

## Ställningstagande om preliminär rangordning av studerade korridorer inom Kompletterande lokaliseringsutredning, Bibana Nyköping, Ostlänken, inför formell granskning

### Inledning

Trafikverket har föreslagit regeringen att projekt Ostlänken, inklusive Bibana Nyköping, ska tillåtlighetsprövas och underlag för den prövningen är järnvägsutredningar inklusive MKB från 2009-2010 (JU 2009-2010) och kompletteringar gjorda t.o.m. mars 2010 samt kompletterande underlag från 2014 och 2015. Med anledning av förändrade förutsättningar gällande framtida trafikering jämfört med tidigare utredningar har Trafikverket Region Öst omprövat placeringen av Skavsta station samt ytterligare utrett lokaliseringen av Bibana Nyköping väster om Nyköpings resecentrum.

Det slutgiltiga ställningstagandet om rangordning kommer att göras av Trafikverkets generaldirektör efter genomförd formell granskning av den kompletterande lokaliseringsutredningen samt efter den kompletterande beredningsremissen inför regeringens tillåtlighetsprövning.

För redovisning av ändamål, bakgrund, ändrade förutsättningar, studerade alternativ, miljöaspekter, restid och samhällsekonomi samt bedömningskriterier hänvisas till upprättad Granskningshandling - Kompletterande lokaliseringsutredning, Bibana Nyköping, Ostlänken, 2017-10-19.

### Ställningstagande om preliminär rangordning

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

1. Utredningsalternativ 1 (UA1) – Kort bibana med Skavsta station på bibanan
2. Lång bibana med Skavsta station på huvudbanan
3. Kort bibana med Skavsta station på huvudbanan

### Motiv för det preliminära ställningstagandet

#### Förutsättningar

Transportpolitikens övergripande mål att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet utgör grunden för ställningstagandet. Därutöver har bedömningar gjorts med avseende på Ostlänkens ändamål och projektmål samt med avseende på de nya

trafikeringsuppgifter som framkommit i samband med det pågående utredningsarbetet av en höghastighetsjärnväg mellan Stockholm och Göteborg respektive Malmö.

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

Trafikverket Region Öst bedömer vidare att det som är alternativskiljande, och som varit föremål för avvägningar, är graden av uppfyllelse av projektmålen för restider och turtäthet (tillgänglighet), kulturmiljö och barriäreffekter (miljökonsekvenser) samt samhällsnyttan i ett långsiktigt perspektiv.

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

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

### Uppfyllelse av restidsmål och mål om turtäthet

#### *Restidsmål*

Restidsmålet för Stockholm – Göteborg (2 timmar och 15 minuter) bedöms kunna nås oavsett alternativ eftersom höghastighetstågen inte kommer att trafikera bibanan.

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

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

#### *Mål om turtäthet*

Målen om turtäthet för de s.k. storregionala tågen (2 tåg per timme och riktning) bedöms nås oavsett alternativ på kortare sikt (från och med idrifttagandet av Ostlänken och ett antal år framåt).

Mål om turtäthet för Skavsta saknas då målen är satta med utgångspunkt i arbetspendling. Två tåg per timme och riktning får emellertid anses som en rimlig målsättning även för Skavsta.

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

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



### Jämförelse av miljökonsekvenser

Kort bibana bedöms innebära påtaglig skada på riksintresse för kulturmiljövården och därmed inte uppfylla Ostlänkens miljömål.

Lång bibana med anslutningarna till huvudbanan berör riksintresse för dricksvattenförsörjning samt flera arkeologiska objekt med högt och mycket högt kulturvärde. UA1 går i kanten av riksintresse för kulturmiljö men bedöms inte innebära påtaglig skada.

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

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

### Jämförelse av samhällsekonomisk nytta

Den jämförande samhällsekonomiska bedömningen visar att UA1 och Kort bibana har något större samhällsnytta jämfört med Lång bibana. Kalkylen har emellertid inte beaktat ett på längre sikt fullt utbyggt höghastighetssystem, då den största nyttan med UA1 och Kort bibana bedöms uppstå.

### Yttranden och synpunkter i samband med samråd

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

### Samlad bedömning

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

Einar Schuch  
Regional direktör  
Planering region öst  
Eskilstuna, 2017-10-20

Malin Holen  
Projektchef Ostlänken  
Solna, 2017-10-20