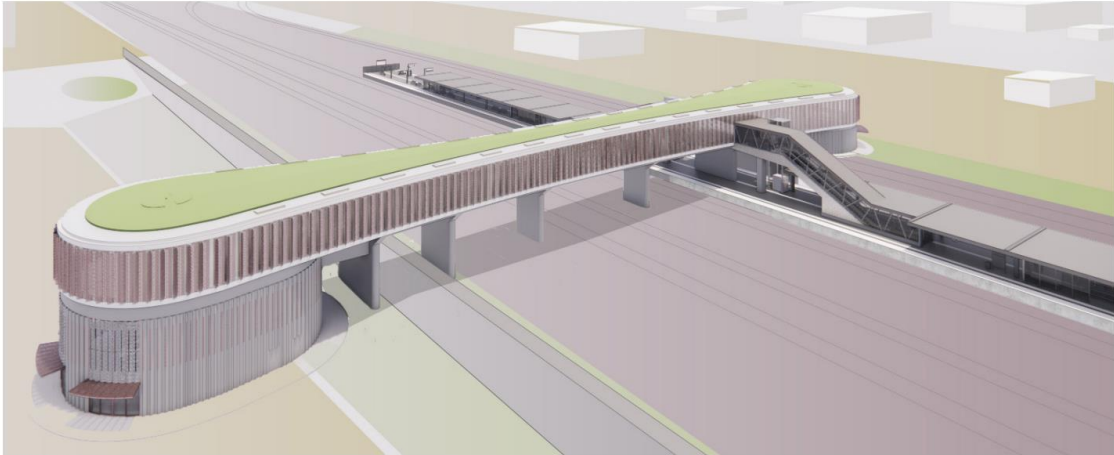




Figur 36. Perspektivvy.

Anläggningsbeskrivning, Projekt Skavsta

Detta är en översiktlig information om hur kommande entreprenad i Projekt Skavsta skulle kunna bli, inför marknadsdialogerna.

Entreprenaden är en del av Ostlänken och Nya Stambanor. Vi förbehåller oss rätten att denna information kan komma att ändras i kommande förfrågningsunderlag.

Vi planerar att genomföra entreprenaden med en tidig leverantörsmedverkan (ECI) som totalentreprenad. Uppskattat värde är över 10 miljarder SEK (prisnivå 2021).

Entreprenaden ingår i genomförandet av Ostlänken, en del av Nya Stambanor. Hela Ostlänken är en utbyggnad av järnvägen om 160 kilometer. Entreprenaden är belägen cirka 60 kilometer sydväst om Stockholm och berör Nyköpings kommun.

Sträckan mellan Sillekrog och Skavsta innefattar cirka 35 kilometer dubbelspårig stambana (järnväg för 250 km/h), en del av bibanan, ca 14 kilometer, samt nytt resecentrum vid Skavsta flygplats. Järnvägen växlar mellan att gå på bank, på bro och i skärning. Stor vikt har lagts på att minimera intrång och negativa konsekvenser i skyddsvärda områden. Järnvägen passerar bland annat på en cirka 1400 meter lång bro vilket blir en av Ostlänkens längsta broar. Till stor del följer järnvägen väg E4 för att minimera infrastrukturens barriäreffekter för människor och djur.

Omfattningen av projektet är att detaljprojektera samt utföra arbeten för fullt färdig järnvägsanläggning.

Kontraktsspråk är svenska.

Järnvägsplaner beräknas vara fastställda innan kontrakt, eller senast under tidigare delen av projekteringen.

Projektorganisation

Ostlänken och Projekt Skavsta är en del av Nya Stambanor inom Trafikverket.

Projektet ska genomföras med stor öppenhet och i nära samverkan med projektets intressenter. Projektorganisationens arbetssätt präglas således av samarbete och öppenhet både internt i projektet och gentemot entreprenörer, projektörer, berörda kommuner och andra externa intressenter.

Kvalitet

En väl fungerande kvalitetsstyrning är en förutsättning för ett lyckat genomförande av projektet. I entreprenaden ställer Trafikverket tydliga krav på att entreprenören kvalitetssäkrar sina åtaganden och vidmakthåller en väl fungerande egenkontroll och riskhantering. Entreprenören ansvarar för upprättande av kontrollprogram och kontrollplaner, för implementering av dessa samt för uppföljning och rapportering.

Miljö, Natur och Kulturmiljö

Hänsynstagande till omgivningen är ett naturligt förhållningssätt i projekt Ostlänken.

Miljöarbetet ska därför vara integrerat i projektets och i våra entreprenörers arbetssätt. Negativa miljöeffekterna ska minimeras på både kort och lång sikt. Särskilt väsentliga aspekter är därför att arbeta för energieffektivisering i form av minskning av koldioxidutsläpp under byggskedet och att innehålla de miljökrav som ställs dels i form av villkor i miljödomar dels av projektets egna miljökrav.

Arbetsmiljö

Arbetsmiljö har hög prioritet inom Trafikverket. Vårt huvudbudskap är "Alla ska hem", dvs att alla ska komma hem oskadda från jobbet varje dag. Vårt mål är att ingen skadas allvarligt eller dödas i transportsystemet eller på våra arbetsplatser samt att skador och förluster minimeras. För att nå vårt mål kommer vi att kräva att våra entreprenörer arbetar med ett systematiskt arbetsmiljöarbete där Trafikverket säkrar att entreprenören följer upp sitt arbetssätt systematiskt och noggrant.

Förutsättningar

Sträckningen går genom landskap med höga natur- och kulturvärden; fornlämningar och riksintressen, Nyköpingsåns dalgång, Natura 2000-områden och vattenskyddsområden.

Tider

Entreprenaden planeras starta 2024 med en inledande projekteringsfas som inkluderar förberedande arbeten. Järnvägen förväntas att tas i drift 2034.

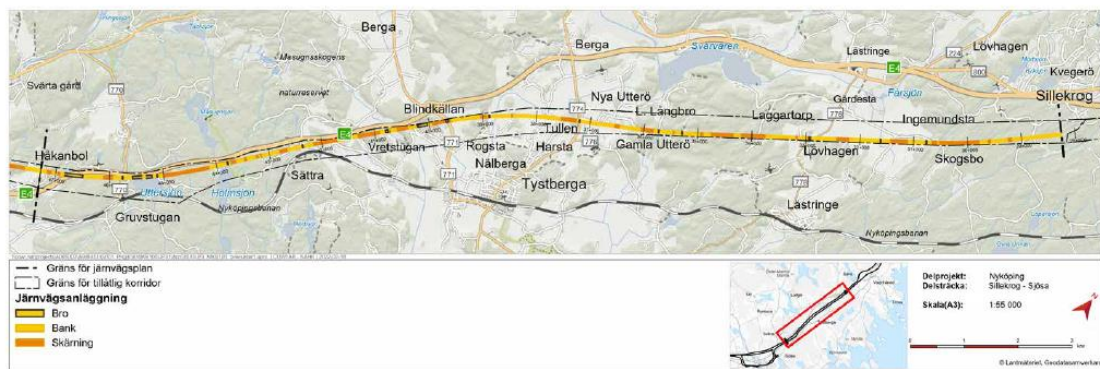
ENTREPRENADEN I UNGEFÄRLIGA ENHETER

Sträckans längd	ca 35 km (dubbelspår)
Jordschakt	ca 1 000 000 m ³
Bergschakt	ca 3 400 000 m ³
Fyllning	ca 3 600 000 m ³
Bergtunnel	0 m
Servicetunnel	0 m
Betongtunnel	0 m
Korta järnvägsbroar 6-40 m	21 st
Långa järnvägsbroar 116 -1402 m	11 st
Vägbroar	4 st
Pålar	ca 600 000 m
Påldäck	ca 6400 m ²
Kalkcemenpelare	ca 2 070 000 m
Vertikaldränering	0 m
Resecentrum	1 st

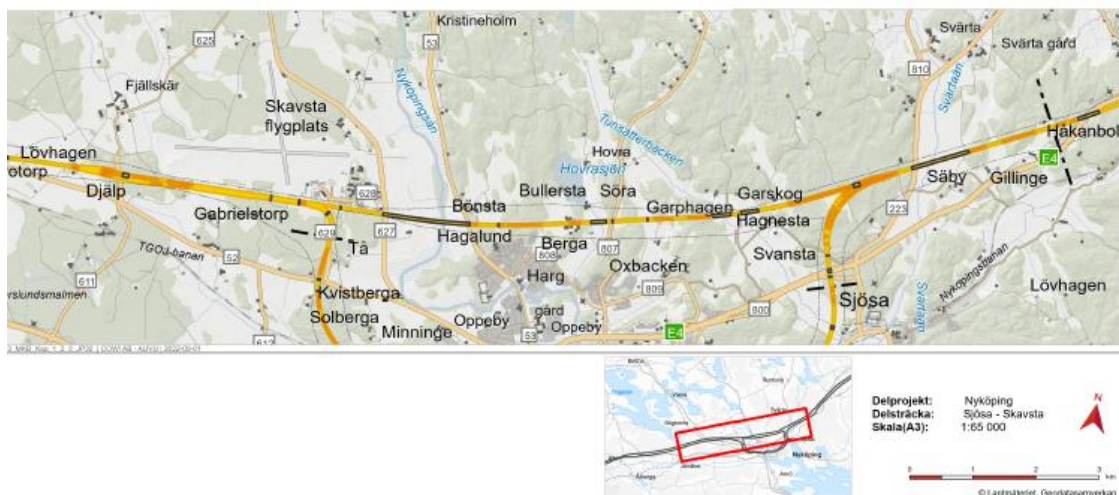
Järnvägsplanerna

Entreprenaden utgår ifrån två järnvägsplaner, från norr Sillekrog–Sjösa och Sjösa–Skavsta.

Järnvägsplan Sillekrog–Sjösa, Nyköpings kommun



Järnvägsplan Sjösa–Skavsta, Nyköpings kommun



Järnvägsplanerna beräknas vara fastställda innan kontrakt, eller senast under tidigare delen av projekteringen.



Delsträckor inom järnvägsplan Sillekrog–Sjösa

1. Sillekrog–Ingemundsta

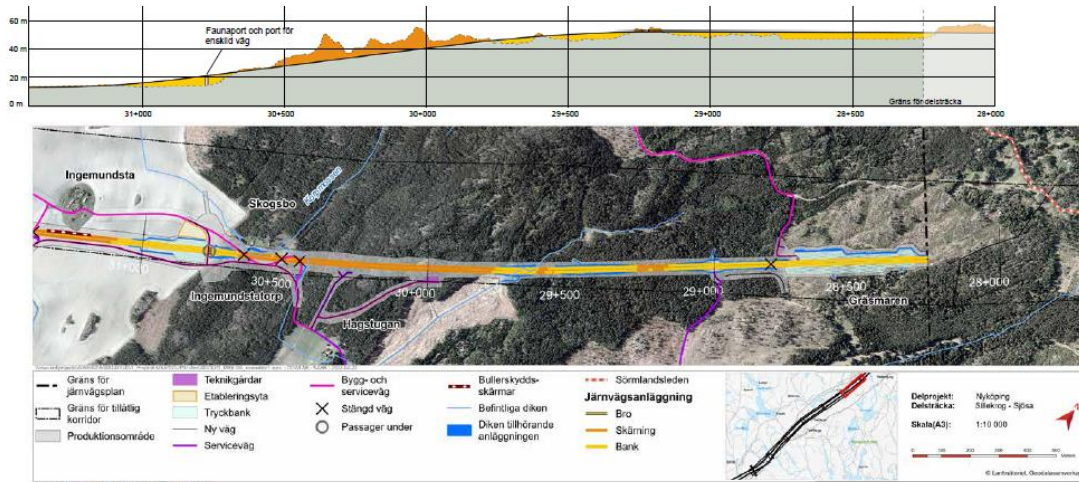
Den aktuella delsträckan börjar i Sille skog (km 28+250), som är ett skogsdominerat höjdområde mellan Sillekrog och Ingemundsta. Området är till största delen obebyggt. Järnvägen kommer gå både på bank och i skärning för att anpassas till landskapets terräng.

Precis i början av delsträckan anläggs en teknikgård (km 28+707). Därefter korsar den nya stambanan två befintliga enskilda vägar (km 28+800). Vägarna kommer att stängas och det bedöms inte nödvändigt att etablera en korsning i detta läge då vägarna har mycket lite trafik samt att det finns alternativ som ger åtkomst till de berörda fastigheterna.

De befintliga vägarna som stängs ersätts av två nya vägar. På den norra sidan etableras en vändplats. Söder om banan etableras en ny enskild väg, som ger åtkomst till en byggnad på södra sidan. Signalskåp (km 29+005 och 29+009) anläggs och en serviceväg etableras för att ge tillgång till dessa.

Lite längre åt sydväst, strax öster om Skogsbo (km 29+750), går Ostlänken i skärning och här anläggs en teknikgård med radiotorn (km 29+985) och signalskåp (km 30+268 och 30+273) på den södra sidan av banan med cirka 250 meter emellan. Två servicevägar etableras till dessa, som båda ansluter till en befintlig enskild väg i skogen söder om banan. Ett högre bergsparti i de västra delarna är orsaken till att servicevägen till signalskåpet inte föreslås ansluta till den befintliga vägen i väst.

Strax sydväst om Skogsbo (km 30+765) leds den gamla landsvägen om och passerar i en vägport under Ostlänken. Passagen utformas för att möjliggöra viltpassage för stora djur.



Figur 2-2. Delområde Silekog-Ingemundsta.

2. Ingemundsta–Laggartorp

Ostlänken fortsätter genom det öppna jordbrukslandskapet vid Ingemundsta. Förbi Ingemundsta gård passerar järnvägen i skärning (km 31+050) och en cirka 150 meter lång bullerskyddsskärm kommer att anläggas, på den norra sidan längs med den nya stambanan, för att skydda de närliggande bostäderna mot buller. Vägen mot Grömsta skärs också av och leds om på södra sidan för att korsa järnvägen i passagen vid Skogsbo.

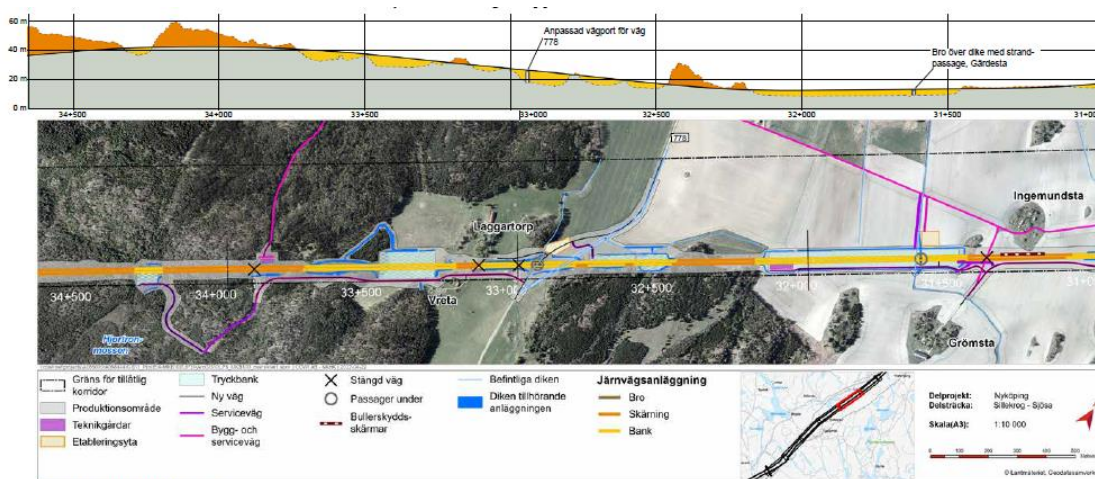
Från skärningen går stambanan över i en låg bank med breda tryckbankar på båda sidor av banan. Strax sydväst om Ingemundsta gård anläggs en passage för ett jordbruksdike (km 31+612) som också är en strandpassage för mindre djur. Härfter anläggs signalskåp längs banans södra sida (km 31+639 och 31+650).

Lite längre åt sydväst anläggs en teknikgård med radiotorn på södra sidan av banan (km 32+090), ovanpå tryckbanken. Till teknikgården etableras en serviceväg längs med spåret som också anläggs på tryckbanken. Vägen kopplas ihop med vägen mot Grömsta.

Längs anläggningens norra sida anläggs signalskåp (km 32+721 och 32+725). En ny serviceväg etableras på (km 32+750) för att ge åtkomst till signalskåp. Vid km 32+900 korsar väg 778 den nya stambanan. Vägen läggs om till ett mer västligt läge så att vinkeln mot den nya stambanan blir mindre skev och bron kan göras kortare. Den nya placeringen av vägen möjliggör etableringen av en ny passage under banan medan trafiken kör på den befintliga vägen.

Ostlänken passerar Laggartorp och går in i skogsområdet norr om Lästringe. Järnvägen kommer att gå både på bank och i skärning. Strax sydväst om Laggartorp

anläggs tryckbankar på båda sidor av banan (km 33+300). Banan går i skärning genom skogen. Längs banans norra sida anläggs en teknikgård med radiotorn (km 33+865). Längre åt sydväst etableras signalskåp på södra sida av banan (km 34+287 och 34+291) och en ny serviceväg längs med spåret från Vreta och väg 778 etableras tillsammans med en väg söderifrån som ger åtkomst till detta.



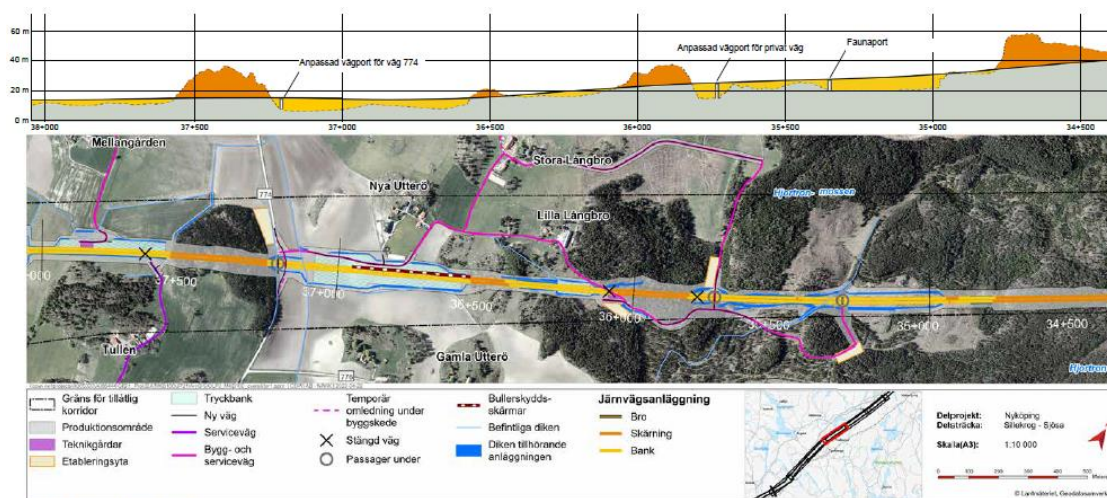
3. Laggartorp-Tullen

I skogsmarkerna vid Långbrostugan (km 35+000) anläggs ett fördröjningsdike på norra sidan av banan, se Figur 2-6. En viltpassage (km 35+294) finns här. Lite längre sydväst (km 35+730) anläggs också en passage under järnvägen för den äldre landsvägen.

Strax sydöst om Lilla Långbro anläggs en teknikgård med radiotorn på den södra sidan av den nya stambanan (km 36+060), samt ett fördröjningsdike på den norra sidan för att ta hand om vatten från skärningen.

Förbi Tystberga kyrka, Gamla och Nya Utterö går Ostlänken på en låg bank för att smälta in i det öppna jordbrukslandskapet. En 500 meter lång tryckbank kommer anläggas längs med spårlinjen och en del av den enskilda väg som går till Nya Utterö och Lilla Långbro förläggs på tryckbanken. Förbi gården Nya Utterö kommer en bullerskyddsskärm att anläggas på den norra sidan av anläggningen.

Väg 774 passeras på bro. På den norra sidan av den nya stambanan etableras signalskåp (km 37+586 och 37+591). I höjd med Tullen skär Ostlänken av en befintlig enskild väg som stängs och förses med vändplan på södra sidan. På norra sidan används en del av den befintliga vägen för att ge åtkomst till en teknikgård med radiotorn (km 37+850). I höjd med Rogsta svänger den nya stambanan av något för att gå parallellt med E4.



Figur 2-8. Delområde Laggatorp-Tullen.

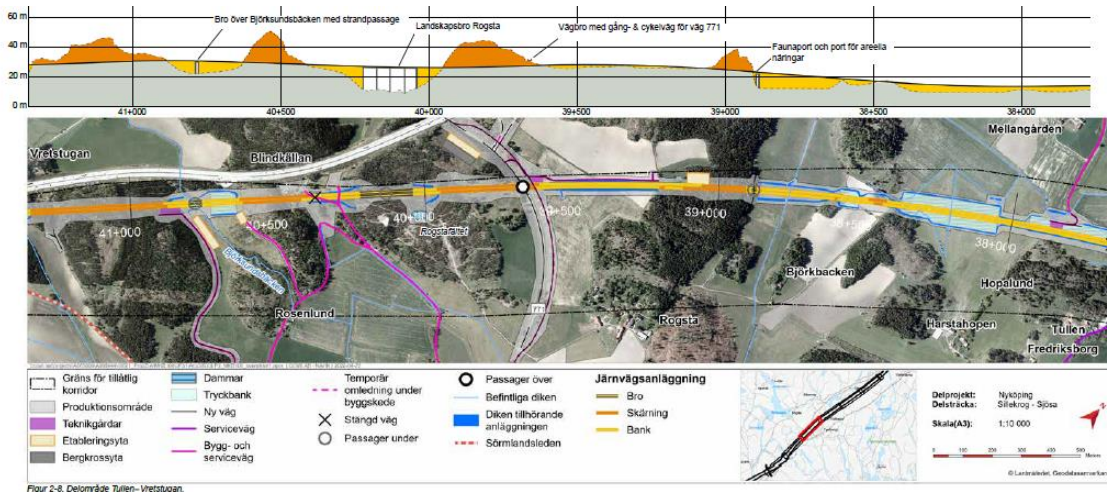
4. Tullen–Vretstugan

Över jordbruksmarken väster om Tullen (km 38+050) anläggs en 330 meter lång tryckbank, se Figur 2-8. Vid Björkbacken anläggs ett brett dike för att hantera vatten från skärningen i sydväst. Här anläggs också en jordbrukspassage längs med skogskanten som också kan fungera som viltpassage. Strax söder om Tystberga trafikplats korsar järnvägen väg 771. Väg 771 höjs och går över banan men bevaras i sitt befintliga planläge. Längs den västra sidan av vägen möjliggörs anläggning av en dubbelriktad gång- och cykelväg, som inte ingår i järnvägsplanen. Under byggtiden kommer väg 771 att ledas om till en tillfällig väg som går parallellt med den befintliga vägen. Strax väster om Ostlänkens passage av väg 771 ligger busstationen i Tystberga. Viltstängsel kommer sättas upp längs väg 771 men är anpassat så att vilt kan passera under vägbron för väg 771. Delområde Tullen–Vretstugan.

Järnvägen korsar sedan vattenskyddsområdet i Tystberga och grundvattenförekomsten Rogstafältet. Strax norr om Ostlänkens passage under väg 771 ansluts en serviceväg till signalskåp (km 39+202 och 39+206) och en teknikgård med radiotorn (km 39+620). Teknikgården är placerad utanför grundvattentäkten. Teknikgården är placerad utanför grundvattentäkten. Genom den östra delen av Rogstafältet, närmast väg 771, finns ett större fornlämningsområde som Ostlänken kommer att passera genom en djup bergsskärning. Skärningen följs av en landskapsbro över den gamla grustäkten i Rogsta. I grustäkten anläggs ett infiltrationsområde som ska ta hand om vatten från skärningen i driftskedet (km 40+000).

Ostlänken går igenom höjdområdet vid Blindkällan och sedan över vattenförekomsten Björksundsbacken som omfattas av miljö kvalitetsnormer (km 40+800). Vattendraget passeras på bro. I skogsområdet söder om Björksundsbacken anläggs en teknikgård

med radiotorn på södra sidan av banan (km 40+867). En ny serviceväg för att ge åtkomst till teknikgården anläggs så nära skogskanten som möjligt för att ta hänsyn till Björksundsbäcken.

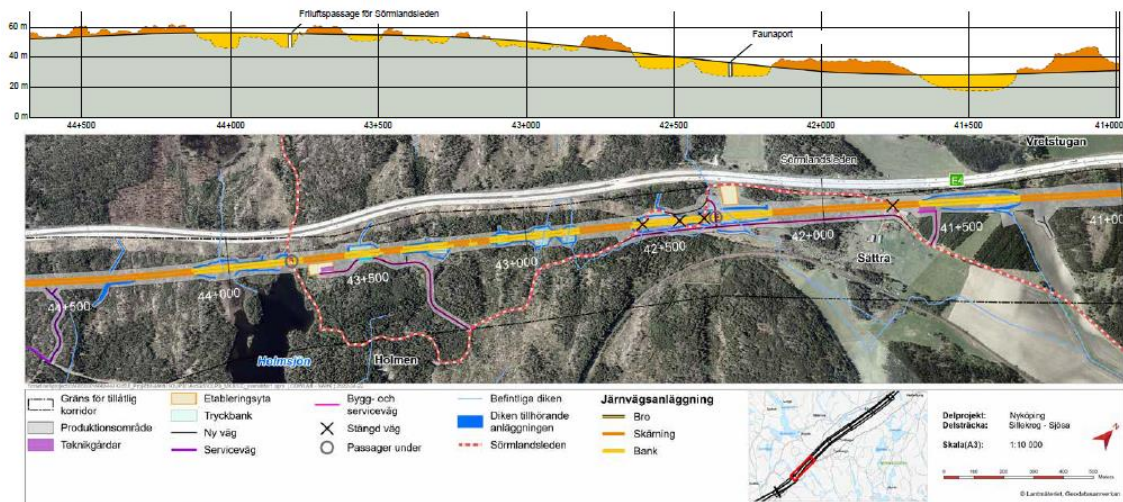


Figur 2-8. Delområde Tullen-Vretstugan.

5. Vretstugan–Holmsjön

I höjd med Vretstugan (km 41+300) korsar banan en enskild väg som stängs och fördes med vändplan. Vid Sättra anläggs en teknikgård med radiotorn på södra sidan av banan (km 41+657). En serviceväg som ansluter till befintlig enskild väg på södra sidan anläggs. Banan korsar vandringsleden Sörmlandsleden ett flertal gånger (km 42+500). Landsvägen där vandringsleden är förlagd leds om på sydöstra sidan av den nya stambanan där den även ger tillgång till signalskåp (km 42+299 och 42+303). Vägen passerar den nya stambanan i en faunaport vid km 42+400. I anslutning till passagen planeras det för en faunabro över E4, som kommer att hanteras genom en separat vägplan. Vägen ansluter till befintlig enskild väg norr om banan och säkrar åtkomst till impedimenten mellan banan och E4.

Ostlänken går genom skogen parallellt med E4. Strax nordost om Holmsjön anläggs en serviceväg för att ge åtkomst till en teknikgård med radiotorn (km 43+672). Vägen har anpassats för att inte inkräkta på de natur- och kulturvärden som finns i området. Där den norra stranden av Holmsjön passeras görs en friluftspassage för Sörmlandsleden. Passagen anknyter till en befintlig passage under E4 (km 43+800).

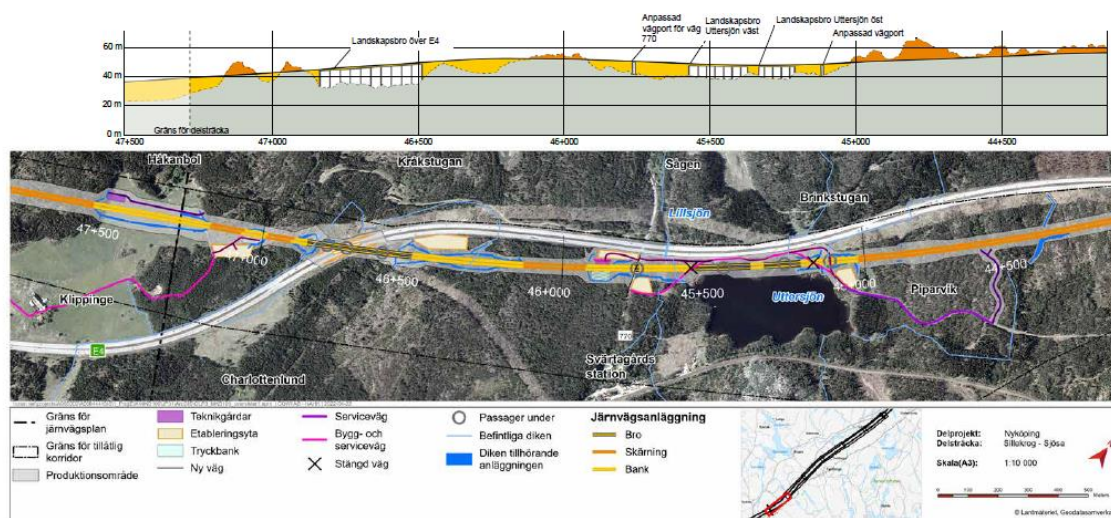


6. Holmsjön–Sjösa (Håkanbol)

Ostlänken fortsätter gå parallellt med E4 genom skogsområdet mot Uttersjön. Mellan Holmsjön och Uttersjön etableras signalskåp (km 44+560 och 44+564) med en serviceväg som ansluter till en befintlig enskild väg (km 44+600), se Figur 2-12.

Längs med Uttersjön kommer Ostlänken att gå på två broar längs med hela norra stranden. Brostöd planeras i vattenområdet. Två passager anläggs vid Uttersjön, en på östra och en på västra sidan. På östra sidan anläggs en passage för en väg som går längs med sjön, mellan Ostlänken och E4. Den ansluter västerut till väg 770 som också har en passage under Ostlänken. En teknikgård med radiotorn (km 45+870) ligger på norra sidan om banan, väster om väg 770. Strax sydväst om Uttersjön korsar Ostlänken E4 (km 46+500). Över motorvägen anläggs en landskapsbro. Ostlänken ligger så pass högt att E4 kan bevaras i sitt befintliga läge, men ett brostöd kommer att etableras mellan körbanorna. Brostödet utformas som ett kryss både i plan och i frontalpla. Utformningen markerar korsningen mellan E4 och Ostlänken och framhäver platsen som en viktig knutpunkt.

Söder om järnvägen, strax efter bron över E4 etableras signalskåp (km 47+019 och 47+023) med en tillhörande serviceväg.



Figur 2-12. Delområde Håkanbol–Sjösa (Håkanbol).

Delsträckor inom järnvägsplan Sjösa–Skavsta

1. Håkanbol–Hagnesta bergtäkt

Delområdet är kuperat och karakteriseras av jordbrukslandskap i dalgångarna och skogsområden på höjderna. I Svärtaåns dalgång rinner Svärtaån som är utpekad ytvattenförekomst och Natura 2000-område. I västra delen av området ligger Hagnesta bergtäkt där berget bryts för att tillverka bland annat bergkross.

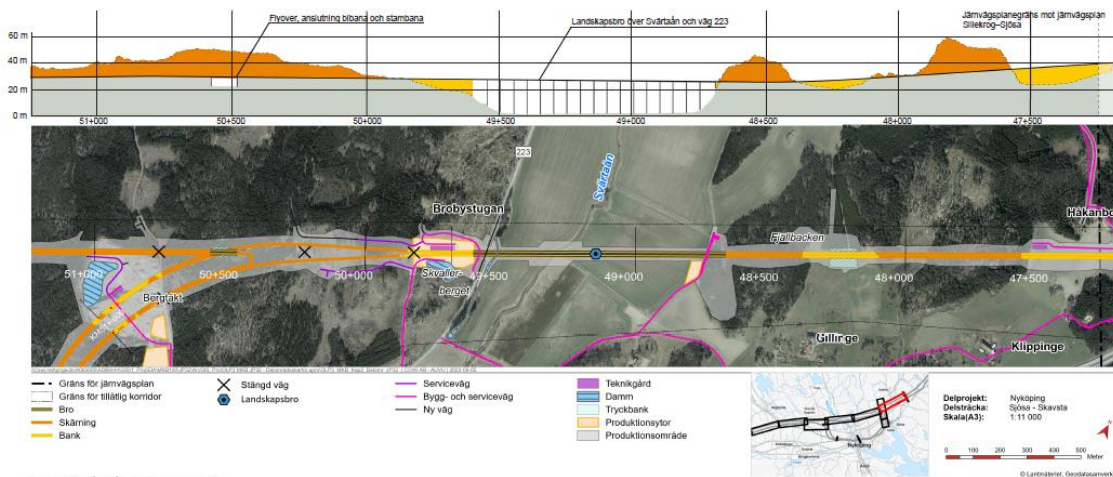
Järnvägsplanen för delsträckan Sjösa–Skavsta tar vid från delsträckan Sillekrog–Sjösa vid Håkanbol (km 47+280). Järnvägen går omväxlande på bank och i skärning i ytterkant på jordbrukslandskapet och igenom skogsmark mot Svärtaåns dalgång. Vid Håkanbol anläggs en teknikgård norr om spåret. Servicevägar anläggs till dessa från norr.

Ett fördröjningsdike norr om Gillinge hanterar vatten från skärningarna på ömse sidor, vattnet släpps i ett utjämnat flöde norrut via befintliga diken till Svärtaån.

Vid Svärtaåns dalgång anläggs en landskapsbro över hela dalgången. Bron är strax under en kilometer lång och innebär att väg 223 på västra sidan och en enskild väg på östra sidan dalgången kan behållas i nuvarande läge samt att Svärtaån inte berörs av anläggningen.

Vid brofästet på västra sidan dalgången anläggs en teknikgård och en parkeringsyta norr om spåret. Den tillhörande servicevägen går under bron och ansluter till väg 223. Söder om spåret anläggs en fördröjningsdamm. Dammens vatten släpps vidare till ett

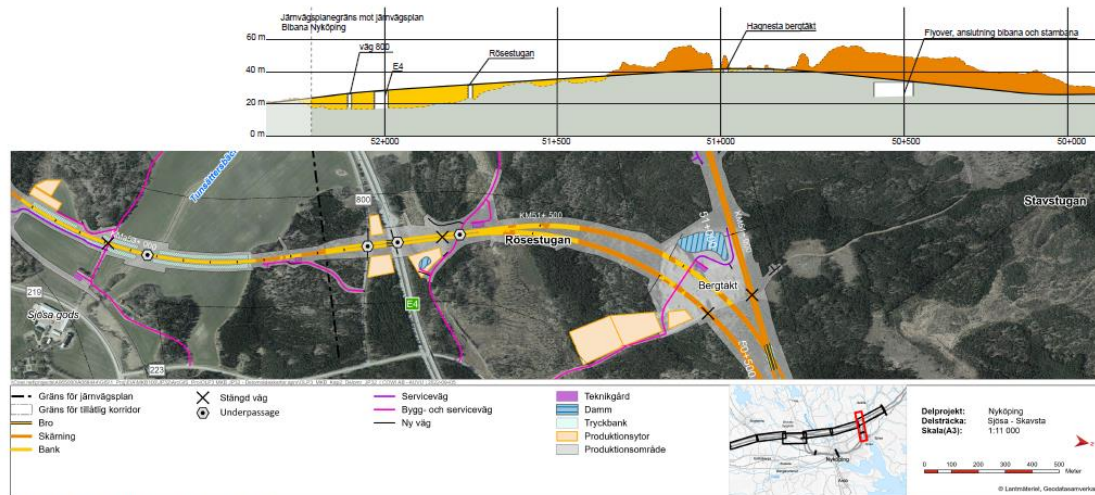
fördröjningsdike längs väg 223 och vidare till Svärtaån. Till dammen dras en serviceväg från en befintlig skogsväg som ansluter till väg 223 söder om anläggningen.



Väster om Svärtaåns dalgång går stambanan i en lång och djup skärning genom berget mot Hagnesta bergtäkt. I skärningen ansluter bibanan till stambanan med två spår varav det ena passerar över stambanan på en bro. Stambanans och bibanans två spår passerar genom bergtäkten på bank. I bergtäkten, mellan stambanan och bibanan, anläggs en fördröjningsdamm som hanterar vatten från delar av skärningen öster om bergtäkten och en teknikgård med ett radiotorn. Till dessa anläggs en serviceväg söderifrån som passerar under bibanespåren i bergtäkten. Vägen kommer inte vara att tillgänglig för allmänheten. Dammen anläggs som en torrdamm, det vill säga en damm utan vattenspegel, för att inte locka fåglar till området. Det utjämnade flödet släpps västerut genom skärningen och till befintligt dikessystem vid Hagnesta.

Bibanans spår tar av söderut i en vid båge och går i skärning och på bank genom ett skogsområde. Norr om E4 passeras en enskild väg, en vägport anläggs i banken och vägens läge justeras något för att få en bättre vinkel för passagen. Norr om vägen, på västra sidan av bibanan anläggs en teknikgård med tillhörande serviceväg. Strax norr om E4, öster om bibanan anläggs en fördröjningsdamm. Dammen hanterar vatten från skärningarna i skogsområdet söder om bergtäkten och det utjämnade flödet släpps till befintligt dikessystem norr om E4.

För passagen av E4 och väg 800 anläggs två broar vilka tillåter bibanan att passera över vägarna i deras befintliga lägen. Söder om broarna går spåren ihop och blir enkelspår. Strax söder om väg 800 tar järnvägsplanen för Bibana Nyköping över vid km 52+270.



Figur 11. Delområde Håkanbol-Hagnesta Bergtäkt, anslutning bilanan.

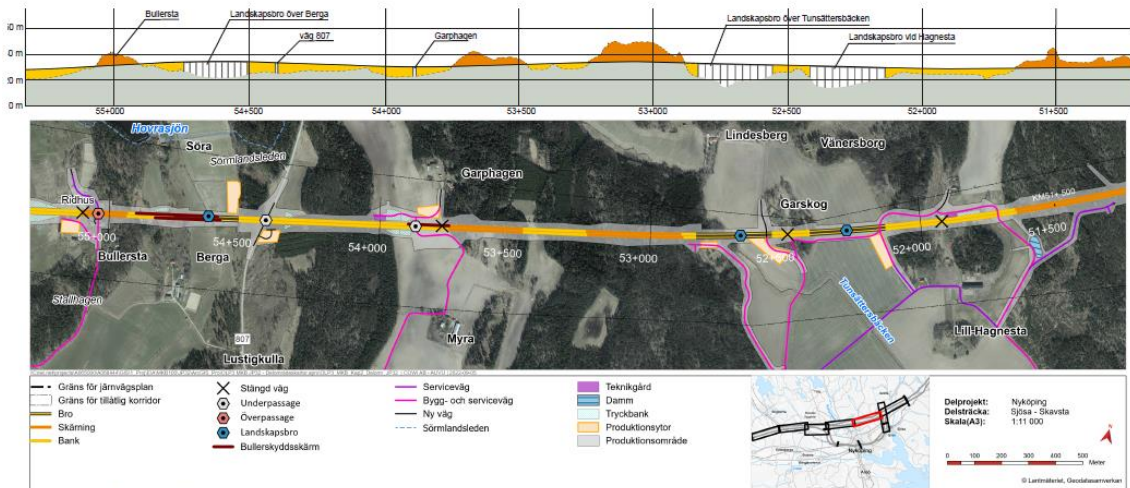
2. Hagnesta bergtäkt–Bullersta

Delområdet (se Figur 13) är kuperat och karakteriseras av jordbrukslandskap i dalgångarna och skogsområden på höjderna. Flera av de mindre höjderna är bebyggda med mindre byar eller gårdsbebyggelse. I en av dalgångarna rinner Tunsättersbäcken som är biflöde till Natura 2000-området Svärtaån.

Från Hagnesta bergtäkt går stambanan i en lång skärning ner mot dalgången och byn Hagnesta. Ett signalskåp söder om spåret kräver en serviceväg som anläggs från väster. I slutet av skärningen anläggs en fördröjningsdamm söder om järnvägen vilken hanterar vatten från skärningen. Vattnet från dammen släpps utjämnat till befintligt åkerdike väster om dammen. Stambanan passerar genom Hagnesta by på bank. Norr om spåret anläggs en tekniskgård. På södra sidan spåret anläggs en bullervall. Den enskilda vägen som idag passerar genom byn dras om väster om brofästet.

Väster om Hagnesta går stambanan på två landskapsbroar över dalgången med ett avbrott för bank över Garskog. Den enskilda vägen som passerar förbi Garskog dras om under landskapsbron på västra sidan höjden. Den västra av de två landskapsbroarna passerar över Tunsättersbäcken. Vid bronns västra landfäste finns ett signalskåp söder om spåret till vilket en serviceväg anläggs söderifrån.

Väster om landskapsbroarna går stambanan omväxlande i skärning och på bank genom ett skogsområde till Garphagen där järnvägen passerar över en mindre dalgång på bank med tryckbank. På norra sidan spåret installeras en bullerskyddsskärm. Den enskilda vägen till fastigheten norr om spåret leds om under spåret, mitt i åkermarken. Norr om järnvägen anläggs en tekniskgård och en serviceväg på tryckbanken. Från Garphagen går stambanan på bank genom ett skogsområde och passerar över väg 807 på bro, vägen behålls i nuvarande läge.



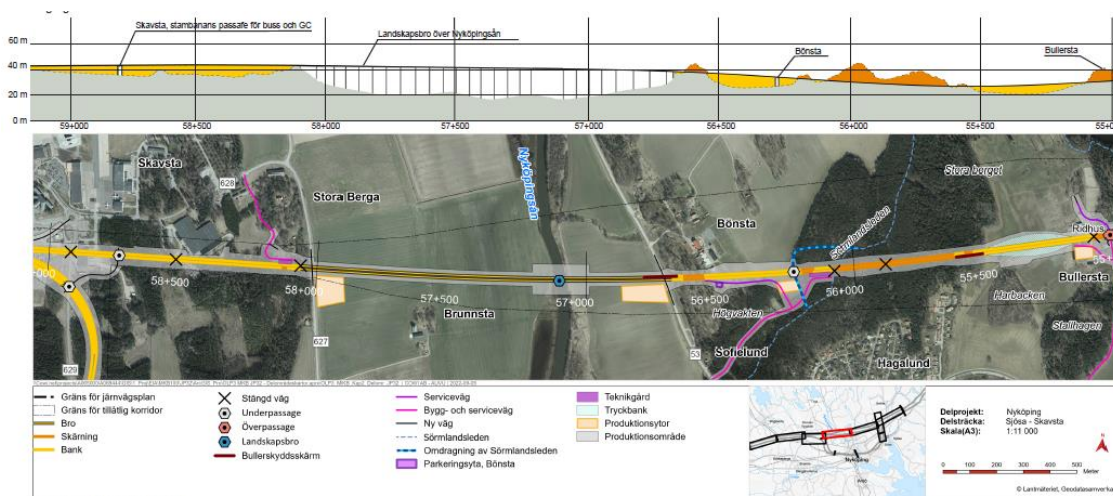
3. Bullersta–Skavsta

Delområdet domineras av Nyköpingsåns dalgång, en bred dalgång där Nyköpingsån rinner omgiven av åker- och betesmark. Ån är en utpekad vattenförekomst. Dalgången och ån är utpekad riksintresse för natur- och kulturmiljövård samt för friluftsliv.

Jordbruksmarken väster om Bullersta passeras på en bank med tryckbank. På södra sidan anläggningen i västra änden av banken anläggs en bullerskyddsskärm. Från Bullersta går järnvägen i en lång skärning genom skogsområdet norr om Hagalund. Skärningen slutar vid Bönsta där stambanan övergår på bank innan den når Nyköpingsåns dalgång. I den västra änden av skärningen anläggs en teknikgård på södra sidan och en kombinerad vilt- och friluftspassage under anläggningen. Järnvägen korsar här vandringsleden Sörmlandsleden som leds om genom passagen. En serviceväg anläggs åt sydväst för att ansluta till väg 53. Vägen ger tillgång till teknikgården och en parkeringsyta på östra sidan Nyköpingsåns dalgång.

Nyköpingsåns dalgång passeras på en cirka 1,4 kilometer lång landskapsbro. Bron innebär att väg 53 och väg 627 kan behållas i nuvarande läge samt att Nyköpingsån inte påverkas av anläggningen. I östra änden av bron installeras en bullerskyddsskärm längs brons norra sida.

Vid brons västra landfäste anläggs en teknikgård och en parkeringsyta med tillhörande serviceväg på norra sidan spåret. Parkeringsytorna på respektive sida om landskapsbron har som syfte att användas som vänd-och parkeringsyta för bussar i händelse av att ett tåg måste evakueras på bron.



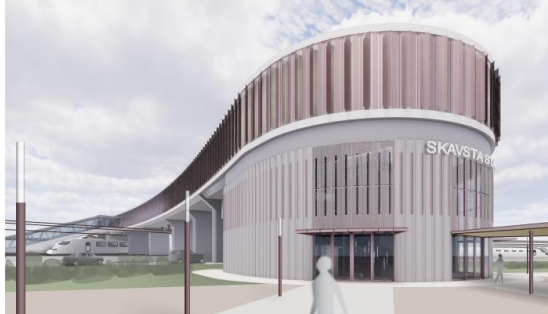
MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

4. Skavsta flygplats

Delområdet sträcker sig längs flygplatsens södra sida. Flygplatsen är riksintresse för kommunikation och på området finns även verksamheter relaterade till flygplatsen och flygverksamhet. Närheten till flygplatsen ställer krav på utformningen av järnvägsanläggningen i form av bland annat höjdrestriktioner. Föroreningar i mark och grundvatten orsakade av den mångåriga flyg- och försvarsverksamheten innebär även att krav ställs på utformning och byggmetoder för att inte riskera att sprida föroreningen ytterligare eller försvåra en framtida sanering. Söder om flygplatsen planerar Nyköpings kommun ett nytt verksamhetsområde.

Stambanan passerar strax söder om Skavsta flygplats på bank med undantag för ett par kortare skärningar vid Gabrielstorp. Bibana Nyköping ansluter söderifrån vid km 62+180, bibanans längdmätning, och löper parallellt med stambanan genom hela delområdet. Stambanan och bibanan passerar över det som i dagsläget är flygplatsens parkering. I detta område anläggs en station på bibanan. En passage för gående anläggs över spåren.

Ett nytt resecentrum med plattformar på bibanan planeras i anslutning till flygplatsen.



Figur 33. Illustration norra entrébyggnaden.

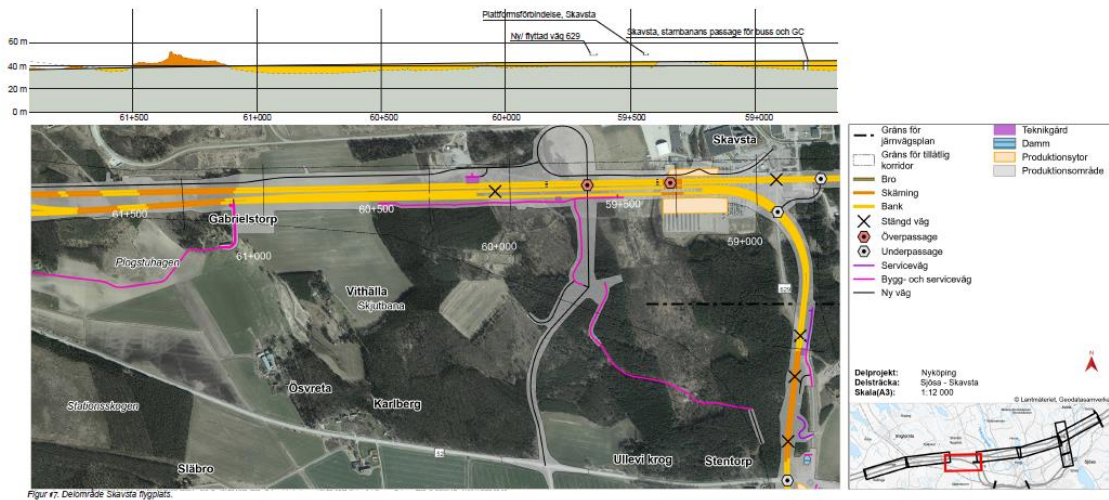


Figur 34. Illustration södra entrébyggnaden.

Väg 629, dagens huvudinfart till flygplatsen, korsas av bibanan inom järnvägsplanen för Bibana Nyköping och stängs därmed. Vägen föreslås ersättas av en ny väg cirka en kilometer västerut. Den nya vägen binder samman väg 52 och flygplatsen. Vägen passerar över järnvägsanläggningen på en bro väster om plattformarna och fortsätter därefter österut, parallellt med spåren, fram till flygplatsen. Vägen ger tillgång till kommunens planerade verksamhetsområde söder om flygplatsen.

Till området öster om bibanan skapas en passage under bibanan och stambanan. En gång- och cykelväg som ersättning för den gång- och cykelväg som i dagsläget löper längs väg 629 till flygplatsen skapas längs den nya vägen. Gång- och cykelvägen hanteras inte inom järnvägsplanen utan i den kommunala planprocessen, i dialog mellan kommunen och Trafikverket.

En ny väg anläggs även västerut på norra sidan anläggningen för att binda samman väg 625 med flygplatsen och väg 52. Vägen ger även tillgång till en teknikgård (km 60+150) på norra sidan spåren. En serviceväg anläggs även söder om spåren vilken ger tillgång till en teknikgård och till de parkeringsspår som anläggs för bibanan. Vid Gabrielstorp anläggs teknikgård med tillhörande serviceväg på södra sidan spåret.



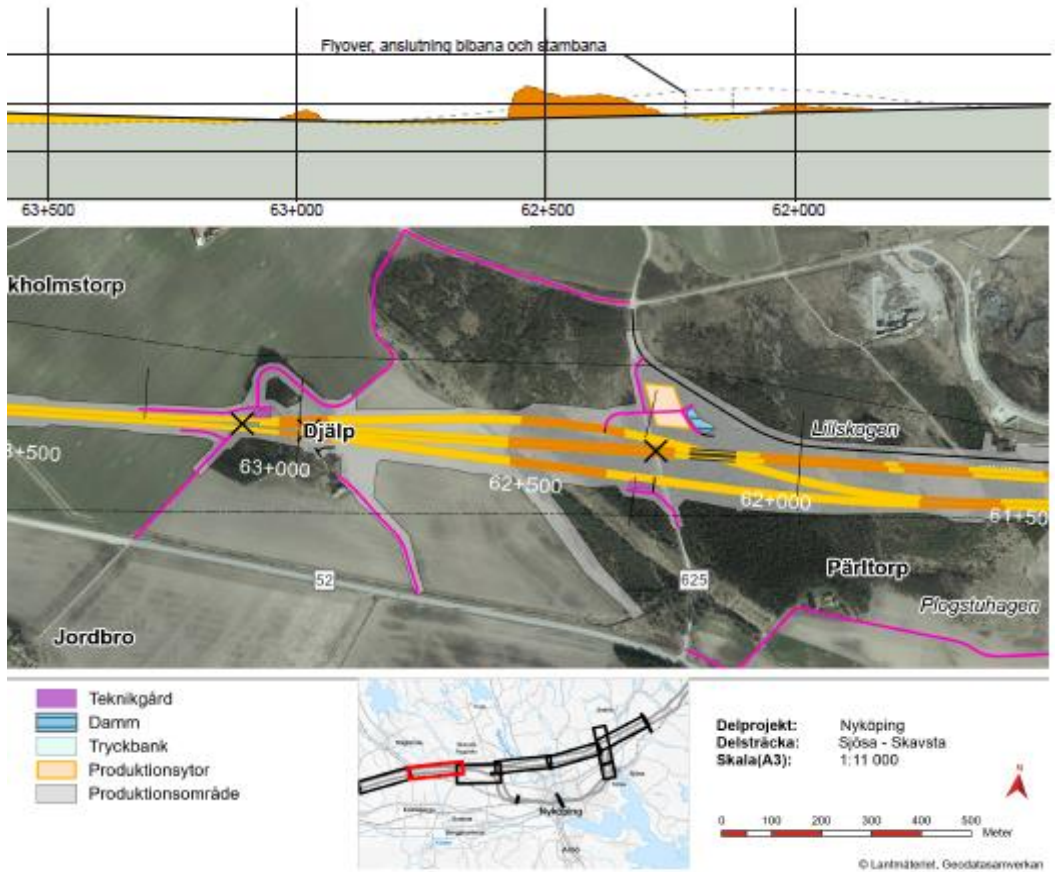
5. Skavsta–Stigtomtamalmen

Delområdet utgörs av ett flackare landskap med framförallt jordbruksmark. På de mindre höjderna ligger bebyggelse och gårdar samlade. Söder om den planerade nya stambanan ligger Larslundsmalmen, utpekad grundvattenförekomst, och Högåsens vattenverk som förser Nyköping med dricksvatten. Järnvägen passerar igenom den sekundära skyddszonen för Högåsens vattenskyddsområde i princip längs hela delområdet vilket innebär att hänsyn måste tas för att inte påverka vattnets kvalitet eller kvantitet.

Vid km 62+176 passerar bibanas ena spår över stambanan för att sedan ansluta till denna vid Djälp. Anläggningen korsar här även väg 625 vilken stängs. Vägen ersätts av den väg som anläggs parallellt med järnvägen till flygplatsen där den även ansluter till väg 52 via den nya väg som ersätter väg 629.

Stambanan och bibanan går i ett antal mindre skärningar genom höjdområdena vid Pärltorp och Djälp. För att hantera vattnet från en av skärningarna anläggs en damm norr om järnvägen. Till dammarna dras en väg för att ge åtkomst för underhåll. Vatten från övriga skärningarna hanteras med fördröjningsdiken. Det utjämnade flödena släpps till Idbäcken som rinner längs väg 52 söder om järnvägen. Två teknikgårdar med tillhörande servicevägar anläggs även i området. En söder om järnvägen vid km 62+316 och en norr om järnvägen vid Djälp (km 63+075).

Väster om Djälp slutar denna delsträcka vid 63+300.



Slutligen

Detta underlag ska endast ses som en översiktlig information om hur kommande anläggning skulle kunna bli. Underlag kan komma att ändras och behöver inte överensstämma med kommande förfrågningsunderlag.

Dokumentdatum: 22 december 2022

KONTAKTUPPGIFTER

Frågor om projekt/entreprenad

Mikael Bosma, projektledare
 Telefon: 010-123 53 98
 mikael.bosma@trafikverket.se

Frågor om upphandling

Pelle Hovland, Inköpsansvarig
 Telefon: 010-123 07 74
 pelle.hovland@trafikverket.se