

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Ostlänken, delen Klinga-Bäckeby

Norrköpings kommun, Linköpings kommun, Östergötlands län

Järnvägsplan, 2022-05-02



Trafikverket

Postadress: 172 90 Sundbyberg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Kontaktperson Trafikverket: Ove Morin

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse Ostlänken, delen Klinga-Bäckeby, Norrköpings kommun, Linköpings kommun, Östergötlands län

Dokument-ID: OLP2-01-075-023-0_0-3801

Författare: Sweco

Dokumentdatum: 2022-05-02

Ärendenummer: TRV 2014/72082

Version: _

Innehåll

1. SAMMANFATTNING	4
2. INLEDNING	6
2.1 Syfte med samråd	6
2.2 Samrådets omfattning	6
2.3 Beslut om tillåtlighet enligt 17 kapitlet miljöbalken	6
2.4 Avsiktsförklaring.....	6
2.5 Planläggningsbeskrivning	7
2.6 Samråd i tidigare skeden	7
3. SAMRÅD I JÄRNVÄGSPLANESKEDET	10
3.1 Samrådskrets	10
3.2 Samrådsaktiviteter i järnvägsplaneskedet	11
3.3 Underlag.....	34

1. Sammanfattning

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådsprocessen för Ostlänken, delprojekt Norrköping, sträckan Klinga-Bäckeby har bedrivits, inkomna synpunkter från myndigheter, allmänheten, enskilda särskilt berörda samt övriga berörda myndigheter och organisationer samt hur synpunkterna behandlats av Trafikverket.

Samråd har tidigare genomförts i förstudie 2001–2003 och i järnvägsutredning 2008–2010. Synpunkter på vilka korridorer som ska studeras och olika korridorers för- och nackdelar förekommer i merparten av de inkomna yttrandena under förstudie och järnvägsutredning.

I järnvägsplaneskedet har samrådsprocessen genomförts genom dels kontinuerliga möten med Länsstyrelsen i Östergötlands län, Norrköpings kommun och övriga myndigheter och organisationer, dels öppet hus för allmänhet, lokala intresseföreningar, fastighetsägare och verksamhetsutövare. Samråd genom personliga kontakter och möten med berörda fastighetsägare har även genomförts. Uppdaterad information och status kring projektet har funnits på projektets webbplats.

I maj 2016 samrådde Trafikverket kring förslag till spårlinje på sträckan Klinga-Bäckeby som även innefattar en kortare sträcka norr om Klinga-Bäckeby, vilken numera ingår i järnvägsplanen för Loddby-Klinga. En samrådsremiss lämnades till Länsstyrelsen i Östergötlands län och Norrköpings kommun. Allmänheten, enskilda särskilt berörda samt övriga berörda myndigheter och organisationer hade möjlighet att ta del av information om den föreslagna spårlinjen vid öppet hus i Kimstad. De sammanlagt cirka 150 besökarna gavs även möjlighet att ställa frågor vid bemannade stationer. Information om den föreslagna spårlinjen fanns även på projektets webbplats. Under samrådet inkom cirka 25 skriftliga synpunkter. Synpunkterna berörde bland annat påverkan på egen fastighet och vattenbrunn, projekt Ostlänken som helhet, förslag till annan dragning mellan Lövstad trafikplats och Bäckeby och förslag till tunnel i stället för bro vid passagen av Göta kanal.

I mars/april 2017 genomfördes ett samråd kring de allmänna vägar som påverkas av Ostlänken. En samrådsremiss skickades till Länsstyrelsen i Östergötlands län, Norrköpings kommun och Östgötatrafiken och samtliga inkom med sina skriftliga yttranden. För allmänhet och enskilda fanns samrådsunderlaget tillgängligt för synpunkter på projektets webbplats. Inga skriftliga synpunkter inkom.

I april/maj 2019 samrådde Trafikverket kring ett nytt förslag till spårlinje för Ostlänken på delen Riksvägen-Bäckeby (där sträckan Riksvägen-Klinga numera ingår i järnvägsplanen för delen Loddby-Klinga och sträckan Klinga-Bäckeby numera ingår i järnvägsplanen för delen Klinga-Bäckeby). Trafikverket informerade om det nya förslaget till spårlinje genom brevutskick och annonsering i dagspress med hänvisning till ytterligare information på projektets webbplats. I samrådsretsen ingick boende upp till 500 meter utanför korridorsgränsen samt de myndigheter och organisationer som antogs vara berörda. Totalt bjöds cirka 400 berörda in till samrådet genom personligt brev. Trafikverket har tagit emot drygt 25 skriftliga synpunkter, varav drygt 10 kommer från myndigheter och organisationer och resterande från fastighetsägare, rättighetsägare och allmänhet.

I februari till april 2020 samrådde Trafikverket om anläggningens utformning för Ostlänken på delen Klinga-Bäckeby. Trafikverket informerade om anläggningens utformning genom brevutskick och annonsering i dagspress med hänvisning till ytterligare information på projektets websida. I samrådsretsen ingick fastighetsägare upp till 200 meter utanför de planerade spåren eller som bedömdes påverkade av tillfälliga nyttjanderätter och/eller ljudnivåer över gällande riktvärden, samt de myndigheter och organisationer som ansågs

vara berörda. Totalt bjöds cirka 280 berörda hushåll in till samrådet i ett personligt brev. Cirka 100 personer valde att besöka det öppna hus som hölls 4–5 mars. Mellan den 21 februari och 2 april kunde skriftliga synpunkter lämnas in till Trafikverket. Totalt tog Trafikverket emot cirka 40 skriftliga synpunkter, varav cirka 30 kom från berörda myndigheter och organisationer och resterande från allmänheten.

2. Inledning

Ostlänken har utretts i olika planerings- och planläggningskedan under ett flertal år i enlighet med de planeringsprocesser för väg och järnväg som regleras i väglagen, lag om byggande av järnväg och miljöbalken.

Den 1 januari 2013 trädde en rad lagändringar i kraft. Syftet med de nya lagändringarna var bland annat att förenkla planläggningsprocessen och att få tydlighet i att samråd är en fortlöpande process som pågår under hela planläggningen.

Eftersom planeringen av Ostlänken har pågått under en lång tid har processen som föregått järnvägsplanen skett enligt en tidigare lagstiftning. Innan lagändringarna trädde i kraft gällde att processen skulle omfatta tre utredningsskedan (förstudie, järnvägsutredning och järnvägsplan), eftersom olika alternativ var tänkbara och projektet kunde antas medföra betydande miljöpåverkan. Projektet upprättade därvid erforderliga förstudier samt en järnvägsutredning. Järnvägsplan är det skede där detaljutformning och markanspråk fastställs.

2.1 Syfte med samråd

En viktig del vid planeringen är dialogen med alla som berörs. Samråd är alla de muntliga och skriftliga kontakter som sker med myndigheter, organisationer, sakägare och allmänhet om utbyggnaden. Syftet med samråd är dels att samla in den kunskap som finns om det aktuella området, dels att identifiera de synpunkter och intressen som är viktiga för planeringsarbetet.

2.2 Samrådets omfattning

Samrådsredogörelsen omfattar alla samrådsformer under planskedet fram till utställning/granskning.

Under arbetet med förstudierna och järnvägsutredningen genomfördes också samråd som dokumenterades i separata samrådsredogörelser. I den här samrådsredogörelsen är även dessa samråd sammanfattade.

Inkomna synpunkter vid samråd inför tillståndsansökan för vattenverksamhet redovisas i en särskild samrådsredogörelse som biläggs ansökan till mark- och miljödomstolen.

2.3 Beslut om tillåtlighet enligt 17 kapitlet miljöbalken

Regeringen beslutade den 16 april 2015 med stöd av 17 kapitlet 3 § miljöbalken att tillåtligheten av Ostlänken ska prövas enligt 17 kapitlet miljöbalken. Den 7 juni 2018 meddelade regeringen tillåtlighet enligt 17 kapitlet miljöbalken (dnr M2015/03829/Me, TRV dnr 2014/35728:16). För beslutet gäller en korridor inom vilken järnvägen ska lokaliseras och beslutet är också förenat med elva villkor för att säkerställa miljöhänsyn.

2.4 Avsiktsförklaring

I juni 2014 undertecknade Norrköpings kommun och Trafikverket *Avsiktsförklaring – Ostlänken inom Norrköpings kommun*. I avsiktsförklaringen läggs grunderna för samarbetet mellan kommunen och Trafikverket. Parterna ska bland annat samverka för en fortgående planläggningsprocess så att Ostlänken kan drivas mot byggstart och mot

färdigställande med all den koordinering som behövs. Planeringen för en parallell planläggningsprocess ska fortgå till och med lagakraftvunna järnvägsplaner.

2.5 Planläggningsbeskrivning

I planläggningsbeskrivningen klarläggs syftet med samråd, vilka samrådsformer som planeras, när samråd är tänkt att genomföras och vilken samrådskrets är tänkt att vara. Planläggningsbeskrivningen ska användas som stöd för styrning och genomförande av kommunikationen som sker med både interna och externa intressenter. Syftet är att redan i ett tidigt skede av planläggningsprocessen tydliggöra vad arbetet innebär och vilka ytterligare samråds- och beslutstillfällen som är att förvänta.

Planläggningsbeskrivningen för delsträcka Klinga-Bäckeby har uppdaterats vid följande tillfällen: 2015-10-02, 2016-06-14, 2017-02-13, 2017-11-23, 2019-04-08 och 2020-06-17.

Planläggningsbeskrivningen finns tillgänglig på projektets webbplats.

2.6 Samråd i tidigare skeden

Under arbetet med förstudierna och järnvägsutredningen hölls samråd med länsstyrelsen, berörda kommuner, ideella föreningar som enligt stadgar har till ändamål att ta tillvara naturskydds- eller miljöskyddsintressen samt med allmänheten.

2.6.1 Samråd under förstudien

Samråd med olika intressenter skedde vid ett flertal tillfällen under arbetets gång. Möten med allmänheten hölls i samtliga berörda kommuner. Annonsering skedde i lokala tidningar 14 dagar före samrådsmötena. Representanter för berörda kommuner, länsstyrelser, angränsande projekt samt dåvarande Banverket bereddes tillfälle att träffas och utbyta åsikter vid regelbundna planerings- och projektmöten. Möte med olika intressegrupper hölls efter behov och önskemål med exempelvis hembygdsföreningar, LRF och Naturskydds-föreningen.

Länsstyrelsen i Södermanlands län beslutade den 9 oktober 2002 att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan enligt miljöbalken.

Nedan sammanfattas de samråd som berör delsträckan Klinga-Bäckeby.

Länsstyrelsen i Östergötlands län

Länsstyrelsens ställningstagande till förstudien var att

- det fanns goda motiv och förutsättningar för att snabbt gå vidare med en järnvägsutredning
- de kompletteringar som erfordras kan göras i kommande järnvägsutredning
- det var inte självklart att en järnvägsutredning ska utreda samma tre huvudalternativ som förstudien.

Norrköpings kommun

Norrköpings kommun ansåg att Ostlänken var ett mycket viktigt samhällsutvecklingsprojekt ur regionala och nationella perspektiv. Ostlänken knyter samman två av landets största arbetsmarknadsregioner vilket ger möjlighet att förstärka landets viktigaste kunskapsaxel,

skapar utrymme och kapacitet för godstrafik liksom fortsatt utveckling av hållbar persontrafik.

Statliga myndigheter

Boverket ansåg att den befintliga banan var en viktig resurs att ta vara på för regional person- och godstrafik. Samverkan mellan transportslagen, en transportpolitisk fråga, var en angelägen fråga i det fortsatta utredningsarbetet.

Naturvårdsverket ansåg att frågor som måste besvaras i fortsatt planeringsarbete var till exempel vilken påverkan byggandet och drift av järnvägen kan innebära på livsmiljöer och arter i Natura 2000-områden. Buller och vibrationer ska få en stor tyngd i fortsatt utredningsarbete.

Riksantikvarieämbetet noterade att det i förstudien angavs att det fortsatta utredningsarbetet avseende kulturmiljön bör fokusera på inventering av kulturmiljöer och fornlämningar för aktuella korridorer där miljöer och objekt kartläggs. Det ansågs viktigt att minska omfattningen av intrång i värdefulla kulturmiljöer och fornlämningar genom noggranna studier av korridorens plan och profil.

Statens väg- och transportinstitut (VTI) ställde sig mycket positiv till de tankegångar som låg bakom projektet.

Regionala trafikintressenter

Tågoperatörerna ansåg att alternativa trafikupplägg var avgörande frågor och tänkbara strategier för en stegvis utbyggnad av tågsystemen.

Östgötatrafiken menade att Ostlänken låg helt i linje med ambitionerna att utveckla hållbart transportsystem i landet och Europa och bör prioriteras i banhållningsplanen.

Allmänhet och intressegrupper

Synpunkterna från allmänhet och intressegrupper omfattade bland annat järnvägssträckningar, stationslägen, korridorval, värdefulla områden men även specifika frågor såsom hur den egna bostaden drabbas.

2.6.2 Samråd under järnvägsutredningen

Samråd hölls fortlöpande med myndigheter, kommuner, allmänhet och miljöorganisationer under järnvägsutredningens gång. Fördjupade samråd gällande kulturmiljö hölls, vilket bland annat ledde till att separata värdebeskrivningar togs fram för berörda riksintresseområden. Ett flertal yttranden inkom under utställelsen. Flera instanser förordade blå korridor på sträckan Norrköping (Loddby)-Linköping. Yttranden finns i sin helhet i järnvägsutredningens samrådsredogörelse.

Inledande samrådsmöten hölls hösten 2004 och uppföljande samrådsmöten hölls i december 2006. Utöver dessa samrådstillfällen har särskilda samråd hållits bland annat i samband med korridorutvidgningar. Banverket besökte samtliga berörda kommuner efter önskemål och även de tre inblandade länsstyrelserna (Östergötland, Södermanland och Stockholm). Järnvägsutredningarna ställdes ut samtidigt på sju platser längs med sträckan samt tillgängliggjordes digitalt på Banverkets hemsida. Nyhetsbrev skickades ut till 170 000

hushåll och verksamheter i direkt berörda kommuner. Annonsering skedde i ett flertal dagstidningar.

Nedan sammanfattas de samråd som berör delsträckan Klinga-Bäckeby.

Länsstyrelsen i Östergötlands län

Länsstyrelsen bedömde att både blå och grön korridor var möjliga att utreda vidare för utbyggnad mellan Norrköping och Bäckeby, men förordade blå korridor med en dragning öster om E4 vid passagen av riksintresset Lövstad. Röd korridor söderut från Norrköping C ansågs olämplig främst på grund av intrånget i riksintresset för kulturmiljö vid Himmelstalund.

I det fall grön korridor väljs för delen Norrköping-Bäckeby bedömde länsstyrelsen att det var viktigt att järnvägen gavs en så nordlig sträckning som möjligt över Göta kanal för att begränsa påverkan på riksintresset.

Norrköpings kommun

För avsnittet mellan Norrköping C och Bäckeby ansåg Norrköpings kommun att blå korridor var mest fördelaktig. Blå korridor följer Södra stambanan och E4 vilket medför att barriäreffekten och fragmentiseringen av naturområden skulle minimeras, bullerpåverkan koncentreras och insatser vid tillbud underlättas.

Statliga myndigheter

Riksantikvarieämbetet pekade på vikten av att bedöma om projektet medför påtaglig skada på riksintressen vilket ledde till fördjupningar inom kulturmiljön vid främst Lövstad. Senare gjordes också en korridorutvidgning på sträckan.

Naturvårdsverket anförde blå korridor på sträckan mellan Norrköping C-Bäckeby.

I övrigt avstår myndigheterna från att lämna synpunkter på korridorval utan uppmärksammar på frågor inom respektive ansvarsområde till vilka den fortsatta planeringen och utredningsarbetet ska eller bör ta hänsyn.

Regionala trafikintressenter

Tågoperatörerna påpekade vikten av att de uppsatta restidsmålen kan uppfyllas och ansåg att korridorval och tunnelutformning bör innehålla potential för framtida utbyggnad till nivån 360–380 km/tim.

Regionförbundet Östsam tog inte ställning till val av korridor men betonade vikten av att samarbetsandan och erfarenheterna av de parallella planeringsprocesserna, som arbetet med järnvägsutredningen inneburit, tas tillvara i det fortsatta arbetet.

Östgötatrafiken kunde inte se några varianter som på ett påtagligt sätt skulle inverka på Östgötatrafikens möjligheter att lösa sitt uppdrag som trafikhuvudman. Avreglering av tågtrafiken kan komma att skapa andra förutsättningar.

Allmänhet och intressegrupper

Synpunkterna från samrådsmöten hösten 2004 spände över såväl förslag till järnvägssträckningar, stationslägen, korridorval, värdefulla områden som enskilda frågor.

Synpunkter som hanterades vidare i järnvägsutredningen rörde bland annat värdefulla natur- och kulturmiljöer, viltområden och riksintresset Lövstad slotts parkmiljö. Röd korridor ansågs skona miljöer då den ligger vid motorvägen som redan ger störning medan grön ansågs medföra stor påverkan på naturmiljöer.

3. Samråd i järnvägsplaneskedet

3.1 Samrådsrets

Nedan förtecknas den samrådsrets, exklusive berörd allmänhet, som Trafikverket haft samråd med någon gång under järnvägsplaneskedet.

Myndigheter och organisationer

4:e Storstadsregionens kommunalförbund
Arbetsmiljöverket
Barnombudsmannen
Bergstaten
Boverket
Branschföreningen Tågoperatörerna
Elsäkerhetsverket
Energimyndigheten
Fastighetsägarna GRF & Mittnord
Fastighetsägarna Mellansverige
Finspångs kommun
Folkhälsomyndigheten
Fortifikationsverket
Företagarna Norrköping
Försvarmakten
Havs- och vattenmyndigheten
Hyresgästföreningen
Jordbruksverket
Katrineholms kommun
Kemikalieinspektionen
Kimstad företagareförening
Kommunala Lantmäterikontoret Norrköpings kommun
Landstinget i Östergötlands län
Lantbrukarnas Riksförbund
Lantmäteriet
Linköpings kommun
LRF kommungrupp
LRF Konsult
LRF Östergötland
Luftfartsverket
Länsstyrelsen i Södermanlands län
Länsstyrelsen i Östergötlands län
MSB (Myndigheten för samhällsskydd och beredskap)
Naturvårdsverket
Nodra
Norrköpings Företagsgrupp
Norrköpings kommun
NTF (Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande)
Nyköping – Östgötalänken AB
Nyköpings kommun
Oxelösunds kommun
Polismyndigheten i Linköping
Post- och telestyrelsen
Region Östergötland
Regionförbundet Sörmland
Regionförbundet Östsam
Riksantikvarieämbetet
Räddningstjänsten Östra Götaland
Statens geotekniska institut SGI
Sveriges Geologiska Undersökning SGU
Sjöfartsverket
Skogsstyrelsen
Skärblacka företagareförening
Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut SMHI
Småbrukarna
Socialstyrelsen
Statens fastighetsverk
Strålsäkerhetsmyndigheten

Svensk Handel i Norrköping Svenskt näringsliv
Sveriges Åkeriföretag
Söderköpings kommun
Sörmlands kollektivtrafikmyndighet
Tillväxtverket
Trafikverket
Transportstyrelsen
Östsvenska handelskammaren

Föreningar

Bygdegårdarnas Riksförbund Östergötland
Entomologiska Föreningen i Östergötland
Friluftsförbundet Norrköping
Fältbiologerna Rikskansli
Föreningen Sörmlandsleden
Jägarförbundet i Östergötland och Kalmar län
Kimstad byalag
Kimstad Hembygdsförening
Korpen Norrköpings Motionsidrottsförening
Länsbygderådet i Östergötland
Miljöförbundet Jordens Vänner
Naturskyddsföreningen
Norrköpings Idrottsförbund
Norrköpingsortens Ryttsförening
NTF Sörmland-Östergötland
Skärkinds byalag
Svenska Cykelförbundet
Svenska kyrkan
Svenska turistföreningen
Vånga Bygdegård
Vångabygdens utvecklingsgrupp
Östergötlands Hembygdsförbund
Östergötlands Idrottsförbund
Östergötlands Naturhistoriska Förening
Östergötlands Orienteringsförbund
Östergötlands Ornitologiska Förening

Ledningsägare

3GIS AB
E.ON Sverige AB
Norrköping Vatten AB
Skanova
Svenska kraftnät
Tele2 Sverige AB
Telenor Sverige
Telia Sverige Net Fastigheter AB
Teracom AB
Vattenfall AB
Vattenfall Eldistribution AB

Trafikbolag

AB Göta kanalbolag
Jernhusen AB
Linköping City Airport
Norrköping Airport AB
Norrköping Spårvägar AB
Norrköpings Hamn och Stuveri Aktieföretag
Stockholm Skavsta Flygplats
Östgötatrafiken AB

I järnvägsplaneskedet genomfördes samråd med länsstyrelsen, berörda kommuner, de enskilda som särskilt berörs och berörda regionala kollektivtrafikmyndigheter samt även de övriga statliga myndigheter, den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda.

För att nå ut till boende och fastighetsägare i anslutning till projektet har inbjudan skickats ut till en samrådsrets som avgränsats enligt följande:

- Samråd inklusive öppet hus - förslag till spårlinje. Inbjudan skickades ut till fastighetsägare inom ett område motsvarande tillåtlighetskorridoren och cirka 500 meter utanför denna.
- Samråd om nytt förslag till spårlinje Riksvägen-Bäckeby. Inbjudan skickades ut till boende inom ett område motsvarande tillåtlighetskorridoren och cirka 500 meter utanför denna.
- Samråd inklusive öppet hus – anläggningens detaljutformning. Inbjudan skickades ut till fastighetsägare inom ett område motsvarande cirka 200 meter ut på vardera sida om de nya spåren samt de som bedömdes påverkade av tillfälliga nyttjanderätter och de som bedöms bli påverkade ljudnivåer över gällande riktvärden.

3.2 Samrådsaktiviteter i järnvägsplaneskedet

I det här kapitlet beskrivs de samrådsaktiviteter som genomfördes i järnvägsplaneskedet. Aktiviteterna redovisas i kronologisk ordning med uppgift om vilka huvudsakliga sakfrågor varje aktivitet omfattade, vilka särskilda frågor och synpunkter som framfördes samt Trafikverkets bemötande av dem (*kursiverad text*). Inledningsvis beskrivs de kontinuerliga möten som hölls med myndigheter och organisationer.

Under järnvägsplaneskedet har gränsen för järnvägsplanen flyttats. Till och med samråd i maj 2016 låg gränsen längre norrut och inkluderade en sträcka norr om trafikplats Lövestad. Genomförda utredningar om lokalisering av spårlinje har utgått från ett större påverkansområde och tagit hänsyn till bland annat hur spårlinjen påverkar Natura 2000-området Borg, som ligger strax norr om gränsen för delen Klinga-Bäckeby, samt hur spårlinjen påverkar väg E4.

3.2.1 Kontinuerliga möten med myndigheter, företag och organisationer

Norrköpings kommun

Sedan hösten 2014 har Trafikverket och Norrköpings kommun löpande haft möten med regelbundna avstämningar av bland annat Ostlänkens projektläge, vattenfrågor och avtalsfrågor. Separata regelbundna avstämningsmöten har hållits gällande samordning av järnvägsplan/detaljplaner och planering av samrådsaktiviteter.

Under våren 2021 har samråd skett med Norrköpings kommun angående undantag från krav på bygglov för de spårnära bullerskyddsskärmar som fastställs i järnvägsplanen. Under samrådet har skärmarnas utseende, läge och höjd beskrivits och visats i underlag som översänts till kommunen. Beslut av Norrköpings kommun om att spårnära bullerskyddsskärmar undantas från krav på bygglov mottogs av Trafikverket den 12 oktober 2021.

Linköpings kommun

Skriftligt samråd angående anslutande bygg- och servicevägar i Linköpings kommun har skett med kommunen. Linköpings kommun har inga synpunkter i frågan.

Länsstyrelsen i Östergötlands län

Trafikverket har haft regelbundna avstämningar med länsstyrelsen. Avstämningarna har bland annat handlat om fördjupad landskapsanalys, artskydd, biotopskydd, strandskydd, miljö kvalitetsnormer, översvämningsrisker, påverkan under byggtiden samt byggtider. Innehållet i lantbruksutredningen och passageplanen har också stämts av. En särskild fråga har varit Ostlänkens passage vid Vänningen, där en dagvattendamm med tillhörande serviceväg riskerade att delvis hamna utanför den tillåtlighetsprövade korridoren. Lösningar har studerats vidare för att undvika en överträdelse. Frågor från Länsstyrelsen har även inkommit gällande hantering av släckvatten.

Särskilt samrådsmöte har även hållits i enlighet med miljöbalken och kulturmiljölagen angående geotekniska undersökningar vid Klinga och Lövstad.

Räddningstjänsten

Möten har hållits avseende risk och säkerhet för hela projekt Ostlänken tillsammans med berörda räddningstjänster, länsstyrelser och kommuner.

I maj 2015 hölls ett informationsmöte med fokus på risk- och säkerhetsfrågor i tunnlar, kortare statusuppdatering om aktiviteter i projekt Ostlänken samt risk- och planarbetet.

I maj 2016 hölls ett formellt samråd gällande risk och säkerhet för hela Ostlänken. Förutom ovan nämnda parter deltog även Transportstyrelsen. På mötet diskuterades kartläggning av riskobjekt längs sträckan samt ansvarsfördelning avseende identifierade säkerhetsmål. Trafikverket informerade om konceptlösningar och scenariospel, dimensionerande brand och dimensionerande personantal, vindlast och aerodynamikfrågor samt övergripande säkerhetsmål.

Företag och organisationer

Möten har hållits med E.ON i mars 2019 angående flytt av regionnätsledning.

Möten hålls löpande med Vattenfall angående flytt av regionnätsledning.

Möten har hållits med AB Göta Kanalbolag i februari och augusti 2020 angående eventuell påverkan på bolagets anläggningar. På mötet i augusti deltog även Sjöfartsverket.

Samråd har skett med Svevia angående planerad täktverksamhet vid Landsjö och hur det påverkar omledning av enskilda vägar som föreslagits i järnvägsplanen.

3.2.2 Möten med enskilda som kan bli särskilt berörda

Möten har hållits med enskilda fastighetsägare och verksamheter som kan antas bli särskilt berörda av utbyggnaden, både inför de allmänna samråden på Trafikverkets initiativ och däremellan på initiativ av enskilda fastighetsägare eller i specifika frågor. De frågor som diskuterats behandlade bland annat placering av teknikgårdar och avvattningsanläggningar, tillfälliga ytor under byggskedet, byggtrafik samt intrångs- och ersättningsfrågor.

3.2.3 Maj 2016 - förslag till spårlinje Klinga-Bäckeby

Samrådsaktiviteten avsåg Trafikverkets förslag till spårlinje (samrådshandling 2016-05-18) för delen Klinga-Bäckeby.

Länsstyrelsen i Östergötlands län och Norrköpings kommun

I maj 2016 skickades en samrådsremiss avseende förslag till spårlinje till Länsstyrelsen i Östergötlands län och Norrköpings kommun för att låta dem yttra sig.

Samrådsmaterialet innehöll följande underlag:

- PM Förslag till linje – Samlad bedömning
- PM Förslag till spårlinje
- Fördjupad landskapsanalys
- Kulturarvsanalys
- Rapport Naturvärdesinventering
- PM Ekologiska samband
- Samrådskartor

Som svar på remissen inkom yttrande från kommunen den 21 juni 2016 och från länsstyrelsen den 22 september 2016.

Sammanfattning av Länsstyrelsen i Östergötlands läns remissvar samt Trafikverkets bemötande

Länsstyrelsen bedömde att Trafikverket hade tagit fram ett väl genomarbetat samrådsunderlag med tydliga och pedagogiska beskrivningar och motiv till framtagande av lämpliga alternativ att arbeta vidare med. Länsstyrelsen lämnade detaljerade synpunkter per intresseområde naturmiljö, vatten och miljö, friluftsliv och rekreation, kulturmiljö och landskapsbild, risk och säkerhet, jord- och skogsbruk samt klimat.

Dessutom föreslog länsstyrelsen att Trafikverket, när linje slutligen valts, utöver egna utredningsförslag även behöver utreda särskilda frågor mer i detalj i sitt fortsatta arbete för att åstadkomma en långsiktigt hållbar och driftsäker järnvägsanläggning. Det handlar bland annat om biotopkartering av berörda ytvatten, sammanvägning av bullerkällor, anpassning av järnvägsanläggningen till landskapet, vibrationers påverkan på värdefull bebyggelse och anpassningar till jordbruksnäring och djurproduktion.

Därutöver förutsatte länsstyrelsen att Trafikverket fortsätter att i behövlig omfattning beakta de förslag till villkor som länsstyrelsen framfört i sitt yttrande över remiss inför tillåtlighetsprövningen enligt 17 kapitlet miljöbalken.

[Trafikverkets svar: Trafikverket har beaktat länsstyrelsens samtliga synpunkter och utreder de särskilda frågorna vidare. Synpunkterna är bemötta skriftligen i svar till länsstyrelsen den 8 februari 2017.](#)

Sammanfattning av Norrköpings kommuns remissvar samt Trafikverkets bemötande

Kommunen såg positivt på det fortsatta arbetet med att optimera linjen och utgick ifrån att Trafikverket även i den fortsatta processen kommer att göra sitt yttersta för att minimera negativa effekter för enskilda individer. Kommunen pekade särskilt på att sträckningen följer E4 på ett bra sätt. Kommunen ansåg att det fanns oklarheter kring vilka effekter spårvalet kommer att ge. Det avsåg bland annat ett flertal väganslutningar, Lövsstad trafikplats samt cykelstråk. I samband med flytten av väg E4 vill kommunen undersöka möjligheten att använda den del av vägen som lämnas för andra ändamål.

[Trafikverkets svar: I Trafikverkets arbete med att optimera spårlinjen sker kontinuerliga avvägningar mellan enskilda och allmänna intressen. Effekterna av spårvalet utreds och beskrivs närmare i järnvägsplanen med tillhörande MKB. Ostlänkens påverkan på](#)

allmänna och enskilda vägar utreds och förslag till lösningar tas fram i samråd med berörda parter inklusive kommunen. De allmänna vägarna regleras i järnvägsplanen varvid effekter och konsekvenser för justering av vägar beskrivs i MKB.

Trafikverket och Norrköpings kommun har kontinuerliga möten där bland annat frågor kring markområden som ansluter till järnvägsanläggningen kan diskuteras och samordnas.

Allmänheten, enskilda särskilt berörda samt övriga berörda myndigheter och organisationer
Den 23 maj 2016 bjöds allmänheten in till öppet hus i Kimstad, Grebyskolan. Utöver brev informerades Trafikverket via annons i dagspress med hänvisning till projektets webbplats där samma information fanns att tillgå som vid öppet hus. Allmänheten uppmanades att lämna sina eventuella skriftliga synpunkter senast den 1 juli.

Cirka 150 personer besökte öppet hus i Kimstad. Vid de bemannade stationerna fanns följande teman:

- övergripande frågor om Ostlänken
- fastigheter och marklösen
- buller
- miljö och landskap
- planering
- teknik och byggnation

Norrköpings kommun medverkade med en egen station för frågor kring bland annat den kommunala planeringen.

Exempel på ämnen och frågeställningar som besökarna tog upp vid temastationerna var:

- Göta kanal – naturvärden, buller
- Borg/Leverstad – tunnel
- Flytt av E4 – kostnad, vad händer med gamla vägen
- Enskilda vattenbrunnar
- Anläggningens påverkan på eget boende
- Utseende – anläggningen, broar, tunnlar
- Angränsande sträcka mot Linköping
- Centrala Norrköping

Sammanfattning av inkomna skriftliga synpunkter samt Trafikverkets bemötande

Trafikverket tog emot cirka 25 skriftliga synpunkter, varav ungefär hälften kom från myndigheter och organisationer och hälften från fastighetsägare och allmänhet.

Flera synpunkter berörde den egna fastigheten, exempelvis påverkan på enskilda vattenbrunnar i samband med sprängningsarbeten samt bullerstörningar från tågtrafiken. Ett par synpunkter handlade även om påverkan på vägsamfällighet och jordbruket.

Trafikverkets svar: Trafikverket hanterar fortlöpande nämnda frågeställningar inom ramen för utrednings- och projekteringsarbetet tillhörande järnvägsplanen samt i förekommande fall även genom kontakt och dialog med berörda fastighetsägare.

Ytterligare synpunkter berörde Ostlänkenprojektet som helhet, till exempel placering av stationer, spårdragningen förbi Norrköping och kostnaden för projektet. Synpunkterna innefattade frågeställningar som har studerats i tidigare skeden. Ostlänken ingick i Trafikverkets nationella plan (perioden 2014–2025) som bygger på tidigare studier. Planen är beslutad av regeringen, som har gett Trafikverket i uppdrag att utreda och bygga järnvägen.

Nedan återges och bemöts de synpunkter som särskilt berör Trafikverkets förslag till spårlinje.

En synpunkt berör spårlinjen mellan Lövstad trafikplats och Bäckeby. Väldigt många fastighetsägare och även verksamheter berörs av linjen. Om järnvägen i stället går på andra sidan E4 berörs i stort sett inga fastigheter eller verksamheter.

Trafikverkets svar: Trafikverkets förslag till spårlinje är baserat på en samlad bedömning av parametrarna påverkan på miljö och landskap, påverkan på samhället, klimatpåverkan, livscykelkostnad och anläggningens funktionalitet. Trafikverket har studerat flera alternativa spårlinjer varav en ligger väster om E4. Denna valdes dock bort i den samlade bedömningen med följande argument:

- *Störst påverkan på riksintresse Lövstad slott.*
- *Påverkar mer än 100 bostadshus, det vill säga dubbelt så många som övriga alternativ på grund av närhet till Norsholms tätort.*
- *Begränsar utvecklingen av Norsholm och medför stor påverkan på landskapsbilden i det området.*
- *Innebär även stor påverkan på landskapsbilden med lång bro över E4 i den södra delen.*
- *Medför relativt hög andel fragmentering av de stora jordbruksblocken i förhållande till de övriga studerade alternativen.*

Passage av Göta kanal

En synpunkt handlar om passagen av Göta kanal där den föreslagna höga bron orsakar bullerpåverkan med stor spridning. Förslag att Göta kanal passeras i tunnel i stället för på bro.

Trafikverkets svar: Trafikverket har utrett olika alternativ att passera över Göta kanal. Läget i plan att passera Göta kanal begränsas bland annat av omgivningspåverkan på bebyggelse, korridorens radie, väg E4:s placering och kraftledningsgator. Att passera under Göta kanal är inte aktuellt. Topografin på sträckan innebär att längden som krävs för en sådan tunnel blir orimligt lång och medför alltför hög kostnad jämfört med att gå på bro över kanalen.

3.2.4 Mars/april 2017 - Ostlänkens påverkan på allmänna vägar

I tidigare genomförd planläggningsprocess är Ostlänkens påverkan på vägnätet inte behandlad avseende utredning av möjliga lösningar för berörda allmänna vägar. I *Samrådsunderlag för berörda allmänna vägar delen Lodbby-Bäckeby*, daterat 2017-05-10, beskrivs de allmänna vägar som påverkas av Ostlänkens dragning och möjliga åtgärder för dem. Syftet med samrådsunderlaget är att i ett tidigt skede samråda med kommun, länsstyrelse, regionala kollektivtrafikmyndigheten och enskilda som kan beröras samt att ge länsstyrelsen ett underlag för att komplettera tidigare beslut om projektet kan antas ha betydande miljöpåverkan så att beslutet även innefattar berörda allmänna vägar.

Länsstyrelsen i Östergötlands län, Norrköpings kommun och Östgötatrafiken

I mars 2017 genomfördes samråd med Länsstyrelsen i Östergötlands län, Norrköpings kommun och Östgötatrafiken (företrädare för Regionala kollektivtrafikmyndigheten) genom postutskick av samrådsremiss. Utskicket utgjordes av samrådsunderlag med bilagor samt följebrev.

Som svar på remissen inkom yttrande från kommunen 27 mars 2017, från Östgötatrafiken den 28 mars 2017 och från länsstyrelsen den 7 april 2017. Yttrandena avsåg både sträckan Stavsjö-Loddbys och Loddbys-Bäckeby.

Sammanfattning av Länsstyrelsen i Östergötlands läns remissvar samt Trafikverkets bemötande

Länsstyrelsen i Östergötlands län bedömde att det utskickade materialet var tillräckligt för fortsatt samråd.

[Trafikverkets svar: Trafikverket noterar yttrandet.](#)

Sammanfattning av Norrköpings kommuns remissvar samt Trafikverkets bemötande

Norrköpings kommun förutsatte att funktioner som påverkas av Ostlänken kommer att ersättas och påpekade att val av åtgärder måste ske i nära samverkan med kommunen. Vidare lämnade kommunen konkreta synpunkter kopplat till trafikplats 117 (Lövstad) och väg E4. Vid trafikplats Lövstad framhöll kommunen vikten av att undvika påverkan på naturvårdsområdet. För ny sträckning av väg E4 ansågs det viktigt att den norra anslutningspunkten kommer att anpassas till landskapsbilden och kulturmiljön vid Lövstad slottsmiljö. Kommunen såg flera användningsområden för den del av E4 som tas ur bruk, som bland annat skulle kunna utgöra del i nytt cykelstråk mellan Norsholm och Norrköping.

[Trafikverkets svar: Trafikverket tar med sig Norrköpings kommuns synpunkter i det fortsatta utrednings- och utformningsarbetet. Ostlänkens påverkan på allmänna och enskilda vägar utreds och förslag till lösningar tas fram i samråd med berörda parter inklusive kommunen. Trafikverket och Norrköpings kommun har kontinuerliga möten där bland annat frågor kring val av åtgärder och utformningar för berörda vägar diskuteras och samordnas. De allmänna vägarna regleras i järnvägsplanen varvid effekter och konsekvenser för justering av vägar beskrivs i MKB.](#)

Sammanfattning av Östgötatrafikens remissvar samt Trafikverkets bemötande

Östgötatrafiken lämnade synpunkter på en övergripande nivå. Detaljerade synpunkter kommer att lämnas i samband med den kommande detaljplaneringen av respektive vägsträcka eller trafikplats. För att kunna erbjuda korta restider önskar Östgötatrafiken att vägnätet, så långt det är möjligt, utformas så att kollektivtrafikens framkomlighet eller sträckningar inte påverkas negativt. Östgötatrafiken ansåg det mycket viktigt att tidigt i kommande process bli inbjudna i dialoger och medges möjlighet att ta del av planerade förändringar och tidplaner för respektive vägsträcka som berörs.

[Trafikverkets svar: Trafikverket tar med sig Östgötatrafikens synpunkter i det fortsatta utrednings- och utformningsarbetet för berörda vägar i såväl bygg- som driftskedet. Ytterligare samråd och kontakter kommer att tas med Östgötatrafiken för att inhämta synpunkter och informera.](#)

Allmänheten, enskilda särskilt berörda samt övriga berörda myndigheter och organisationer Allmänheten, enskilda särskilt berörda samt övriga berörda myndigheter och organisationer bjöds in till samrådet genom annonsering den 14 mars 2017 i Norrköpings Tidningar, Folkbladet Norrköping och Post- och Inrikes Tidningar. Samrådsunderlaget, inklusive bilagor, har under samrådet funnits tillgängligt på projektets webbplats. Synpunkter önskades skriftligen senast den 7 april 2017.

Sammanfattning av inkomna skriftliga synpunkter samt Trafikverkets bemötande

Inga synpunkter har inkommit.

3.2.5 April/maj 2019 - nytt förslag till spårlinje Riksvägen-Bäckeby

Samrådsaktiviteten avsåg förslag till spårlinje för Ostlänken på delen Riksvägen-Bäckeby (samrådsmaterial 2019-04-08)¹. Vid samrådet för delen Klinga-Bäckeby 2016 presenterades en spårlinje som bland annat innebar en flytt av E4 mellan Lövstad och Melby. Efter samrådet utreddes spårlinjen vidare. Utredningarna visade att en flytt av E4 medför höga anläggningskostnader, stor klimatpåverkan och större påverkan på vägtrafiken. Därför valde Trafikverket att utreda och gå vidare med en alternativ spårlinje öster om E4. Delen Riksvägen-Klinga samråddes 2018. Där gick järnvägen i en cirka åtta kilometer lång tunnel under de känsliga områdena Himmelstalund och Borg. Vid samrådet 2018 föreslogs en spårlinje som passerade under Klinga bergtäkt. Sträckningen under bergtäkten visade sig mindre lämplig för en järnvägstunnel, och därför föreslogs en ny spårlinje sydöst om Klinga bergtäkt. Därmed påverkas sträckningen på delen Klinga-Bäckeby.

Länsstyrelsen i Östergötlands län

I april 2019 skickades en samrådsremiss avseende förslag till spårlinje till Länsstyrelsen i Östergötlands län för deras yttrande.

Samrådsmaterialet innehöll följande underlag:

- Samrådskartor
- PM Förslag till spårlinje – samlad bedömning, Riksvägen-Bäckeby
- Analys PM Förslag till spårlinje – samlad bedömning, Klinga-Bäckeby

Som svar på remissen inkom yttrande från länsstyrelsen den 3 juni 2019.

Sammanfattning av Länsstyrelsen i Östergötlands remissvar samt Trafikverkets svar

Länsstyrelsen delar Trafikverkets uppfattning om att föreslagen spårlinje, utifrån nu aktuellt kunskapsunderlag, är det sammantaget bästa alternativet för linjeval på delsträckan Riksvägen-Bäckeby.

Länsstyrelsen framför att fortsatt rimliga förutsättningar för företag med yrkesmässiga djurhållningar behöver säkerställas, då de är av betydelse för fortsatt brukning av betesmarker i trakten. Det är därför viktigt att passager för djur och lantbruksmaskiner under Ostlänken har en god framkomlighet. Länsstyrelsen vill inför den fortsatta planläggningsprocessen understryka vikten av att lantbruksnäringens behov synliggörs och att tekniska lösningar presenteras för att begränsa verkningarna av järnvägens effekter genom barriärverkan och fragmentering.

¹ Sträckan Riksvägen-Klinga ingår i järnvägsplanen för delen Loddby-Klinga.

Ur naturmiljösynpunkt går den föreslagna spårlinjen under Natura 2000-området Borgs ekhagar och genom flera viktiga områden, bland annat vid Leverstad, Lövstad, Landsjö och Bäckeby–Eggeby. Spårlinjen kan påverka områden med skyddade arter, vilket kan kräva prövningar av artskyddsdispenser. Även ett flertal områden med generellt biotopskydd påverkas, däribland Landsjö allé. Järnvägen tar dessutom värdefull betesmark i anspråk och skär av viktiga viltstråk. Trafikverket behöver i den fortsatta planeringen ta fram förslag till såväl skadelindrande åtgärder som ekologisk kompensation. Länsstyrelsen framför önskemål att intrången i betesmarker bör kompenseras med tillskapande av ny betesmark i berörda områden. Länsstyrelsen anser vidare att Trafikverket bör återuppta den ansats som påbörjats med att samordna ekopassager för Ostlänken och E4.

På hela sträckan kommer en mängd olika kulturmiljöer att påverkas. Ett flertal kulturmiljöer ligger på sträckan där Ostlänken löper i bergtunnel och påverkas därmed inte. Risk för påverkan på markytan behöver dock belysas i det fortsatta arbetet. På de sträckor där Ostlänken ligger i markförlagt läge påverkas ett flertal fornlämningar och kulturmiljöer som behöver hanteras i det fortsatta arbetet, bland annat vid Leverstad, Lövstad, Landsjö, Göta kanal och Bäckeby–Eggeby. Länsstyrelsen förutsätter att nya fornlämningar som påträffas vid pågående arkeologiska utredningar arbetas in i underlagen för det fortsatta planläggningsarbetet. För de kulturmiljöer som påverkas kraftigt negativt önskar länsstyrelsen att Trafikverket i det fortsatta arbetet utreder och tar fram förslag på hur intrången kan lindras och kompenseras ur kulturmiljösynpunkt.

Göta kanal är riksintresse för friluftslivet, och gestaltning och utformning av järnvägsbron över kanalen bör prioriteras så att upplevelsevärdena bibehålls.

Landskapsbilden påverkas av järnvägsanläggningen, speciellt där den går på hög bank. Länsstyrelsen framför att det är viktigt att hålla nere höjden på bankarna och önskar att Trafikverket arbetar med att använda överskottsmassor för landskapsmodellering och bullerskyddsåtgärder. Det är också viktigt att minimera fragmenteringen av mark som skapar svårhävdade ytor med igenväxning som följd.

På sträckan där Ostlänken går i tunnel är det viktigt att i det fortsatta planeringsarbetet belysa och kontrollera om det finns risk för att tunneln kan förändra grundvattenutbytet mellan jord och berg. Tunneln går också inom vattenskyddsområdet för Glan, och i det fortsatta arbetet behöver eventuell påverkan från arbetsföretag inom vattenskyddsområdet beskrivas inklusive uppgift om eventuell påverkan på gällande skyddsföreskrifter för vattenskyddsområdet. Länsstyrelsen anser att den arbetstunnel som föreslås inom vattenskyddsområdet bör ha tunnelmynningen utanför skyddsområdet. Trafikverket bör utreda om det finns risk för påverkan på Borgs vattenverk under bygg- och driftskede.

Spårlinjen berör tre vattenförekomster, Motala ström, Ålbäcken och Göta kanal. Det är viktigt att passagen av Ålbäcken utformas så att den ekologiska statusen i bäcken inte riskerar att försämrats, vilket behöver utredas vidare i det fortsatta planeringsarbetet. Länsstyrelsen anser även att en biotopkartering behöver göras av samtliga vattendrag som passerar.

Det är viktigt att åtgärder vidtas för att minska bullerpåverkan för de bostäder som berörs. Utredning av bullerpåverkan för bostadshus i det fortsatta arbetet bör inkludera kumulativa bullerkällor, till exempel från E4 och från andra bulleralstrande verksamheter såsom tåktverksamhet. Bullerskyddsåtgärder bör även övervägas vid värdefulla områden för friluftsliv och rekreation.

Frågan om risker och skyddsåtgärder på avsnitt där Ostlänken ligger nära E4 behöver belysas i det fortsatta arbetet.

Föreslagen linje påverkar två tillståndsgivna bergtäkter. Trafikverket bör tillsammans med verksamhetsutövarna av täkterna utreda hur Ostlänken påverkar verksamheten i täkterna samt undersöka möjligheten att hantera överskott av bergmassor från Ostlänken i bergtäkterna.

Trafikverkets svar: Målsättningen för den föreslagna spårlinjen är att Ostlänken ska gå nära E4 för att minska barriäreffekter och fragmentering av mark för skogs- och jordbruk. I de fall mark hamnar mellan E4 och Ostlänken säkerställs passagemöjligheter för både skogs- och jordbruk så att ett fortsatt brukande blir möjligt.

Natura 2000-området vid Borg bedöms inte påverkas av den föreslagna linjedragningen. Åtgärder för att minska påverkan på övriga naturmiljöer hanteras i utformningsarbetet, där bland annat lokalisering av tekniska anläggningar anpassas till identifierade naturvärden. Även åtgärder för att mildra och kompensera påverkan på naturmiljöer hanteras i planerings- och projekteringsarbetet, där bland annat ekologiska passager av Ostlänken studeras. Områden som omfattas av generellt biotopskydd har inventerats och påverkan hanteras i järnvägsplanen, däribland Landsjö allé. Vid påverkan av skyddade arter tas ansökan om artskyddsdispens fram. Viktiga stråk för vilt har inventerats och åtgärder för att vilt ska kunna korsa Ostlänken fastställs i järnvägsplanen. Trafikverket bedriver ett parallellt arbete med en åtgärdsvalsstudie E4 för faunapassager mellan Järna och Linköping. I det arbetet utreds möjligheter att samordna viltpassager mellan Ostlänken och E4 på denna sträcka, men frågan regleras inte i järnvägsplanen.

Påverkan på kulturmiljöer och fornlämningar hanteras löpande i arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen som tillhör järnvägsplanen. Hänsynstagande till kulturmiljöer på den del där Ostlänken går i tunnel görs i projektering och upphandling av entreprenör genom kravställning och beskrivning av försiktighetsmått. Inventering och uppföljning kommer att ske under byggskedet. Om nya fornlämningar påträffas under de pågående arkeologiska utredningarna eller annat arbete görs en anmälan till länsstyrelsen och den nya kunskapen tas in i arbetet med järnvägsplanen. Påverkan på kulturmiljöer och fornlämningar belyses i miljökonsekvensbeskrivningen, där arbete sker med hänsynsåtgärder som tydliggör och förstärker kulturmiljöer.

Bron över Göta kanal har utformats så att friluftslivets behov och upplevelsevärden upprätthålls. Bland annat har hänsyn tagits till full segelfri höjd för Göta kanal och brostöden har utformats för att bibehålla strandkanten och den gamla dragvägen intill kanalen.

Kravet på lutningar för järnvägsanläggningen innebär att spåren till stor del går i skärning eller på bank genom det kuperade landskapet. Målsättningen har varit att nå en så bra balans som möjligt mellan bank och skärning, för att undvika djupa skärningar eller höga bankar. Spåren ligger dock på vissa avsnitt högt i landskapet vilket innebär påverkan på landskapsbilden. Hänsynsåtgärder utreds i arbetet med utformningen av järnvägsanläggningen, där anpassning till landskapet ingår. I de fall mark hamnar mellan E4 och Ostlänken säkerställs passagemöjligheter för människor, djur och natur för att ett fortsatt nyttjande av ytorna ska vara tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

I det fortsatta arbetet utreds vidare hur de hydrologiska och hydrogeologiska förhållandena är i området och vilken påverkan som järnväg med tunnel, bank och

skärningar medför. I det fortsatta arbetet studeras påverkan på Glans vattenskyddsområde under både bygg- och driftskede vidare.

Biotopkartering av Ålbäcken har utförts under 2018 och utformning av passager av vattendrag studeras vidare.

Vad gäller bullerpåverkan beaktas påverkan från all statlig infrastruktur, exempelvis E4. Buller från andra källor ansvarar respektive verksamhetsutövare för. Arbetet med bullerberäkningar och bullerskyddsutformning pågår i arbetet med järnvägsplanen med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. I val av skyddsåtgärder görs en avvägning mellan vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Trafikverket avser att följa de riktvärden som anges i TDOK 2014:1021, vilket är en tolkning av de riktvärden som riksdagen antagit för buller och vibrationer, där även definition av skyddsvärd natur framgår.

Risker förknippade med Ostlänkens närhet till E4 hanteras inom ramen för järnvägsplanen, där även lämpliga skyddsåtgärder utreds och fastställs så att Trafikverkets krav på säkerhet efterlevs.

Trafikverket bedriver kontinuerlig dialog med berörda taktverksamheter avseende Ostlänkens påverkan på verksamheterna under planerings-, bygg- och driftskedet.

Norrköpings kommun

I april 2019 skickades en samrådsremiss avseende förslag till spårlinje till Norrköpings kommun för deras yttrande. Som svar på remissen inkom yttrande från kommunen den 13 maj 2019.

Sammanfattning av Norrköpings kommuns remissvar samt Trafikverkets svar
Norrköpings kommun lyfte att det är viktigt att järnvägsanläggningen anpassas till landskapet, särskilt i området Eggeby–Bäckeby, där en hög bank får en negativ påverkan på landskapsbilden.

Norrköpings kommun har ett pågående arbete med en fördjupad översiktsplan för stråket Norrköping–Norsholm med fokus på verksamhetsmark. För att säkerställa genomförandet av översiktsplanen är det viktigt att Ostlänkens passage av väg 795 anpassas för lastbilstrafik.

Det är viktigt att Ostlänken tar hänsyn till de planerade cykelstråk som finns mellan Norsholm och Lingham. Kommunen saknar en cykelförbindelse under Ostlänken vid Öjeby.

De faunapassager som föreslås i järnvägsplanen behöver synkroniseras med E4 för att uppnå önskad effekt av passagera.

Kommunen ser en potential av att överta de byggvägar som anläggs på delen Lövstad–Eggeby så att de i framtiden kan användas för trafikförsörjning eller som cykelväg.

Kommunen påpekar att mynningarna för arbetstunnlarna ligger utanför tillåtlighetskorridoren och bör förankras med berörda fastighetsägare, samt att trafiken till och från arbetstunnlarna behöver samordnas med kommunen.

Trafikverkets svar: Trafikverket och Norrköpings kommun har en löpande dialog och jobbar tillsammans för att skapa förutsättningar för kommunens utvecklingsplaner. I det

aktuella samrådet samråddes föreslagen linje utifrån de parametrar som är avgörande för linjevalet. I det fortsatta arbetet detaljeras anläggningens utformning och anpassning till omgivningen. Då säkerställs bland annat åtgärder för landskapsanpassning och god framkomlighet vid passagerna av Ostlänken, inklusive väg 795 och passagemöjligheter vid Öjeby. Målsättningen är att samtliga vägförbindelser som finns idag ska säkerställas via passager eller omledning av vägnätet. Även passagemöjligheter för vilt utreds, bland annat med ett flertal broar utmed hela sträckan. Trafikverket driver frågan om viltpassager även för E4, men frågan regleras inte i järnvägsplanen. Kommunens önskemål om övertagande av tillfälliga anläggningar hanteras inte inom ramen för järnvägsplanen, utan hanteras i en separat dialog mellan kommunen och berörda markägare. Utgångspunkten är att tillfälligt använd mark ska återställas till ursprungligt skick och återgå till fastighetsägaren. Samtliga berörda markägare ingår i samrådsgruppen och ges möjlighet att yttra sig i hela planläggningsprocessen. I det fortsatta arbetet kommer påverkan under byggtiden utredas och samrådas med berörda parter.

Allmänheten och enskilda särskilt berörda samt övriga berörda myndigheter och organisationer

Trafikverket har tagit emot drygt 25 skriftliga synpunkter, varav drygt 10 kommer från myndigheter och organisationer och resterande från fastighetsägare, rättighetsägare och allmänhet.

Sammanfattning av inkomna skriftliga synpunkter samt Trafikverkets svar

I yttranden från boende och fastighetsägare i området lyfts frågor om hur Ostlänken berör den egna fastigheten och hur spårdragningen påverkar fastighetens ekonomiska värde, enskilda vatten- och energibrunnar, byggnaders grundläggning, samt vibrationer och bullernivåer inklusive önskemål om bullerskyddsåtgärder. Inkomna handlingar i form av utredningar och kartor utgör viktigt underlag i den fortsatta järnvägsplaneprocessen.

Trafikverkets svar: Trafikverket hanterar fortlöpande ovan nämnda frågeställningar inom ramen för planerings- och projekteringsarbetet tillhörande järnvägsplanen samt i förekommande fall även genom kontakt och dialog med berörda fastighetsägare, verksamhetsutövare och ledningsägare.

Gällande enskilda brunnar och ledningar har Trafikverket ansvaret att åtgärda eventuella skador på dessa. Trafikverket strävar i planeringen av Ostlänken efter att påverka bland annat teknisk infrastruktur så lite som möjligt. Under det fortsatta arbetet kontaktas de fastighetsägare och verksamhetsutövare som bedöms påverkas.

För påverkan på byggnader och deras grundläggning har Trafikverket ansvar att åtgärda de eventuella skador som uppstår. Hänsynstagande till byggnader görs i projektering och upphandling av entreprenör genom kravställning och beskrivning av försiktighetsmått. Inventering och uppföljning kommer att ske under byggskedet.

Vad gäller bullerpåverkan beaktas påverkan från all statlig infrastruktur. Arbetet med bullerberäkningar och bullerskyddsutformning pågår i arbetet med järnvägsplanen med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. I val av skyddsåtgärder görs en avvägning mellan vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Trafikverket avser att följa de riktvärden som anges i TDOK 2014:1021, vilket är en tolkning av de riktvärden som riksdagen antagit för buller och vibrationer. I kommande samråd kommer bullerberäkningar att redovisas liksom förslag på bullerskyddsåtgärder.

I det fall en fastighet påverkas direkt av projektet kan fastighetsägaren under vissa omständigheter ersättas. Mer information kring ersättningsregler med mera finns att läsa i "Väg eller järnväg på min mark – hur får jag ersättning?" samt "Vad händer när en järnväg eller väg byggs" som kan laddas ner från Trafikverket hemsida.

Ett flertal fastighetsägare framför i yttrandet fördelar med att Ostlänken lokaliseras väster om E4 där antalet bostäder är färre, för att undvika påverkan på boende öster om E4.

Trafikverkets svar: Den föreslagna linjedragningen har föregåtts av ett stort antal utredningar där bland annat påverkan på boende, natur- och kulturmiljöer, landskapsbild, areella näringar och infrastruktur har beaktats. En linje väster om E4 har studerats men valdes bort på grund av negativ påverkan på riksintresset för kulturmiljö Lövstad slott och landskapsbilden vid Norsholm som hade påverkats av en lång bro över E4. Den studerade linjen hamnade även nära Norsholm vilket bedömdes som olämpligt utifrån bullerpåverkan på boende i orten samt begränsning av kommunens planerade utbyggnadsplaner av Norsholm.

I ett yttrande framförs önskemål om att tunneln från Norrköping ska förlängas längre söderut för att undvika att åkermark tas i anspråk samt för att minska påverkan på vägar och växt- och djurliv.

Trafikverkets svar: Tunnelns läge och längd är föreslagen utifrån en avvägning mellan omgivningspåverkan, teknisk genomförbarhet och ekonomisk rimlighet. En längre tunnel hade medfört högre kostnader och en större klimatpåverkan som inte kan motiveras utifrån de intrång som ett markförlagat spår ger i aktuellt avsnitt.

Ett yttrande berör om beslutet att trafikera Ostlänken i 250 km/tim kan påverka överenskommelsen i Sverigeförhandlingen och i förlängningen Ostlänkens linjedragning.

Trafikverkets svar: Trafikverkets beslut om ändring av hastigheten från 320 till 250 km/h har inte på aktuell sträcka haft någon inverkan på föreslagen ny linjesträckning.

3G Infrastructure Services AB (3GIS), Telia Sverige Net Fastigheter AB, E.ON Energidistribution AB, E.ON Energilösningar AB, Svenska kraftnät och Vattenfall Eldistribution AB har inkommit med yttranden om att de har anläggningar och ledningar som kan påverkas av den föreslagna spårlinjen.

Trafikverkets svar: Ovan nämnda parter har huvudsakligen lämnat information vilket Trafikverket hanterar inom ramen för det fortsatta utrednings- och projekteringsarbetet kopplat till framtagandet av järnvägsplanen. Trafikverket kommer att ha en fortsatt dialog med de lednings- och rättighetsägare som kan påverkas av projektet.

De myndigheter och organisationer som har yttrat sig utöver Länsstyrelsen i Östergötland och Norrköpings kommun är följande:

- Luftfartsverket
- Region Östergötland
- Räddningstjänsten Östra Götaland
- Strålsäkerhetsmyndigheten
- Skogsstyrelsen
- Svenska kraftnät

- Svenska turistföreningen Norrköping, STF Bråvalla
- Jordbruksverket
- Sveriges Geologiska Undersökning
- SMHI
- Sjöfartsverket
- Försvarsmakten
- Folkhälsomyndigheten

Ovan nämnda parter har huvudsakligen lämnat information vilket Trafikverket hanterar inom ramen för det fortsatta utrednings- och projekteringsarbetet kopplat till framtagandet av järnvägsplanen.

Jordbruksverket, Sveriges Geologiska Undersökning, SMHI, Sjöfartsverket, Försvarsmakten och Folkhälsomyndigheten hade inget att erinra.

Region Östergötland är berörda av genomförandet av Ostlänken, då kollektivtrafiken kan påverkas under byggtiden, och önskar en dialog för att i god tid klargöra hur kollektivtrafiken påverkas.

Trafikverkets svar: Påverkan på det allmänna väg- och järnvägsnätet studeras löpande under planläggningsprocessen och i den efterföljande detaljplaneringen av byggskedet. Trafikverket kommer att ha en fortsatt dialog med de samhällsfunktioner som kan påverkas av projektet.

Räddningstjänsten Östra Götaland ser gärna att hänsyn tas till farliga verksamheter samt att riskanalysarbetet anpassas till den föreslagna spårlinjen.

Trafikverkets svar: Kartläggning och hantering av farliga verksamheter och föroreningar ingår som i en del av det löpande riskanalysarbete som sker inom ramen för järnvägsplanen med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning.

Strålsäkerhetsmyndigheten uppmärksammar Trafikverket på de av Strålsäkerhetsmyndigheten angivna referensvärdena för elektromagnetiska fält från järnvägsanläggningar. Referensvärdena är satta för att med marginal skydda mot alla säkerställda hälsorisker.

Trafikverkets svar: Trafikverket har genomfört en utredning rörande elektromagnetiska fält från höghastighetsjärnvägen som ett underlag för bedömning av påverkan i järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning. Syftet är att säkerställa att människor inte exponeras för alltför höga elektromagnetiska fält. Trafikverket bedömer, med hänsyn taget till kraven på säkerhetsavstånd från anläggningen på 30 meter, att kravet kommer att kunna innehållas utmed projekt Ostlänkens järnvägsanläggning. Slutsatsen bygger på Trafikverkets utredning som visar att årsmedelvärdet understiger 0,4 µT redan vid 20 meter från banmitt, det vill säga mittpunkten mellan dubbelspåret.

Skogsstyrelsen upplyser Trafikverket om att det finns två naturvårdsavtal inom tillåtlighetskorridoren. Åtgärder inom naturvårdsavtal, som inte är att betrakta som skogsbruksåtgärder, ska anmälas för samråd med länsstyrelsen.

Trafikverkets svar: Den föreslagna spårlinjen ger ingen direkt påverkan på områdena med naturvårdsavtal. Däremot kan en indirekt påverkan ske på det gröna nätverk som områdena med naturvårdsavtal ingår i.

Svenska turistföreningen Norrköping, STF Bråvalla konstaterar att det är bra för friluftsliv, naturvärden och markintrång att Ostlänken till stor del går i tunnel och att den går nära E4, med hela sträckan på samma sida om vägen. Det finns även möjligheter att på ett flertal platser passera Ostlänken vilket gynnar både människor och djur.

Trafikverkets svar: Trafikverket noterar yttrandet.

3.2.6 Samråd våren 2020

Samrådsaktiviteten avsåg förslag till anläggningens utformning för Ostlänken på delen Klinga–Bäckeby i Norrköpings kommun (samrådsmaterial daterat 2020-02-21).

Länsstyrelsen i Östergötlands län och Norrköpings kommun

I februari 2020 skickades en samrådsremiss avseende utformning av anläggningen till Länsstyrelsen i Östergötlands län och Norrköpings kommun för deras yttrande.

Samrådsmaterialet innehöll följande underlag:

- Plan- och illustrationskartor
- PM Beskrivning av planförslaget och dess konsekvenser
- Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)
- Samrådsredogörelse
- TEMA-kartor för miljö (Buller, Naturmiljö, Kulturmiljö, Friluftsliv, Vatten)
- Boendekarta
- PM Förslag till spårlinje – samlad bedömning, Klinga–Bäckeby

Som svar på remissen inkom yttrande från kommunen den 1 april 2020 och länsstyrelsen 7 maj 2020.

Sammanfattning av Länsstyrelsen i Östergötlands remissvar samt Trafikverkets svar

I följande stycken redovisas ett kort referat av länsstyrelsens samrådsyttrande.

Länsstyrelsen delar Trafikverkets bedömning att det föreslagna spårlinevalet är rimligt, men påpekar att det är viktigt att tillåtlighetsbeslutets villkor efterlevs och att Trafikverket arbetar vidare med dem i den fortsatta projekteringen. Länsstyrelsen bedömer även att ingreppen totalt sett är acceptabla förutsatt att särskild hänsyn tas vid utförandet för att lindra påverkan på landskapet och undvika onödiga skador under byggtiden.

Vidare lämnar länsstyrelsen ett flertal synpunkter samt information om natur- och kulturmiljövärden i närområdet till Ostlänken delen Klinga–Bäckeby. Särskilt lyfts frågan om Göta kanal såsom riksintresse för kulturmiljö och friluftsliv samt artskyddsfrågor. Dessutom påpekas att det är av största vikt att intrången på produktiv jordbruksmark begränsas och att lämpliga passager anläggs för fortsatt lantbruksdrift. Länsstyrelsen har även synpunkter som rör bullerstörningar från Ostlänken för såväl närboende som djurhållning.

Länsstyrelsen uppmuntrar till fortsatt planering för att lokalisera lämpliga och behövliga lägen för viltpassager som överbryggat både Ostlänken och E4.

Länsstyrelsen anser även att det är viktigt att arbetet med den övergripande masshanteringsplanen för Ostlänken drivs vidare.

Vidare anser länsstyrelsen att Trafikverkets ambitioner för skydd mot översvämningar måste förtydligas.

Det finns goda möjligheter att genomföra den aktuella järnvägsplanen utan hinder av gällande miljö kvalitetsnormer för vatten, men länsstyrelsen påpekar att noggrannhet krävs i det fortsatta arbetet.

Länsstyrelsen önskar en ökad läsbarhet av järnvägsplanen, till exempel genom att plan- och illustrationskartorna förses med höjduppgifter och mer information om arbetsområdenas syfte.

Länsstyrelsen lämnar vidare ett antal specifika synpunkter på järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning, bland annat beträffande kulturlandskapet, artskydd,

strandskydd, buller, elektromagnetiska fält, jord- och skogsbruk, vattenfrågor inklusive miljö kvalitetsnormer för vatten, masshantering, byggskedets miljökonsekvenser, klimat och energieffektivisering samt risk och säkerhet. Vidare lyfts behovet av visualiseringar.

Trafikverkets svar:

Tillåtligheitsvillkoren är ett viktigt underlag i projekteringen. Trafikverket arbetar med dem och kommer tillse att de efterlevs. I slutlig miljökonsekvensbeskrivning och planbeskrivning kommer det tydligare beskrivas hur de hanteras och tillgodoses.

I de löpande samråd som Trafikverket har med länsstyrelsen kommer synpunkterna rörande de i yttrandet nämnda sakområdena att diskuteras vidare, likaså hur de påverkar järnvägsplanen och dess miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Trafikverket har även samråd med ledningsrättshavare, andra sakägare och Norrköpings kommun, vilka fortsätter till då järnvägsplanen ställs ut för granskning.

Beträffande översvämningsrisk så har Ostlänkens anläggningsdelar projekterats utifrån vilka konsekvenser som uppstår vid en eventuell översvämning. Det är en process där man testar större och större flöden och analyserar konsekvenserna för varje scenario. Den slutgiltiga dimensioneringen bestäms med hjälp av en kostnad-/nyttoanalys som styrs av förhållandet mellan kostnaden för ökad dimensionering och nyttan av en minskad översvämning.

Gällande bullerstörningar så kommer underlaget kompletteras och förtydligas tills miljökonsekvensbeskrivningen färdigställs och järnvägsplanen ställs ut för granskning, så att det tydligt framgår vilka åtgärder som kommer att vidtas och på vilka grunder, samt hur miljö kvalitetsnormerna för buller kommer att efterlevas. Trafikverket kommer att ha en fortsatt dialog med länsstyrelsen om bullerstörningar från Ostlänken vad gäller såväl närboende som djurhållning.

Trafikverket kommer se till att järnvägsplanens läsbarhet ökas, genom att plankartor görs tydligare, samt att planbeskrivning kommer att tillkomma som tydligt beskriver anläggningen och vilka konsekvenser det ger på omgivningen.

Trafikverket tar till sig synpunkterna på miljökonsekvensbeskrivningen. Samråd med länsstyrelsen fortsätter fram till färdigställd miljökonsekvensbeskrivning, för att ge länsstyrelsen information om projektet och dess påverkan.

Sammanfattning av Norrköpings kommuns remissvar samt Trafikverkets svar

Norrköpings kommun har initierat en fördjupning av kommunens översiktsplan för områden runt trafikplats Melby och trafikplats Lövstad. Fördjupningen av översiktsplanen kommer att utreda lämplig markanvändning samt framtida infrastruktur i området kring framtida Ostlänken. Kommunen vill hitta synergier med byggandet av Ostlänken och nya områden för verksamheter. Trafikverket bör i samverkan med kommunen utreda om en del etableringsytor, massupplagsytor och arbetsvägar kan återanvändas som verksamhetsmark och som vägar efter anläggningsskedet i projektet avslutats.

Fastighetsägare i Landsjö har inkommit med planansökan till kommunen för att utveckla delar av fastigheten och ändra markanvändningen från jordbruk till verksamhetsmark. Kommunen är positiv till fastighetsägarens planansökan men kommer invänta arbetet med fördjupad översiktsplan.

På den aktuella sträckan kommer överskottsmassor behöva hanteras. Kommunen deltar gärna i vidare samråd i samband med framtagande av masshanteringsplan för Ostlänken.

I miljökonsekvensbeskrivningen redovisar Trafikverket den påverkan som Ostlänken medför på landskapet. De synpunkter som kommunen framförde vid föregående linjesamråd gällande landskapsbroar vid Eggeby-Bäckeby samt Landsjö kvarstår. Dock anser kommunen att det är viktigt att vid varje plats noggrant överväga vad som är lämpligt utifrån kostnadseffektivitet och visuell landskapsbild.

Norrköpings kommun jobbar med en ansökan till Trafikverket för en nationell cykelled. Leden planeras att passera det aktuella området via väg 1064 och parallellt med väg 796. Cykelleden planeras använda passagen vid Ostlänken Bäckeby km 131+500. Det är viktigt att passagen är tillgänglig under byggtid och att utformningen anpassas för många passerande cykelturister. Även möjligheten att ansluta till cykelleden längs Göta kanal med cykelvägar längs eller i anslutning till Ostlänken bör beaktas i det fortsatta arbetet.

Trafikverkets svar:

Trafikverket noterar att arbete pågår med fördjupade översiktsplaner i Melby och Lövstad och kommer att ha fortsatt dialog med både markägare och kommunen för att om möjligt hitta samverkansfördelar och möjligheter till resurshushållning.

Regelbundna möten om Ostlänken hålls mellan kommunen och Trafikverket, där bland annat masshanteringsplanen för Ostlänken kommer att kunna tas upp.

Beträffande landskapsbroar vid Eggeby-Bäckeby och Landsjö har avvägningar gjorts mellan kostnad och nytta under projektets gång. Broarnas längd är ett resultat av dessa avvägningar. I projektets början var förutsättningen att banan skulle anpassas för hastigheten 320 km/tim. Denna banstandard förutsätter en mycket hög sättningsstabilitet. För att uppnå detta krävs kostsamma förstärkningsåtgärder för järnvägsbankar, särskilt på sträckor med sättningsbenägna jordar. Det innebär att en bro kunde vara billigare än bank på motsvarande sträcka. Med de övriga fördelar som en bro innebär jämfört med bank valdes ursprungligen en lösning med stor andel landskapsbroar. Under arbetets gång visade det sig att anläggningskostnaden för Ostlänken överskred för ändamålet tillgängliga medel. I samband med Trafikverkets beslut 2018 om sänkt hastighet för Ostlänken till 250 km/tim genomfördes kostnadsöversyn av spårlinjen. Med lägre hastighet sänks kraven på sättningsstabilitet kraftigt, vilket förändrar kostnadsbilden mellan bro- respektive banklösningar. På delsträckan Klinga-Bäckeby identifierades en mycket stor besparingspotential genom att ersätta den stora andelen bro med högre andel bank. Trafikverket har med anledning av detta valt att ta tillvara den stora kostnadsbesparingen, i viss mån på bekostnad av hänsyn till landskapet och de areella näringarna. Besparingarna beror bland annat på att de kortare brolängder som nu föreslås ger minskad kostnad för grundläggning och byggnadsverk samt innebär bättre massbalans och ger klimatbesparingar.

Trafikverket har, baserat på en passageplan, tillgodosett det grundläggande behovet av passager för trafikanter, areella näringar, närboende och friluftslivet. Dessa passager har i vissa fall utformats med betydande hänsyn till landskapets värden. Därtill har ett antal passager helt eller delvis planerats in för att tillgodose lantbrukets behov.

Den planerade passagen vid km 131+300 bedöms kunna hållas öppen under stor del av byggtiden. En tillfällig omledning av den väg där cykelleden går planeras under byggtiden. Trafikverket har kontinuerliga samråd med kommunen där frågor om behov av framtida cykelstråk kan tas upp.

Övrigt berörda myndigheter och organisationer

Trafikverket har tagit emot cirka 40 skriftliga synpunkter, varav cirka 30 kommer från myndigheter och organisationer och resterande från fastighetsägare, rättighetsägare och allmänhet.

Följande parter har huvudsakligen lämnat information som Trafikverket hanterar inom ramen för det fortsatta utrednings- och projekteringsarbetet kopplat till framtagandet av järnvägsplanen.

- Svenska kraftnät
- Vattenfall Eldistribution AB
- Östsvenska Handelskammaren

Nedan redovisas yttrandena från de myndigheter och organisationer som har framfört synpunkter, utöver Länsstyrelsen i Östergötland och Norrköpings kommun.

Naturvårdsverket vill uppmana Trafikverket att hålla ett ytterligare samråd när underlaget i miljökonsekvensbeskrivningen har kompletterats. Miljökonsekvensbeskrivningen är i nuläget inte ett tillräckligt underlag för att Naturvårdsverket ska kunna yttra sig. Det skapar även mer gynnsamma förutsättningar för att miljökonsekvensbeskrivningen ska kunna godkännas av länsstyrelsen senare i processen. Risken är annars att omfattande synpunkter framförs först efter det att miljökonsekvensbeskrivningen är färdigställd. Det är därför önskvärt att ett förnyat samråd genomförs när väsentligt underlag finns tillgängligt. Naturvårdsverket vill framhålla vikten av att underlagen som tas fram får en stor tyngd i fortsatta arbetet och utgör en grund för avvägningar mellan olika alternativ för järnvägens utformning.

Trafikverkets svar:

Trafikverket planerar inte något ytterligare omfattande samråd på delsträcksnivå med myndigheter innan planen ställs ut för granskning. Trafikverket samråder dock kontinuerligt med länsstyrelsen, som bevakar statens intressen. Länsstyrelsen följer därmed det pågående arbetet med järnvägsplanens miljöbedömning.

Nodra (ett kommunalt bolag som bland annat verkar inom områdena dricksvatten, spillvatten och dagvatten i Norrköpings kommun) betonar vikten av att vattenskyddsområden och dricksvattentäkter måste skyddas från eventuell påverkan från Ostlänken. Vattenskyddsområde är inrättat kring sjön Glan och innefattar även tillflöden. Motala ström nedströms Roxen samt sjön Roxen är potentiell dricksvattentäkt för Norrköpings kommun och bör hanteras därefter. Om dagvatten från järnvägsanläggningen blir aktuellt att leda till Nodras anläggning ska det säkerställas att kapacitet finns.

Trafikverkets svar:

Trafikverket kommer att ha en fortsatt dialog kring behov av vatten samt kring de kommunala vattenskyddsområdena. Trafikverket säkerställer i sin projektering att dagvattenflödena från anläggningen är dimensionerade på så sätt att recipient i form av sjö, bäck eller dike inte påverkas negativt. I nuläget ses inget behov av att avleda vatten via Nodras dagvattenanläggningar på den aktuella delsträckan Klinga-Bäckeby.

Region Östergötland ser mycket positivt på att arbetet med utformningen av Ostlänken och utredningen av dess miljökonsekvenser fortsätter.

Trafikverkets svar:

Trafikverket noterar synpunkten.

Skogsstyrelsen hänvisar till tidigare lämnat yttrande från maj 2019 där Skogsstyrelsen upplyser Trafikverket om att det finns två naturvårdsavtal inom tillåtlighetskorridoren. Åtgärder inom naturvårdsavtal, som inte är att betrakta som skogsbruksåtgärder, ska anmälas för samråd med länsstyrelsen.

Trafikverkets svar:

Den föreslagna spårlinjen ger ingen direkt påverkan på områdena med naturvårdsavtal.

Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI) bedriver kontinuerliga vattenföringsmätningar sedan 1976 i en hydrologisk mätstation vid Rytta-backen. Föreslagen järnväg kan påverka vattenflödet vid stationen både i bygg- och driftskedet. SMHI vill påpeka vikten av att de hålls underrättade om planering och arbete i området. SMHI betonar även vikten av att ta hänsyn till det framtida klimatet vid planering av samhället. Exempelvis förväntas lufttemperaturen stiga, risken för skyfall öka och flödena i vattendrag förändras med ändrade nederbördsförhållanden och snötillgång. Vidare har SMHI lämnat synpunkter som rör buller från Ostlänken.

Trafikverkets svar:

Mätstationen vid Rytta-backen och dess avrinningsområde ligger utanför planerad sträckning för järnvägen och bedöms inte påverkas av någon förändrad avrinning.

Av tillåtighetsbeslutet framgår att Trafikverket, efter samråd med berörda myndigheter, ska utarbeta riktlinjer för hur projektet utformas för att minimera risken för översvämningar.

Beträffande buller, se svar på länsstyrelsens yttrande.

Sjöfartsverket noterar att den nya järnvägsbron över Göta kanal kommer att ha samma höjd som befintlig bro för E4 och därför inte kommer att innebära några inskränkningar för sjöfart. Då den nya järnvägsbrons utformning är preliminär och ännu inte detaljutformad, så ser Sjöfartsverket fram mot att bli tillfrågade innan den nya brons dimensionering och utförande bestäms.

Trafikverkets svar:

Beträffande utformning av bron över Göta kanal har Trafikverket tagit fram ett PM som verifierar segelfri höjd. Uppföljande möte med berörda aktörer har genomförts.

Strålsäkerhetsmyndigheten anser att magnetfältsnivåerna bör redovisas för närliggande bostäder och andra platser där människor vistas varaktigt där magnetfältsnivån förväntas bli förhöjd. Det är miljöbalken som ska beaktas då bedömning görs om eventuellt behov av exponeringsbegränsade åtgärder. Folkhälsomyndigheten är tillsynsvägledande när det gäller miljöbalken eftersom det i det här fallet avser miljöfarlig verksamhet som inte omfattas av tillståndsplikt enligt strålskyddslagen.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har genomfört en utredning rörande elektromagnetiska fält från den nya stambanan som ett underlag för bedömning av påverkan i järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning. Syftet är att säkerställa att människor inte exponeras för alltför höga elektromagnetiska fält. Trafikverkets uppfattning, med hänsyn taget till kraven på säkerhetsavstånd från anläggningen på 30 meter, är att kravet kommer att kunna hållas utmed projekt Ostlänkens järnvägsanläggning. Slutsatsen bygger på Trafikverkets utredning som visar att årsmedelvärdet understiger 0,4 μT redan vid 20 meter från banmitt, det vill säga mittpunkten mellan dubbelspåret.

Sveriges Geologiska Undersökning (SGU) konstaterar att järnvägsutbyggnaden inte berör några grundvattenförekomster enligt Vattenförvaltningen. Däremot passerar spåret ett mindre grundvattenmagasin vid Melby. Magasinet är till stor del slutet (överlagrat av leror). I den fortsatta planeringen bör hänsyn tas så att inte en ytlig grundvattenbortledning eller bortdränning medför att trycknivåerna i magasinet nedströms påverkas.

Även i det söder om liggande grundvattenmagasinet vid Norsskogen kan en dränering av grundvattenbildningen i höjdområdet medföra att möjligheterna till uttag minskar nedströms. I detta område saknas dock överlagrade lerskikt, vilket medför att magasinet möjligtvis inte är så känsligt som magasinet vid Melby.

Trafikverkets svar:

Trafikverket kommer att följa upp synpunkten avseende risk för påverkan på grundvattenmagasinen i den fortsatta projekteringen och tillståndsprocessen. För aktuell delsträcka förekommer dock inga direkta konflikter med någon grundvattenförekomst.

LRF Östergötland anser att aktuell delsträcka bör kunna ligga närmare E4 än planerat, särskilt med beaktande av att hastigheten har reducerats. Bör inte den förändrade hastigheten bidra till att samma skyddsavstånd ej behöver iakttas? LRF Östergötland ber Trafikverket att specificera arbetet och tydliggöra vilka avvägningar mellan vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt mot bakgrund av den sänka hastigheten. Även lantbruksnäringens behov behöver framgent än mer tydliggöras i den fortsatta processen och tekniska lösningar måste presenteras för att minimera effekterna av järnvägskorridoren i jord- och skogsbrukslandskapet. LRF Östergötland uppmärksammar att ett stort antal landskapsbroar beklagligt nog har tagits bort och anser att Trafikverket i den fortsatta planeringen bör redovisa vilka kostnadsskillnader som en landskapsbro och bank innebär eller i vart fall förtydliga varför det ena alternativet valts före det andra.

LRF Östergötland finner inte att Trafikverket har utrett vilka konsekvenser och påverkan aktuell delsträcka har på grundvatten, markavvattning och vattenskyddsområde. LRF uppmanar Trafikverket att studera projektets vattenpåverkan mer djupgående.

Slutligen vill LRF betona vikten av att Trafikverket erbjuder sig att bekosta ombudskostnader i de fall det behövs. Risken finns annars att markägare som inte känner sig trygga i processen kan komma att överklaga ersättningsbeslut.

Trafikverkets svar:

När det gäller spårlinjen ingick denna fråga i samråden som hölls 2016 och 2019. En samlad bedömning av olika spårförslag finns även beskriven (PM Förslag till spårlinje, samlad bedömning, Klinga-Bäckeby, daterad 2016, reviderad 2019). Trafikverket har beslutat att gå vidare med den nu aktuella spårlinjen.

Trafikverket har eftersträvat att lokalisera järnvägen så nära E4 som möjligt. Trots den lägre hastigheten går det inte att anpassa järnvägens linjeföring till E4 mer än vad som gjorts i det aktuella förslaget. Även med den lägre hastigheten 250 km/tim är motorvägens linjeföring betydligt mer anpassad till terrängen än vad som är möjligt för järnvägens linjeföring.

Beträffande LRF:s synpunkt angående att landskapsbroar ersatts med bankar, se svar till Norrköpings kommun.

Järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning tar upp projektets konsekvenser vad gäller såväl jord- och skogsbruk som grundvatten, markavvattning och vattenskyddsområde. Miljökonsekvensbeskrivningen är under utarbetande. Den version som fanns med vid samrådet kommer att kompletteras till när järnvägsplanen ställs ut för granskning. Lantbruksnäringens behov hanteras dels i MKB:n och den lantbruksutredning som genomförts som underlag till denna, dels genom ändringar i planförslaget till följd av samrådssynpunkter från markägare.

Trafikverket är inte skyldiga att betala ersättning till fastighetsägaren för dennes ombud vid frivilliga förhandlingar. Trots detta är det rimligt att Trafikverket ställer sig positiva till att ersätta skäliga ombudskostnader under vissa förutsättningar.

Beträffande projektets vattenpåverkan, se svar till Nodra ovan.

Följande myndigheter och organisationer fick också samrådsremissen, men hade inga synpunkter eller avstod från att yttra sig:

- Försvarsmakten
- Havs- och vattenmyndigheten
- Jordbruksverket
- Linköpings kommun
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)
- Region Sörmland
- Statens Geotekniska Institut (SGI)
- STF Bråvalla
- Länsstyrelsen Södermanlands län
- Teracom AB
- Tillväxtverket

Allmänheten och enskilda särskilt berörda

Allmänheten bjöds in till öppet hus i Kimstad, Grebyskolan den 4 och 5 mars 2020. Utöver brev informerades Trafikverket via annons i dagspress med hänvisning till projektets webbplats där samma information fanns att tillgå som vid öppet hus. Allmänheten uppmanades att lämna sina eventuella skriftliga synpunkter senast den 2 april 2020.

Omkring 100 personer valde att besöka utställningen.

Inför öppet hus hölls möten med enskilda fastighetsägare som kan antas bli särskilt berörda av projektet för att förklara samrådsmaterialet och dess innebörd.

Boende och fastighetsägare i området lyfter frågor om hur Ostlänken berör den egna fastigheten och hur spårdragningen påverkar fastighetens ekonomiska värde samt bullernivåer. Det har inkommit en synpunkt om att lantmäteriförrättningar bör genomföras, bland annat för att hantera enskilda vägar, och att Trafikverket bör ombesörja förrättningen och stå för kostnaden.

Trafikverkets svar:

Trafikverket arbetar kontinuerligt med ovanstående frågeställningar inom ramen för järnvägsplanens planerings- och projekteringsarbete. Dessutom har Trafikverket i förekommande fall även dialog med berörda fastighetsägare, verksamhetsutövare och ledningsägare.

Gällande bullernivåer så pågår fortsatta utredningar. Resultatet kommer att redovisas när järnvägsplanen ställs ut för granskning. I fastighetsförteckningen kommer fastigheter berörda av buller, vibrationer och stomljud redovisas tillsammans med åtgärdsförslag. Vilken typ av skyddsåtgärder som kommer att erbjudas, till exempel fasadnära åtgärder, kommer dessutom att redovisas på plankartorna. Trafikverket kommer att föra en dialog med ägare till fastigheter som blir bullerberörda, där åtgärd krävs för att bullerriktvärden ska hållas.

Tyvärr var de bullerkartor som redovisades vid samrådet felaktiga då skalan avseende maximala ljudnivåer visade fel ljudnivåer. Bullerkartorna på Trafikverkets hemsida

kommer att bytas ut. Revideringen faller inte ut så att behov av skyddsåtgärder tillkommer, eller att föreslagna skyddsåtgärder visat sig vara omotiverade.

I det fall en fastighet påverkas direkt av markintrång ersätts fastighetsägaren för den marknadsvärdeminskning som fastigheten drabbas av. Trafikverket löser i första hand endast in den mark som behövs för anläggningen, men kan eventuellt även lösa in mark utöver detta i speciella fall. Det kan till exempel handla om smala remsor av mark mellan Ostlänken och E4 som blir obrukbara.

Om enskild väg berörs, kommer Trafikverket att söka om lantmäteriförrättning och stå för kostnaden för denna samt för eventuell omläggning av väg.

Mer information kring ersättningsregler med mera finns att läsa i "Väg eller järnväg på min mark – hur får jag ersättning?" samt "Vad händer när en järnväg eller väg byggs" som kan laddas ner från Trafikverkets hemsida.

Det har inkommit synpunkter på påverkan under byggtiden och frågor om trafik till och från verksamheter kan flyta på som vanligt under byggtiden. Det har även inkommit önskemål om att flytta etablerings- och upplagsytor.

Trafikverkets svar:

Under byggtiden kommer det att uppstå störningar i olika former. De allmänna vägarna är redan idag trafikerade av tunga fordon, men Trafikverkets ambition är att begränsa störningarna från byggandet av Ostlänken på befintlig infrastruktur så mycket som möjligt. Under byggtid kan trafiken omdirigeras till andra vägar.

Trafikverket tar till sig de synpunkter som inkommit avseende att flytta vissa etablerings- och upplagsytor. Dessa förslag kommer att utredas och dialog avseende placering och utformning kommer att fortsätta med enskilda fastighetsägare och Norrköpings kommun. Se även svar till Norrköpings kommun rörande arbetsytor.

Vissa synpunkter har inkommit avseende spårlinjens sträckning i plan och profil, till exempel önskemål om att förlägga järnvägen enligt det ursprungliga alternativet med ombyggnad av E4 och att förlägga järnvägen på en bro över åkermarken vid Landsjö. Synpunkt har även inkommit gällande en önskan om högre hastighet på järnvägen.

Trafikverkets svar:

När det gäller spårlinjen ingick denna fråga i samråden som hölls 2016 och 2019. En samlad bedömning av olika spårförslag finns även beskriven (PM Förslag till spårlinje, samlad bedömning, Klinga-Bäckeby, daterad 2016, reviderad 2019). Trafikverket har beslutat att gå vidare med den nu aktuella spårlinjen.

Beträffande längden på Ostlänkens broar och hastighet på järnvägen, se svaret till LRF ovan.

Synpunkter har inkommit avseende att servicevägen till ekodukten vid Landsjö bör ges en annan sträckning. En synpunkt har även inkommit på förslaget avseende ny vägsträckning för enskild väg vid Bäckeby, att denna väg inte behöver anslutas till väg 210, vilket föreslås i samrådshandlingen.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har utrett servicevägen till ekodukten vidare vilket resulterat i att ingen serviceväg anläggs.

Beträffande den enskilda vägen vid Bäckeby så kommer Trafikverket i fortsatt projektering att utreda behovet av sträckningen.

Det har inkommit synpunkter avseende utformning av ekodukten vid Landsjö och att syftet med den förfelas om den också ska användas som vägbro, att det behövs flera undergångar för att kunna passera järnvägen och sköta jord- och skogsbruksmarken på ömse sidor samt att effekten av en ekodukt i sig kan ifrågasättas då den leder till ett område som omöjliggör vidare passage för djuren. Synpunkter har även inkommit om att ekodukten gärna får förläggas i en tunnel så att så mycket som möjligt av betesmarkerna ovanför kan bevaras ostörda.

Trafikverket svar:

Trafikverket kommer att föra fortsatta dialoger med markägare om åtkomst till ekodukten samt åtkomst till jordbruks- och skogsmark i Landsjöområdet.

Trafikverket har tagit fram en passageplan som pekar ut behov av passager. Passageplanen ligger till grund för placeringen av de planskilda passager som ingår i planförslaget.

Ekodukten är i första hand avsedd för betesdjur, inte för vilt, eftersom även E4 utgör en barriär.

Tunnelförläggning är inte möjlig på grund av att tillräcklig bergtäckning saknas på den aktuella platsen.

Synpunkter har inkommit avseende placering av diken längs sträckan samt påverkan på vatten under och efter byggtid, till exempel att nytt vatten från järnvägen kommer att belasta diken som inte har tillräcklig kapacitet, hur Trafikverket kommer att ta ansvar för att sköta om diken och om dricksvatten kommer att påverkas. Synpunkt har även inkommit att det inte framgår hur dagvattenavrinning hanteras där järnvägen går nära E4. Vidare har synpunkter inkommit om att vattennivån i Ålbäcken, där den rinner ut i Lövsstadsjön, är avgörande för odlingsbetingelserna uppströms samt att om det blir mer vatten vid Lillkyrkakärret kan det påverka åkermarken i det området.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har efter samrådet sett över avvattningen av Ostlänken på sträckan vid Landsjö. Översynen har på vissa ställen lett till ändringar i föreslagen anläggning. Trafikverket har i förekommande fall dialog med berörda fastighetsägare.

Avvattningen från spårområdet kommer delvis att ske till Ålbäckens avrinningsområde respektive till Lillkyrkakärret. Trafikverket säkerställer i sin projektering att dagvattenflödena från anläggningen är dimensionerade på så sätt att recipient i form av sjö, bäck eller dike inte påverkas negativt. Om det mot förmodan skulle uppstå skador på grund av Ostlänken är Trafikverket ersättningsskyldiga.

Det har inkommit synpunkter om teknikgården vid Vänningen, att marken används bättre som åker och att den bör flyttas till västra sidan om järnvägen med tillfartsväg direkt från E4.

Trafikverkets svar:

Trafikverket kommer att föra fortsatta dialoger med markägare om att flytta teknikgården.

3.2.7 Synpunkter från fastighets- och sakägare, organisationer och allmänhet som inkommit vid andra tillfällen än specifika samråd

Synpunkter från fastighetsägare och närboende med frågor om påverkan på deras fastigheter eller närmiljö har inkommit i perioderna mellan samråden och besvarats kontinuerligt av Trafikverkets markförhandlare.

3.3 Underlag

Minnesanteckningar, tjänsteanteckningar och yttranden från samråd i järnvägsplaneskedet återfinns under diarienummer TRV 2014/72082.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 172 90 Sundbyberg. Besöksadress: Solna Strandväg 98
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se