan på områdets värden. För att säkerställa detta bör ett villkor enligt förslagen kunna föreskrivas, se avsnitt 1.1.

Natura 2000-området Lånestaheden ligger utanför den terrängkorridor som redovisas i ansökan om tillåtlighet och intrång i området är därför inte aktuellt. Det behövs därför inte något villkor om Lånestaheden.

- *Länsstyrelsen Östergötland* föreslår villkor med innebörd att särskild hänsyn krävs vad avser grundvattenförändringar vid Borgs ekbackar (Natura 2000-område). Begränsad påverkan säkerställs genom att behövliga kontroller och väl anpassade skydds- och försiktighetsåtgärder utförs.

Naturvårdsverket föreslår som villkor att *Trafikverket* ska, efter att ett fördjupat geohydrologiskt underlag tagits fram för järnvägens sträckning i anslutning till Natura 2000-områdena Tullgarn, Borgs ekbackar samt Kärna Mosse, verifiera tidigare gjorda bedömningar av påverkan samt redogöra för de eventuella ytterligare skyddsåtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att områdenas utpekade värden inte påverkas negativt.

Trafikverket delar länsstyrelsens och Naturvårdsverkets uppfattning att uppmärksamhet och hänsyn krävs avseende grundvattenpåverkan vid byggande och drift av Ostlänken, men anser att frågan inte bör förenas med ett villkor i beslutet om tillåtlighet.

Beträffande påverkan på Natura 2000-områdena Borgs ekbackar och Tullgarn konstaterar *Trafikverket* att villkor om grundvattenförändringar behandlas i gällande tillstånd enligt 7 kap 28 § miljöbalken. I den mån ytterligare utredningar, skyddsåtgärder eller villkor är motiverade kommer dessa att aktualiseras vid kommande prövning av vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken eller vid fastställelseprövningen av järnvägsplaner enligt lagen om byggande av järnväg.

Natura 2000-området Kärna Mosse ligger utanför det område som omfattas tillåtlighetsprövningen.

11.5.15. Analys av landskapets karaktärer

Riksantikvarieämbetet föreslår ett villkor med innebörd att planläggning och genomförande av Ostlänken ska utgå från en analys av landskapets karaktärer och med beaktande av miljöer, passager och områden som fordrar särskild hänsyn.

Trafikverket har i sak inget att invända mot Riksantikvarieämbetets förslag till villkor och understryker att *Trafikverket* avser identifiera och beakta de värden som Riksantikvarieämbetet lyfter fram i det fortsatta arbetet med planläggning, projektering och byggande av Ostlänken. Som framgår ovan, avsnitt 9.3, avser *Trafikverket* att tillämpa ett arbetssätt som tillmötesgår innebörden i villkorsförslaget. Något särskilt villkor om detta inte är därför motiverat. Förslaget till villkor är vidare allmänt hållet och följer av lag, 1 kap lagen om byggande av järnväg och 2 kap miljöbalken, varför det även av denna orsak inte bör ställas som villkor i regeringens beslut.

11.5.16. Strategier för kulturhistoriska järnvägsmiljöer

Riksantikvarieämbetet föreslår som villkor att strategier och åtgärder för kulturhistoriska järnvägsmiljöer som får en väsentligt ändrad användning och/eller ändrade förutsättningar för ett ändamålsenligt bevarande ska uppmärksammas särskilt i genomförandet.

Trafikverket avser att tillsammans med kommunerna arbeta för att tillvarata kulturhistoriska värden både vid förändring av befintliga stationsmiljöer och tillkomsten av nya resecentra, se avsnitt 9.3 ovan, och understryker att *Trafikverket* avser att uppmärksamma de värden som Riksantikvarieämbetet lyfter fram i det fortsatta arbetet med

planläggning, projektering och byggande av Ostlänken. Trafikverket menar därför att något särskilt villkor om detta inte är motiverat.

Trafikverket menar vidare att förslaget till villkor är allmänt hållet och följer av lag, 1 kap LBJ och 2 kap MB, varför det även av denna orsak inte bör ställas som villkor i regeringens beslut. Trafikverket påpekar även att de miljöer och områden som Riksantikvarieämbetet lyfter fram i många fall kan antas ligga utanför det område som kan omfattas av en järnvägsplan, varför Trafikverket saknar rådighet över områdena.



TRAFIKVERKET

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

www.trafikverket.se