

SAMRÅD Järnvägsplan och Vattenverksamhet Ostlänken, delen Loddby–Butängen

Beskrivning av planförslaget och dess konsekvenser

2024-11-13



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 172 90 Sundbyberg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

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

Kontaktperson: Elin Bartsch, Trafikverket

Dokumenttitel: Beskrivning av planförslaget och dess konsekvenser

Författare: Sweco

Dokumentdatum: 2024-11-13

Ärendenummer: TRV 2017/64849

Version: _

Dokument-ID: OLP2-01-025-26-0_0-1261

Läsanvisning

Inför samrådsperioden 18 november – 13 december 2024 för Ostlänken, delsträcka Loddby–Butängen, har en digital samrådsportal tagits fram. Där finns all dokumentation för sträckan. Detta dokument är en kopia på den digitala samrådsportal som varit tillgänglig under samrådstiden.

För att underlätta läsningen har miljöbilder som inte har direkt koppling till texten samt instruktioner om hur portalen används tagits bort ur dokumentet.

På den digitala samrådsportalen finns interaktiva kartor. Dessa fungerar av tekniska skäl bara i digital form, men all information som finns att hämta i dessa kartor finns även i detta dokument eller i de handlingar som ingår i järnvägsplanen, se avsnitt 8 *Handlingar*.

Innehåll

Innehåll	4
1 Översikt	6
2 Om projektet och samråden	7
2.1 Om samråden	8
2.2 Trafikverkets planlägningsprocess	9
2.3 Järnvägsplanens samråd	11
2.4 Tidigare utredningar och beslut	11
3 Planerad anläggning	14
3.1 Val av lokalisering och spårlinje.....	15
3.2 Övergripande utformning.....	16
3.3 Västra Bravikenvägen–Pjältån	18
3.4 Loddby	23
3.5 Herstadberg	28
3.6 Marieborg.....	36
3.7 Kommendantvägen	40
3.8 Stationsområdet	44
3.9 Lagerlunda	51
4 Effekter och konsekvenser	57
4.1 Befintliga järnvägars och vägars funktion och standard.....	57
4.2 Trafik och användargrupper	59
4.3 Lokalsamhälle och regional utveckling	60
4.4 Riksintressen och Natura 2000.....	60
4.5 Stad och landskap.....	61
4.6 Kulturmiljö	62
4.7 Naturmiljö.....	64
4.8 Rekreation och friluftsliv	64
4.9 Buller.....	65
4.10 Vibrationer och stomljud.....	66
4.11 Luft.....	67
4.12 Elektromagnetiska fält	68
4.13 Risk och säkerhet.....	69

4.14 Yt- och grundvatten	70
4.15 Förorenad mark.....	71
4.16 Hushållning med naturresurser.....	71
4.17 Miljökvalitetsnormer.....	72
4.18 Ras, skred och sättningar samt risk för översvämning.....	73
5 Påverkan under byggtiden	74
5.1 Tillfälliga markanspråk i järnvägsplanen	76
5.2 Västra Bravikenvägen–Pjältån	78
5.3 Loddby	80
5.4 Herstadberg	81
5.5 Marieborg.....	83
5.6 Kommendantvägen	84
5.7 Stationsområdet	86
5.8 Lagerlunda	88
6 Markåtkomst	89
6.1 Trafikverket köper mark som behövs för järnvägar	89
6.2 Mark kan behövas tillfälligt under byggandet.....	91
6.3 Fastighetsägare och rättighetshavare får ersättning.....	91
6.4 Fastigheter som påverkas av buller och vibrationer.....	92
7 Vattenverksamhet.....	93
7.1 Generellt om miljöprovning.....	93
7.2 Vattenverksamhet Loddby–Butängen.....	95
7.3 Detta samråd.....	96
7.4 Metodik för bedömning av miljöpåverkan	96
7.5 Definition Vattenverksamheter	99
8 Handlingar.....	100
8.1 Järnvägsplan.....	100
8.2 Samrådsunderlag avgränsningssamråd vattenverksamhet	101
8.3 Kommunal planering	101
9 Lämna synpunkter	102

1 Översikt

Samrådsportalen omfattar järnvägsplanen för delsträckan och samrådsunderlag gällande ansökan om tillstånd till vattenverksamhet.

Sveriges transportsystem behöver ständigt utvecklas och förbättras. I takt med att regionerna Östergötland och Mälardalen utvecklas och växer ökar behoven av fler transporter för både arbete och fritid. Trafikverket planerar därför för Ostlänken, en 16 mil lång dubbelspårig järnväg mellan Järna och Linköping. Den nya järnvägen möjliggör för fler tåg och hållbara transporter, smidigare och tryggare resor samt större arbetsmarknadsregioner.

Trafikverket samråder järnvägsplanen för Ostlänkens utformning och miljöpåverkan på sträckan mellan Loddby och Butängen. Utöver järnvägsplanen samråder Trafikverket även de vattenverksamheter som anläggandet av Ostlänken förväntas medföra på delsträckan. Norrköpings kommun samråder samtidigt om sitt förslag till detaljplan för Norrköpings nya centralstation i Butängen samt andra detaljplaner som påverkas av Trafikverkets järnvägsplan för Ostlänken.

Samrådsportalen utgör ett komplement till järnvägsplanens plan- och illustrationskartor. Du hittar dessa på Trafikverkets hemsida, www.trafikverket.se/ostlankennorrkoping (Dokument, Norrköping, Aktuella handlingar) samt under fliken ”Handlingar” i samrådsportalen.

Mellan den **18 november och 13 december 2024** har du möjlighet att skriftligen lämna synpunkter på samrådsmaterialet samt inkomma med information. Du kan lämna synpunkter på flera olika sätt, läs mer under fliken ”Lämna synpunkter”. Trafikverket och Norrköpings kommun bjuder även in till samrådsmöte/öppet hus för att berätta mer om projektet och för att få veta vad du tycker. Samrådsmötet/öppet hus genomförs på **Visualiseringscenter C** på Kungsgatan 54 i Industrilandskapet i centrala Norrköping på följande tider:

- **25 november klockan 15:00-20:00.** Du har möjlighet att få information om projektet vid olika tema-stationer och en övergripande film om projektet visas återkommande under kvällen.
- **26 november klockan 15:00-20:00.** Du har möjlighet att få information om projektet vid olika tema-stationer och en övergripande film om projektet visas återkommande under kvällen.

2 Om projektet och samråden

Sveriges transportsystem behöver ständigt utvecklas och förbättras. I takt med att regionerna Östergötland och Mälardalen utvecklas och växer ökar behoven av fler transporter för både arbete och fritid. Efterfrågan på tågresor är redan idag större än utbudet samtidigt som fler tågoperatörer vill köra tåg och större mängder gods ska transporteras. På grund av den redan höga trafikbelastningen är det idag inte möjligt att sätta in fler tåg på de tider när efterfrågan på tågresor är som störst, utan att förlänga restiderna. På så vis hämmas utvecklingen av tågtrafiken samt en övergång till ett mer miljöanpassat och hållbart resande.

Ostlänken ingår i nationell plan för transportsystemet 2022–2033, vilken fastställdes av regeringen i juni 2022. Med Ostlänken förstärks möjligheten till regional pendling samtidigt som godstransporterna kan öka på befintlig järnväg. Ostlänken blir en 16 mil lång dubbelspårig järnväg mellan Järna och Linköping. Längs sträckan byggs fem nya resecentrum, på orterna Vagnhärad, Skavsta, Nyköping, Norrköping och Linköping. Vid Skavsta och Nyköping byggs en bibana som ansluter Skavsta flygplats och centrala Nyköping med Ostlänken. Ostlänken planeras för persontåg i hastigheter upp till 250 km/tim. När Ostlänken är helt utbyggd kan restiden med de snabba regionaltågen mellan Stockholm och Linköping bli drygt en timme. Därmed knyts regionerna samman till en arbetsmarknadsregion. År 2035 beräknas Ostlänken kunna börja trafikeras.



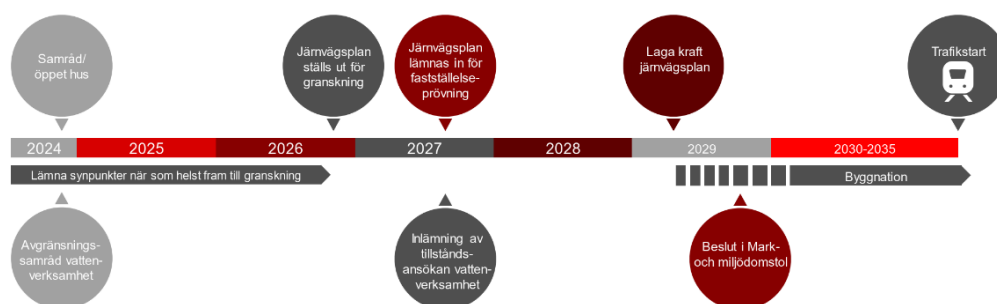
Figur 1. Plattform vid Norrköpings befintliga centralstation.

2.1 Om samråden

Samråd är en viktig process som sker löpande under hela planläggningen fram till granskning då Trafikverket lägger fram sitt färdiga planförslag. Genom samråd utbyter Trafikverket information med och inhämtar synpunkter och kunskap från myndigheter, organisationer, enskilda som kan bli särskilt berörda och allmänheten. Det är en viktig demokratisk process. Alla synpunkter samlas i ett dokument som kallas samrådsredogörelse. I samrådsredogörelsen bemöter Trafikverket synpunkterna och beskriver hur de har beaktats.

Trafikverket samråder dels om järnvägsplanen för delsträckan Loddby-Butängen, dels om de vattenverksamheter (avgränsningssamråd) som anläggandet av Ostlänken kan förväntas medföra på delsträckan Loddby-Butängen. Utöver detta samråder även Norrköpings kommun sitt förslag till detaljplan för Norrköpings nya centralstation i Butängen samt andra detaljplaner som påverkas av Trafikverkets järnvägsplan för Ostlänken.

En översiktlig tidplan för arbetet med järnvägsplanen framgår av figur nedan.



Figur 2. Översiktlig tidplan för arbetet med järnvägsplanen och tillstånd för vattenverksamhet.

Under samrådsperioden kommer samrådshandlingar för järnvägsplanen, samrådsunderlag för vattenverksamhet och kommunens detaljplaner att finnas tillgängliga på dessa platser:

- Trafikverkets hemsida www.trafikverket.se/ostlankennorrkoping (Dokument, Norrköping, Aktuella handlingar)
- Norrköpings kommuns hemsida, www.norrkoping.se (Boende, trafik och miljö, Planer och byggprojekt, Next: Norrköping, Butängen och ny centralstation).
- Denna Samrådsportal, se fliken ”Handlingar”
- Visualiseringscenter C, Kungsgatan 54. Handlingar i digital form. Öppettider alla dagar 10:00-16:00.
- Norrköpings kommun, Rosen, Trädgårdsgatan 21. Handlingar i fysisk form. Öppettider vardagar 08:30-16:00.

På Visualiseringscenter C kommer samrådsportalen att finnas tillgänglig under hela samrådstiden.

2.2 Trafikverkets planläggningsprocess

Ett järnvägs- eller vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagen om byggande av järnväg respektive väglagen tillsammans med tillhörande förordningar. Processen leder slutligen fram till en järnvägsplan eller en vägplan. Parallellt tillämpas miljöbalken, plan- och bygglagen, kulturmiljölagen och ytterligare ett flertal författningar. Bestämmelser om miljökonsekvensbeskrivningar finns i 6 kapitlet miljöbalken och i lagen om byggande av järnväg samt väglagen.

I planläggningsprocessen utreds var och hur järnvägen eller vägen ska byggas. I början av planläggningen tar Trafikverket fram underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Länsstyrelsen beslutar sedan om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Sedan ska en miljökonsekvensbeskrivning tas fram till järnvägs- eller vägplanen, där Trafikverket beskriver projektets miljöpåverkan och föreslår försiktighets- och skyddsåtgärder.

Samrådsprocessen pågår fram till dess att planen hålls tillgänglig för granskning. Samråden ska belysa järnvägens lokalisering, utformning och miljöpåverkan. Synpunkterna som kommer in sammanställs i en samrådsredogörelse.



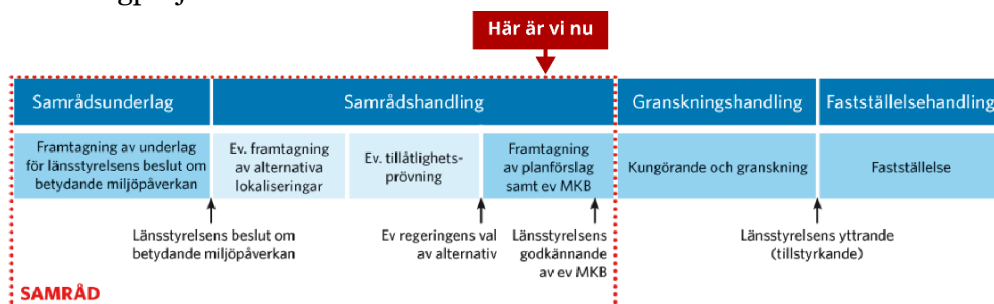
Figur 3. Centrala Norrköping.

Då planeringen av Ostlänken har pågått under en lång tid har processen som föregått järnvägsplanen skett enligt en tidigare lagstiftning. Det innebär att förstudie och järnvägsutredning tagits fram, vilket i dagens process motsvaras av samrådsunderlag respektive samrådshandling – framtagande av alternativa lokaliseringar.

Utbyggnaden av Ostlänken innebär påverkan på befintliga vägar. Ombyggnaden av allmänna vägar för att möjliggöra Ostlänken regleras i järnvägsplanen, enligt väglagen.

Ostlänken har ett regeringsbeslut om tillåtlighet enligt 17 kapitlet miljöbalken för byggande av en ny dubbelspårig järnväg inom angiven korridor. Detta beslut innebär, ur planläggningssynpunkt, att sträckan kan delas upp i flera järnvägsplaner som endast tillsammans ger ett funktionellt samband. De olika järnvägsplanerna kan därmed fastställas var och en för sig trots att de inte kan uppnå för projektet angiven funktion utan att intilliggande planer också fastställs.

I figur nedan framgår Trafikverkets planläggningsprocess för järnvägs- eller vägprojekt.



Figur 4. Trafikverkets planläggningsprocess.

2.3 Järnvägsplanens samråd

Järnvägsplanens samråd avser järnvägens utformning och miljöpåverkan. Samrådet avser även innehåll och utformning av den miljökonsekvensbeskrivning som tas fram tillsammans med järnvägsplanen. Då regeringen givit tillåtlighet för projektet är den huvudsakliga lokaliseringen genom val av korridor prövad. Samråd avseende val av spårlinje har genomförts i mars 2023.

Utöver detta avser samrådet även dispenser avseende generellt biotopskyddsområde, strandskydd och samråd enligt 12 kapitlet 6 § miljöbalken. Åtgärder enligt en fastställd järnvägsplan är undantagna vissa förbud och skyldigheter enligt miljöbalken.

- Förbuden som avser verksamhet eller åtgärd inom generellt biotopskyddsområde (7 kapitlet 11 § 2st miljöbalken) gäller inte byggande av allmän järnväg eller väg.
- Förbuden mot åtgärder inom strandskyddsområde (7 kapitlet 15 § miljöbalken) gäller inte byggande av allmän väg eller järnväg.
- Skyldigheten att göra anmälan för samråd enligt 12 kapitlet 6 § miljöbalken gäller inte för de verksamheter och åtgärder som behövs för att bygga järnvägen eller vägen och som fastställts och ingår i järnvägsplan, vägområde för allmän väg, eller område för tillfällig nyttjanderätt.

Områden som omfattas av strandskydd och det generella biotopskyddet framgår på järnvägsplanens plankartor.

Skulle dispens enligt ovan krävas utanför planområdet hanteras det i separata processer.

2.4 Tidigare utredningar och beslut

Ett antal tidigare utredningar och beslut ligger till grund för Ostlänken.

Förstudie

En förstudie genomfördes under åren 2002–2003 och omfattade sträckan Järna-Linköping. I förstudien analyserades ett antal alternativa korridorer vilket resulterade i tre korridorer för vidare utredning.

Beslut om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen i Södermanlands län var sammanhållande för berörda länsstyrelser och beslutade den 9 oktober 2002 att projektet Ostlänken kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Beslutet fattades med Ostlänkens förstudie som underlag.

I sitt beslut påtalar länsstyrelsen att Ostlänken kommer att passera eller gå igenom ett flertal riksintressen för naturvård, kulturmiljövård och friluftsliv såväl som naturreservat, Natura 2000-områden och områden med stora förekomster av fornlämningar. Även byar, mindre samhällen samt tätorter berörs genom barriäreffekter, buller och vibrationer med mera.

Under 2017 samrådde Trafikverket kring påverkan på allmänna vägar. Länsstyrelsen kompletterade sitt yttrande 2017-09-14 och ansåg att de allmänna vägarna ska hanteras som en del i Ostlänksprojektet utifrån att projektet medför betydande miljöpåverkan.

Järnvägsutredning, miljökonsekvensbeskrivning

En järnvägsutredning togs fram av Banverket under åren 2004–2010. Järnvägsutredningen utfördes som en gemensam del för hela Ostlänken och en avsnittsutredning för sträckan Järna-Norrköping respektive Norrköping-Linköping. Till varje avsnittsutredning upprättades en miljökonsekvensbeskrivning som godkändes av länsstyrelserna år 2008.

Regeringsbeslut december 2022

Regeringen tog ett beslut i december 2022 som innebär att Ostlänken inte längre ska ingå i ett hoplänkat system av nya stambanor för höghastighetståg. Beslut om att bygga Ostlänken kvarstår dock, men kostnadsbesparingar ska identifieras och vidtas.

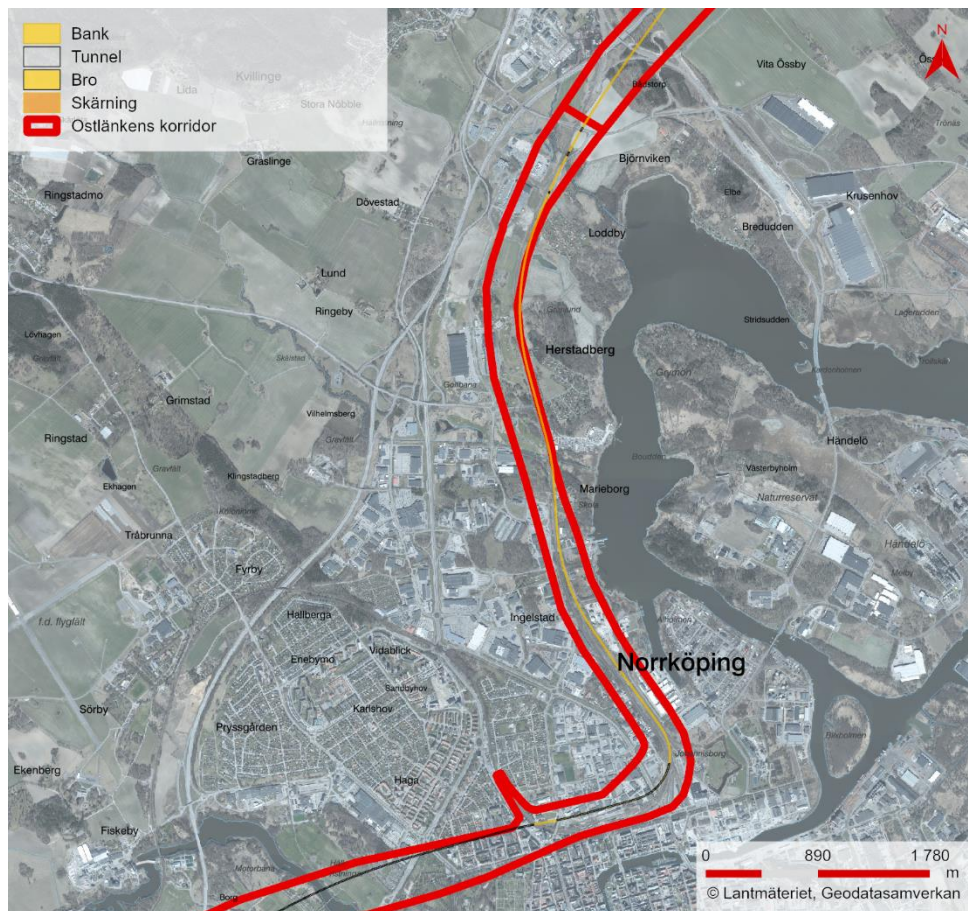
Beslut om tillåtlighet enligt 17 kapitlet miljöbalken

Ostlänken har prövats enligt en så kallad tillåtlighetsprövning enligt 17 kapitlet miljöbalken. Beslutet innebär att regeringen ger tillåtlighet att bygga en dubbelspårig järnväg för höghastighetståg mellan Järna och Linköping inom den korridor som redovisas på de kartor som presenteras i denna Samrådsportal.

Tillåtligheten omfattas av spår och fasta anordningar som behövs för spårens bestånd, drift och brukande. Detta gäller exempelvis skyddsåtgärder såsom stängsel och bullerskyddsskärmar, teknikbyggnader och anläggningar för dräneringsvatten.

Anordningar som har en mer indirekt koppling till järnvägen, även om järnvägen i och för sig är skälet till att de utförs, omfattas inte av tillåtlighet. Detta gäller exempelvis ombyggnad av befintlig järnväg, nya eller ändrade tvärgående ledningar eller tillfälliga anläggningar.

För tillåtligheten gäller elva villkor, varav sju är generella villkor och fyra är platsspecifika villkor, som reglerar Ostlänkens miljöhänsyn. Ingen av de platsspecifika villkoren omfattar delsträckan Loddbys-Butängen. De generella tillåtlighetsvillkoren innefattar bland annat järnvägens lokalisering, utformning och gestaltning, påverkan på vattenresurser (yt- och grundvatten) samt påverkan på odlingslandskapet och jordbruksmark.



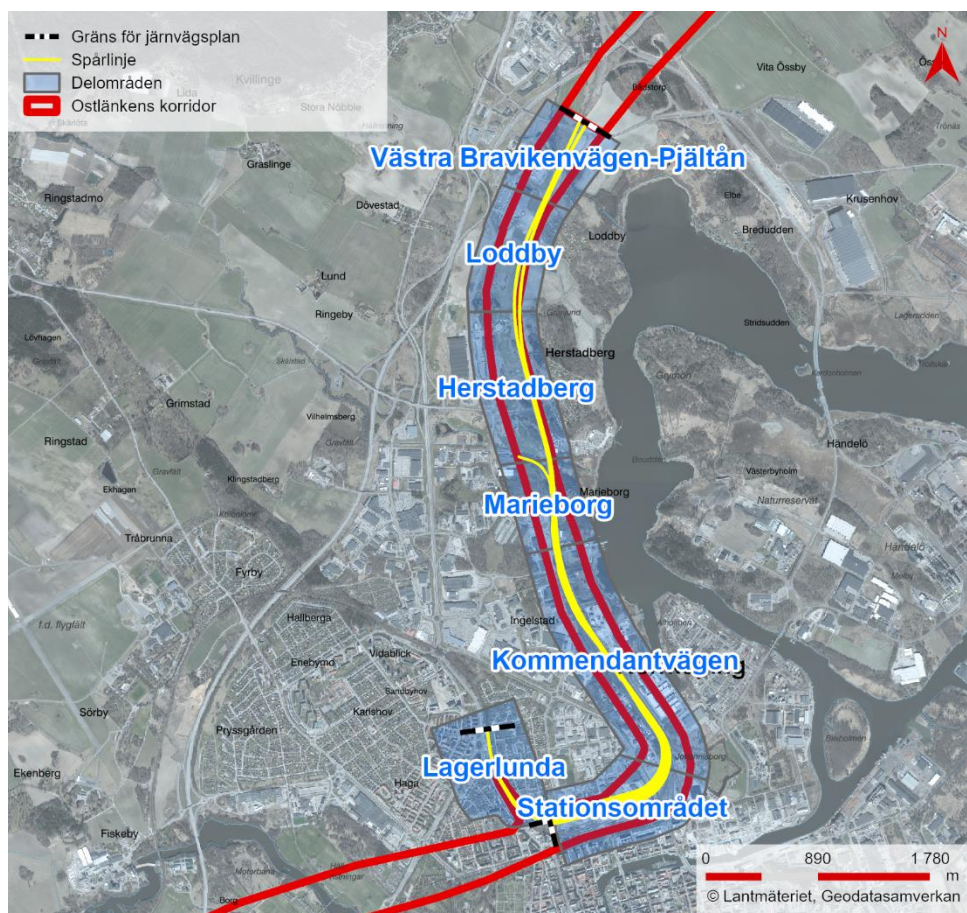
Figur 5. Ostlänkens tillåtlighetsprovade korridor genom Norrköping.

3 Planerad anläggning

I detta avsnitt kan du läsa mer om den planerade järnvägsanläggningen. Sträckan är cirka 6,5 kilometer, från Loddby i norr till Norrköpings nya centralstation i Butängen och Lagerlunda i söderbefintliga centralstation, Butängen och Lagerlunda i söder. För att underlätta för förståelsen har sträckan delats in i följande delområden.

- Västra Bravikenvägen-Pjältån
- Loddby
- Herstadberg
- Marieborg
- Kommendantvägen
- Stationsområdet
- Lagerlunda

I följande avsnitt presenteras respektive delområde var för sig. Inom respektive delområde presenteras vidare platser av större allmänt intresse så som vägomläggningar, bullerskyddsåtgärder och nya broar.



Figur 6. Delområden inom Loddby-Butängen

3.1 Val av lokalisering och spårlinje

Ostlänkens lokalisering har valts inom ramen för den förstudie och järnvägsutredning som tidigare genomförts. Se fliken ”*Om projektet och samråden*”. Då regeringen givit tillåtlighet för projektet är den huvudsakliga lokaliseringen genom val av korridor prövad.

I arbetet med val av spårlinje har möjliga spårlinjer utvärderats utifrån fem aspekter:

- Anläggningens funktionalitet
- Landskap och miljö
- Människa och samhälle
- Livscykelkostnad
- Klimatpåverkan

Arbetet med val av spårlinje har varit en lång process som utförts i olika skeden med olika förutsättningar och frågeställningar som grund. Mellan år 2017 och 2019 har fyra huvudsakliga spåralternativ varit aktuella. Ett första linjesamråd genomfördes i mars 2018. Under hösten 2019/våren 2020 inleddes ett optimeringsarbete med den då gällande spårlinjen för att minska kostnaderna genom att begränsa påverkan på Södra stambanan.

Norrköpings kommun och Trafikverket har tillsammans tagit fram ett medfinansieringsavtal som reglerar respektive parts finansiella ansvar och åtaganden utifrån att Norrköpings kommun önskar en upphöjd station, utöver Trafikverkets grundutförande. Medfinansieringsavtalet godkändes och undertecknades av båda parterna i juni 2022.

Förslaget till spårlinje samråddes i sin helhet under mars 2023. Efter samrådet har Trafikverket beslutat att gå vidare med den redovisade spårlinjen och vidare arbete har skett med teknisk utformning och markanspråk.



Figur 7. Södra stambanan söder om Herstadberg.

För mer information om de spåralternativ som studerats och valts bort under processens gång, se *PM Förslag till spårlinje – samlad bedömning* på Trafikverkets hemsida.

3.2 Övergripande utformning

Järnvägen kommer att byggas för tåg som kan köra i 250 km/tim, vilket ställer krav på stora kurvradier. Det medför att järnvägen får en större stelhet i sidled i jämförelse med en traditionell järnväg. Kraven på Ostlänken tillåter dock brantare lutningar i backarna jämfört med traditionell järnväg. Sammantaget innebär detta att det är svårt att anpassa järnvägsanläggningen i landskapet i sidled men att det är något lättare att anpassa den i terrängen i höjdlid.



Figur 8. Skylt vid Norrköpings befintliga centralstation.

Från Loddby och fram till Norrköping C sänks hastigheten på Ostlänken ned i steg. Hastigheten på Ostlänken i kurvan innan stationsområdet samt för passerande tåg uppgår till 95 km/tim. På Södra stambanan uppgår hastigheten för passerande tåg till 90 km/tim.

Järnvägens stela geometri och höga hastighet gör att spårlinjen inte kan följa terrängens formationer i kuperade landskap. Detta resulterar i att Ostlänken växelvis ligger på bank ovan den anslutande marken och i skärning nedsänkt i den omgivande marken. Slänterna utformas så att de uppfyller järnvägens tekniska krav för att anläggningen ska fungera långsiktigt.

Ostlänken ska av säkerhetsskäl utformas med en fysisk barriär som är minst 2,5 meter hög för att förhindra att människor och djur tar sig in på spårområdet. Den fysiska barriären kan vara ett stängsel eller en skärm som även fungerar som bullerskydd. Huvudsaklig placering av stängslet framgår av järnvägsplanens plankartor.

Utmed delar av järnvägen kommer en trädsäkringszon på 25 meter från spårmittpunkt att gälla. Trädsäkringszonen regleras genom ett servitut som ger Trafikverket rätt att avverka träd som annars riskerar att orsaka driftstörningar för tågtrafiken. Utanför trädsäkringszonen finns en kantzon där Trafikverket har rätt att avverka träd som vid fall kan nå banan. De olika markanspråk som framgår på plankartorna beskrivs vidare under avsnitten Påverkan under byggtiden samt Markåtkomst.

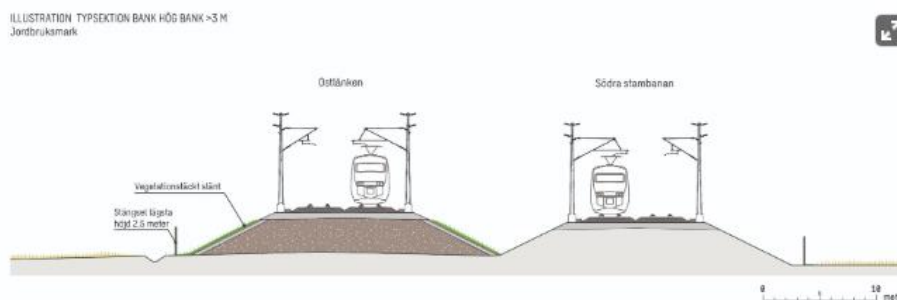


Illustration av typsektion för järnväg på bank genom jordbrukslandskap.

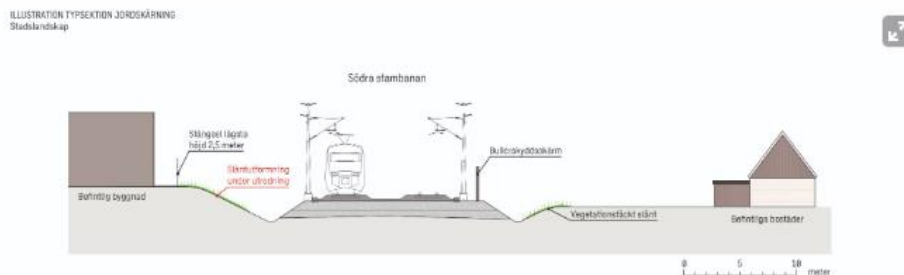


Illustration av typsektion för järnväg i jordskäring genom stadslandskap.

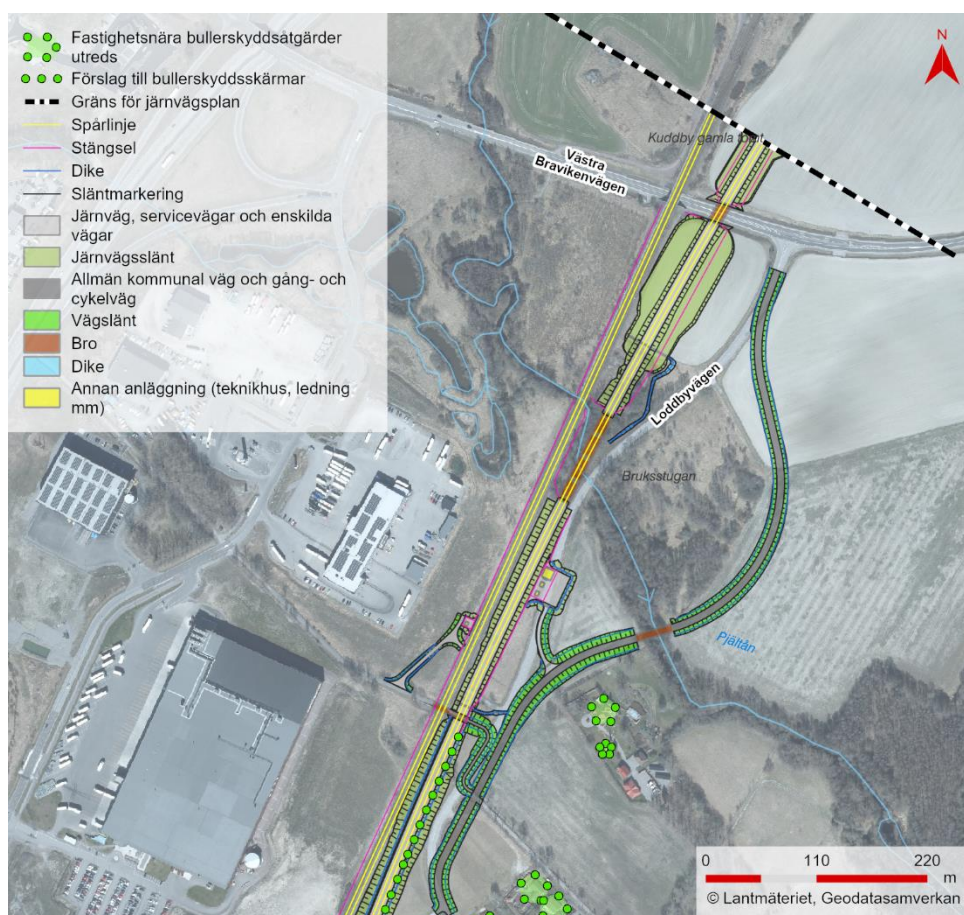
Figur 9. Typsektioner för järnväg på bank genom jordbrukslandskap och järnväg i jordskäring genom stadslandskap.

3.3 Västra Bravikenvägen–Pjältån

Delsträckan inleds strax norr om Västra Bravikenvägen. Ostlänken passerar på ny bro över vägen. Ostlänken fortsätter därefter söderut på bank längs Södra stambanans östra sida. Pjältån ligger kvar i befintligt läge och Ostlänken passerar ån på en cirka 100 meter lång bro.

För att möjliggöra bygget av Ostlänken och inte påverka järnvägens stabilitet läggs Loddbyvägen om i ett nytt läge, öster om vägens befintliga läge. Söder om Pjältån placeras en ny teknikgård som nås via en serviceväg från Loddbyvägens nya läge. För att en befintlig teknikkiosk inte ska stängas in mellan Södra stambanan och Ostlänken flyttas teknikkiosken till Södra stambanans västra sida och en serviceväg anläggs till platsen.

Ostlänken fortsätter därefter söderut i riktning mot Loddby.

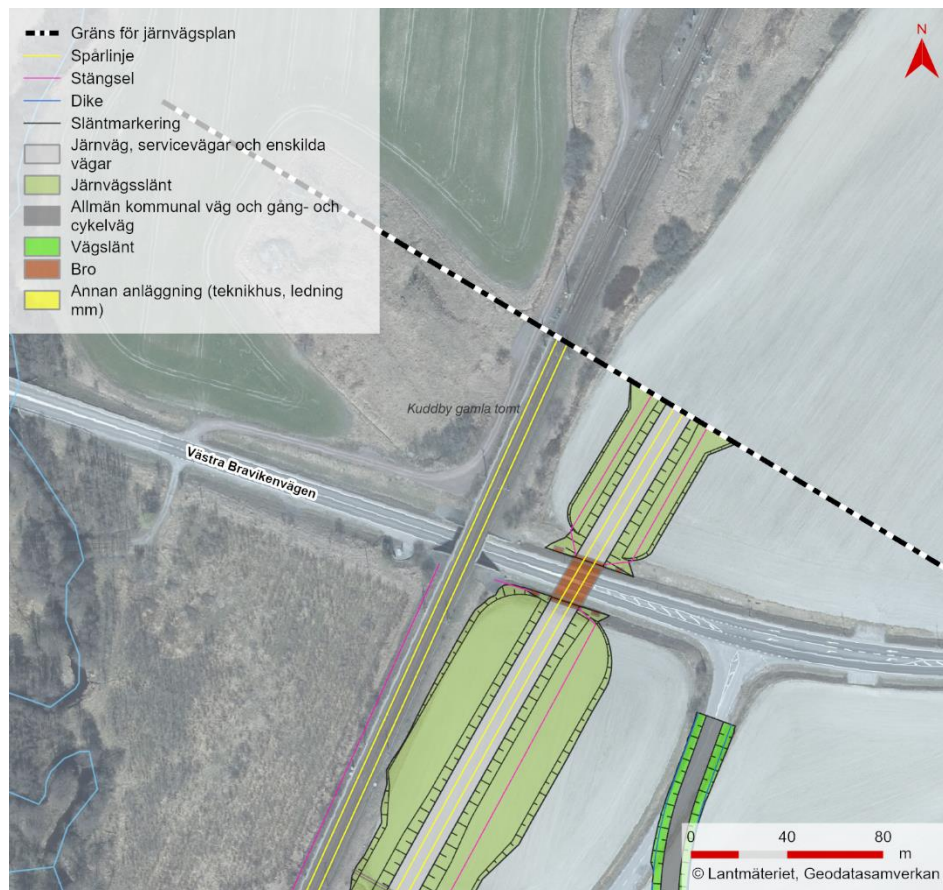


Figur 10. Planerad anläggning inom delområdet Västra Bravikenvägen-Pjältån.

Västra Bravikenvägen

En ny järnvägsbro byggs över vägen cirka 50 meter öster om Södra stambanans befintliga järnvägsbro. Kortare totalavstängning av vägen kommer att krävas vid bygget av bron. Vägtrafiken kommer i samband med detta tillfälligt ledas om via Händelö.

Den nya bron har utformats för att uppnå god sikt i korsningen Västra Bravikenvägen/Loddbyvägen.

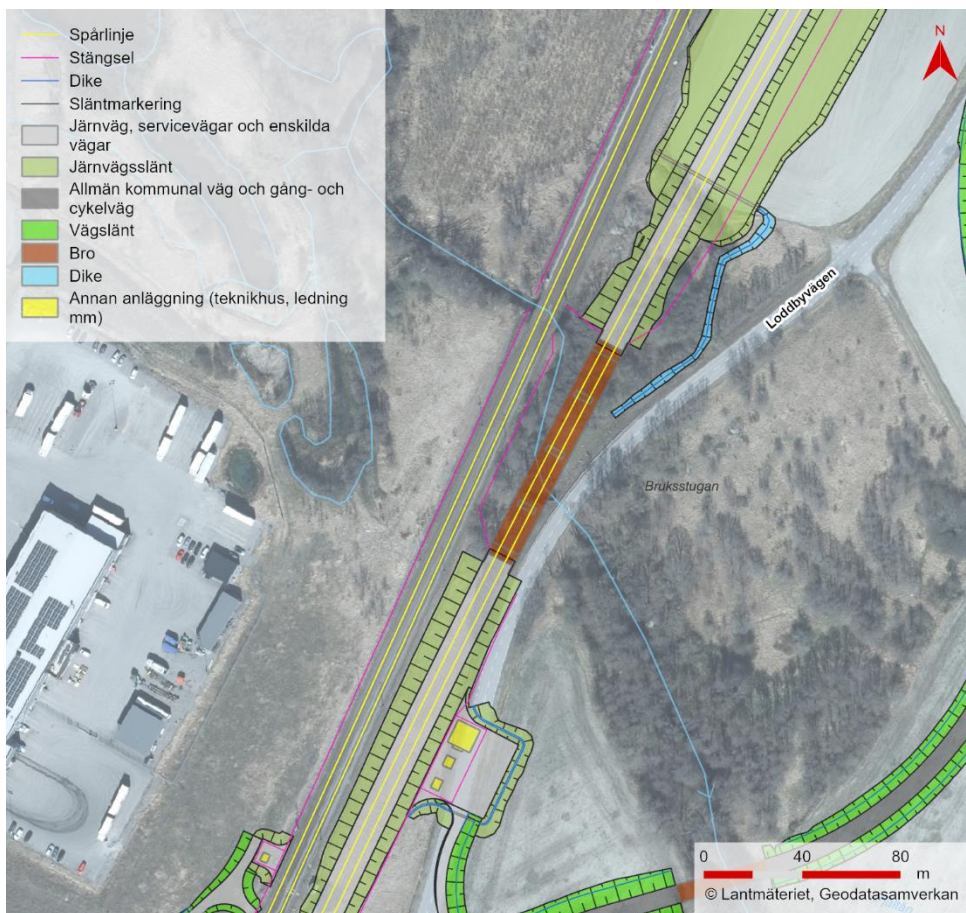


Figur 11. Planerad anläggning vid Västra Bravikenvägen.

Pjältån

Genom området rinner Pjältån, som är en å med höga natur- och kulturvärden. Även skogen som omger ån har höga naturvärden. För att skydda åfåran och dess naturvärden föreslås Ostlänken passera ån på en cirka 100 meter lång bro.

Flera alternativ på hur Ostlänken ska passera Pjältån har studerats. Exempelvis att ån ges ett nytt läge norr eller söder om dess befintliga läge och att Ostlänken passerar på en kortare bro. Dessa alternativ bedömdes dock innebära en större påverkan på Pjältåns naturvärde samt de kulturmiljövärden som finns öster om Södra stambanan



Figur 12. Planerad anläggning vid Pjältån.

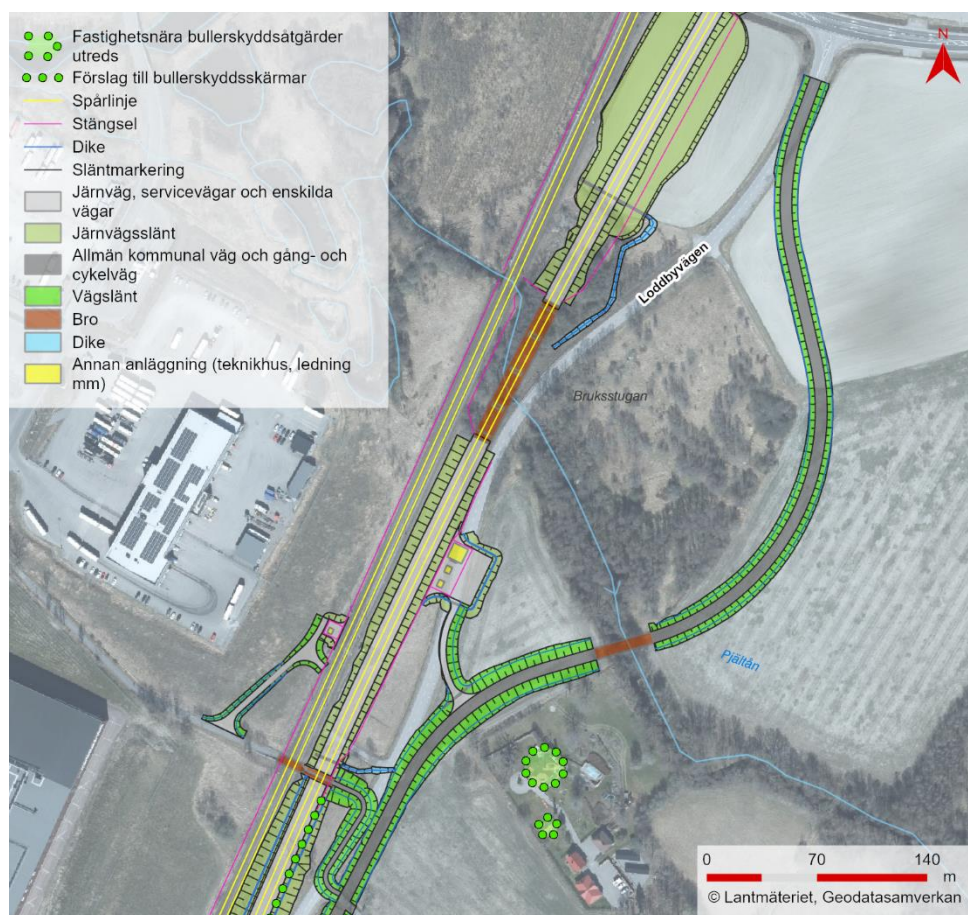
Loddbyvägen

Trafikverket planlägger på uppdrag av Norrköpings kommun den nya Loddbyvägen samt del av Hagvägen inom ramen för arbetet med järnvägsplanen och anlägger den nya vägen. Loddbyvägen kommer även fortsatt efter ombyggnationen att förvaltas av Norrköpings kommun

Vid Pjältån går Ostlänken nära Loddbyvägen. Vägen kommer att läggas om i ett nytt läge öster om skogsdungen vid Pjältån. Detta görs för att möjliggöra bygget av Ostlänken och för att inte påverka järnvägens stabilitet. I området finns höga kulturmiljövärden och vägens nya läge öster om skogsdungen minskar påverkan på dessa värden. Där Loddbyvägen passerar Pjältån anläggs en ny vägbro över ån. Totalt byggs Loddbyvägen om på en cirka 800 meter lång sträcka.

Loddbyvägens vägar som ansluter till Loddbyvägen kommer att anpassas till den nya vägen.

Den befintliga vägen kommer att nyttjas som arbetsväg under byggskedet, därefter kommer vägen att rivas och marken återställas.



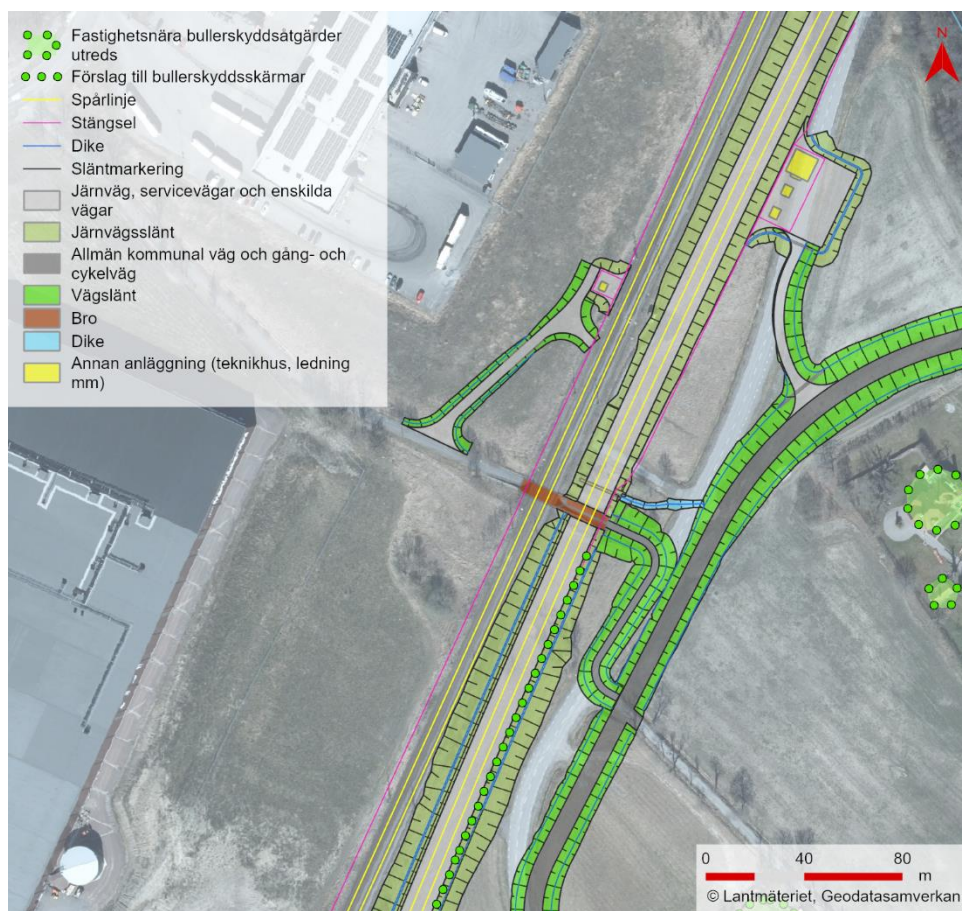
Figur 13. Planerad anläggning vid Loddbyvägen.

Gång- och cykelvägen mellan Loddby och Åby

Ostlänken kommer att passera på bro över den kommunala gång- och cykelvägen som går mellan Loddby och Åby. Gång- och cykelvägen behöver dels sänkas för att kunna passera under Ostlänken, dels anpassas till Loddbyvägens nya läge. Gång- och cykelvägen utformas för att den ska upplevas trygg och med god sikt. Efter ombyggnationen överläts den nya gång- och cykelvägen till Norrköpings kommun. Totalt berörs en cirka 70 meter lång sträcka av gång- och cykelvägen.

Gång- och cykelvägen bedöms behöva vara totalavstängd under cirka 3–4 år under byggtiden. Detta då tung trafik kommer att köra längs spårlinjen och att det under denna period är svårt att säkerställa en trafiksäker miljö för gångtrafikanter och cyklister. Under resterande delar av byggtiden bedöms gång- och cykelvägen kunna vara öppen, men med begränsad framkomlighet.

På den västra sidan om Södra stambanan anläggs en serviceväg från gång- och cykelvägen till den teknikiosk som placeras i området. Delar av gång- och cykelvägens sträckning kommer att fungera som serviceväg. Servicevägen kommer endast att användas av Trafikverkets personal. Trafiken bedöms bestå av personbilstransporter till och från teknikiosken vid ett fåtal tillfällen varje vecka eller månad för drift och underhåll.



Figur 14. Planerad anläggning vid gång- och cykelvägen mellan Loddby och Åby.

3.4 Loddbby

Ostlänken fortsätter växlande på bank och i grund skärning söderut förbi Loddbby samhälle. Ostlänken passerar i nära anslutning till befintlig bostadsbebyggelse och bullerskyddsåtgärder planeras.

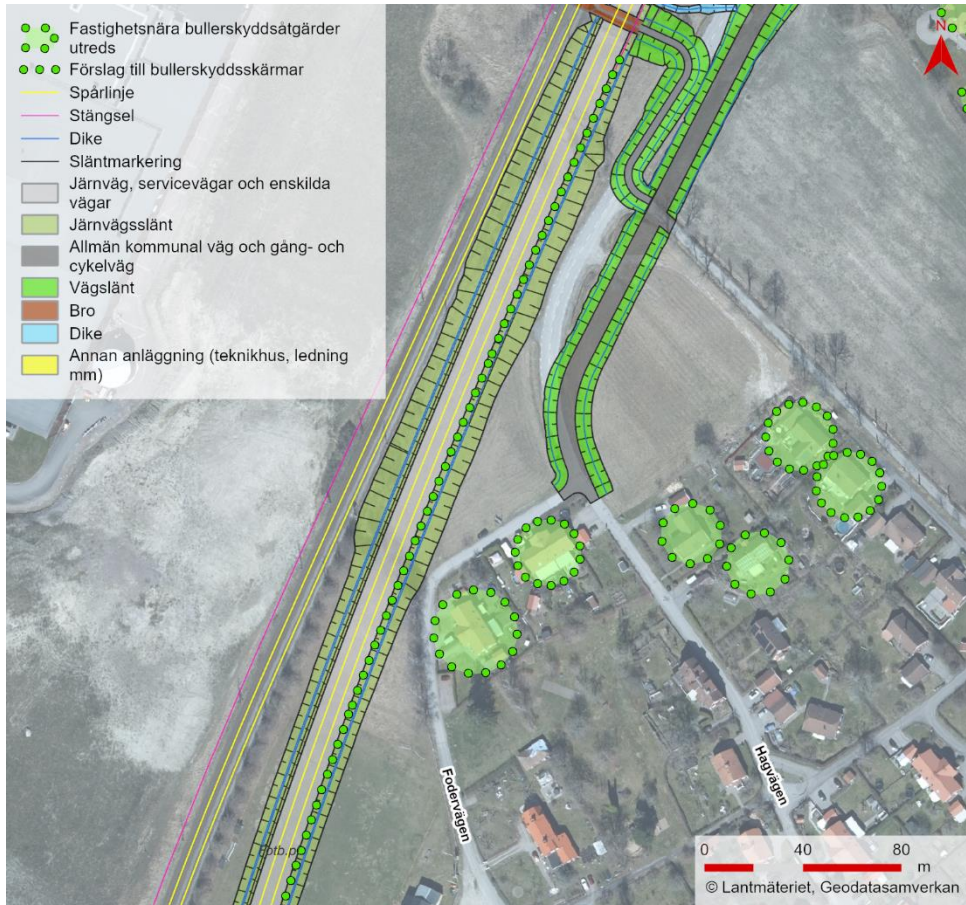
Söder om Loddbby samhälle går spårlinjen strax utanför den tillåtlighetsprövade korridoren för Ostlänken på en cirka 350 meter lång sträcka. Gränsen för den tillåtlighetsprövade korridoren ligger vid denna plats mycket nära Södra stambanan. För att uppnå kravställda radier för Ostlänken är det på denna sträcka inte möjligt att inrymma Ostlänken inom den tillåtlighetsprövade korridoren. Länsstyrelsen har beslutat att överträdelsen av den tillåtlighetsprövade korridoren är att betrakta som en mindre avvikelse av regeringens tillåtlighetsbeslut.



Figur 15. Planerad anläggning inom delområdet Loddbby.

Anpassning av enskilda vägar

Loddbyvägförenings vägar kommer att anpassas till Loddbyvägens nya läge. Detta omfattar Loddbyvägens fortsättning, Hagvägen samt Fodervägen. Längs den enskilda fortsättningen av Loddbyvägen finns en trädallé som kommer att påverkas.

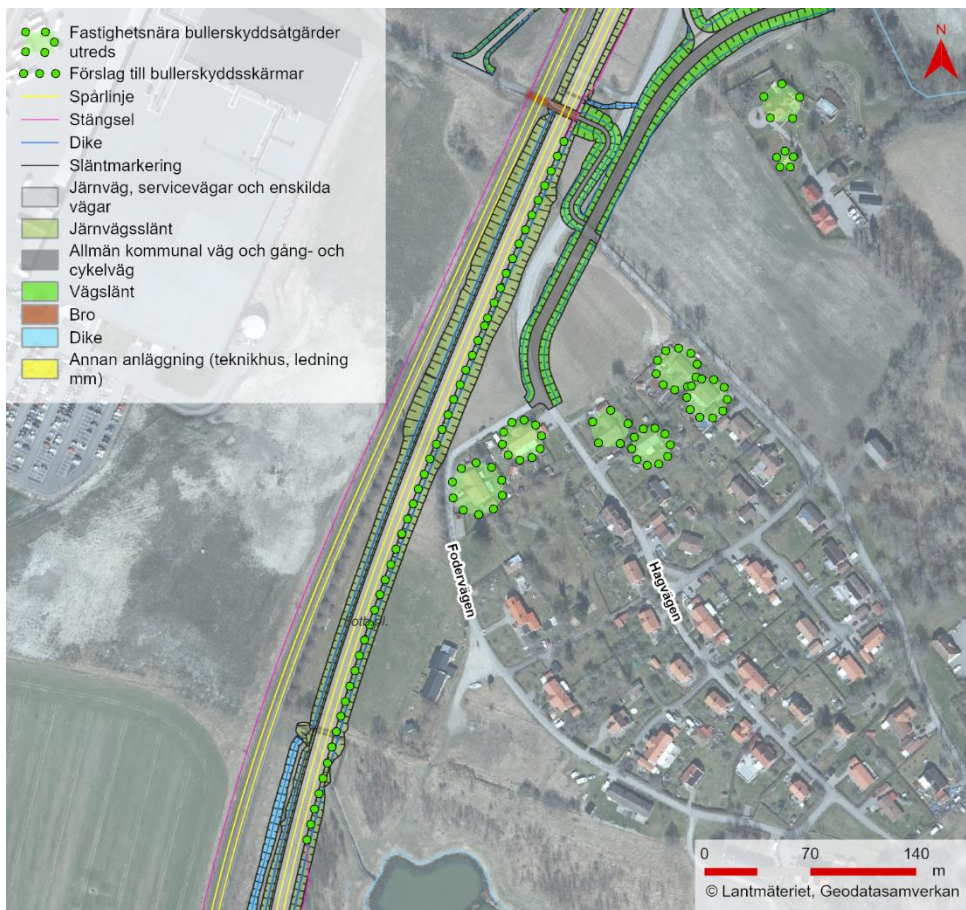


Figur 16. Planerad anläggning för enskilda vägar i Loddbý.

Bullerskyddsåtgärder

För att klara gällande riktvärden för buller planeras bullerskyddsåtgärder i anslutning till Loddby samhälle. En cirka 500 meter lång bullerskyddsskärm planeras på Ostlänkens östra sida. Bullerskyddsskärmen föreslås i huvudsak bli 3 meter hög. På en kortare sträcka förbi bebyggelsen i Loddby föreslås bullerskyddsskärmen bli 4,5 meter hög.

Utöver bullerskyddsskärmen kommer även ett antal fastigheter att erbjudas fastighetsnära bullerskyddsåtgärder i form av fasadåtgärder och/eller skyddad uteplats. Exakt omfattning och utformning av de föreslagna bullerskyddsåtgärderna är fortfarande under utredning. Fastigheter som utreds för fastighetsnära bullerskyddsåtgärder ringas in med prickad linje i järnvägsplanens plankartor och kartorna i denna samrådsportal.



Figur 17. Planerad anläggning och föreslagna bullerskyddsåtgärder i Loddby.

Loddbby IP

Vid Ostlänkens passage av Loddbby kommer intrång att ske i fotbollsplanen vid Loddbby IP. För att uppnå kravställda radier för Ostlänken är det inte möjligt att undvika detta intrång. Intrånget är så pass stort att fotbollsplanen inte kan ligga kvar vid sin nuvarande plats vilket får negativa konsekvenser för rekreation och friluftsliv i området då fotbollsplanen är välanvänd. Frågan om en ersättning av fotbollsplanen hanteras i samverkan med Norrköpings kommun och förvaltande förening.

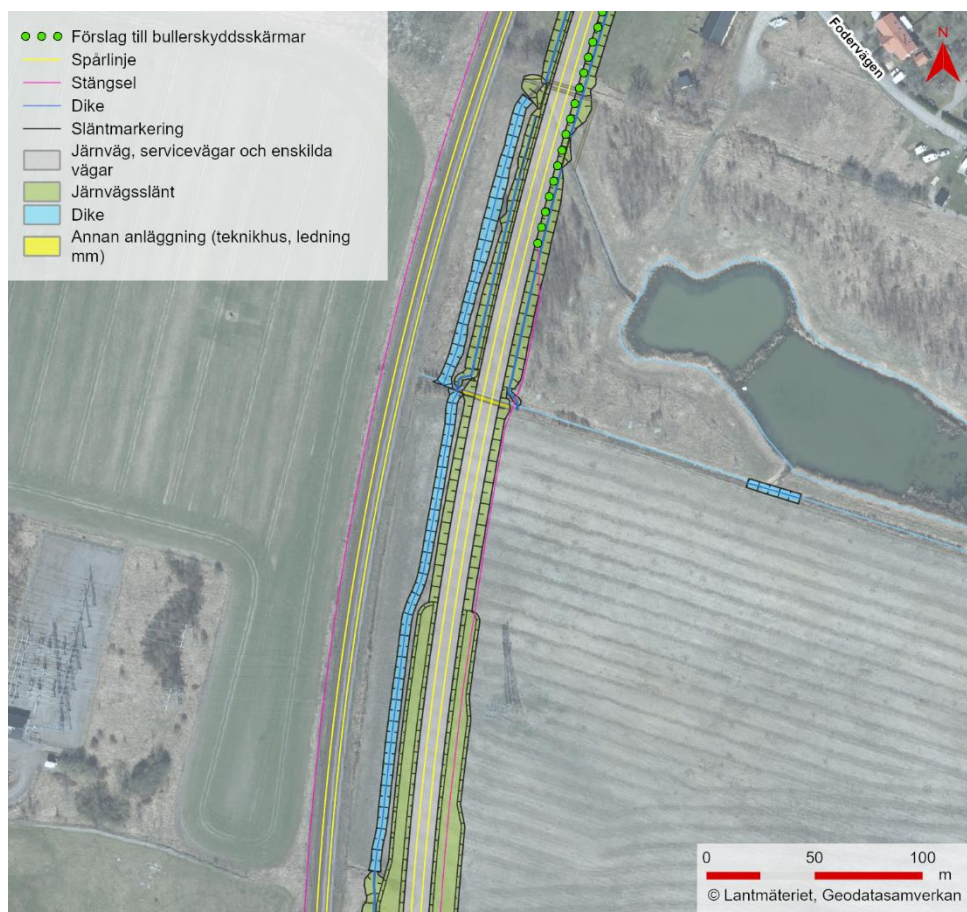


Figur 18. Planerad anläggning vid Loddbby IP.

Avvattning söder om Loddby

Söder om Loddby anläggs två längsgående diken mellan Södra stambanan och Ostlänken för att omhänderta vatten från järnvägsanläggningen. Dikena leds till en gemensam trumma strax söder om den dagvattendamm som finns söder om Loddby. Trumman leds under Ostlänken och ansluter till det så kallade "Loddbydiket", som ingår i ett markavvattningsföretag. Markavvattningsföretaget behöver omprövas eller avvecklas.

De längsgående dikena kommer att utformas så att vattenflödet begränsas. Loddbydiket har i dagsläget ett inlopp till fördröjningsdammen innan diket fortsätter vidare österut. Vattnet från järnvägsanläggningen bedöms vara mindre förorenat än det vatten som idag leds till fördröjningsdammen via ledning och dike från nordöst. På grund av detta fylls Loddbydikets inlopp till fördröjningsdammen igen. Inloppet från nordöst behålls.



Figur 19. Planerad anläggning för avvattning söder om Loddby.

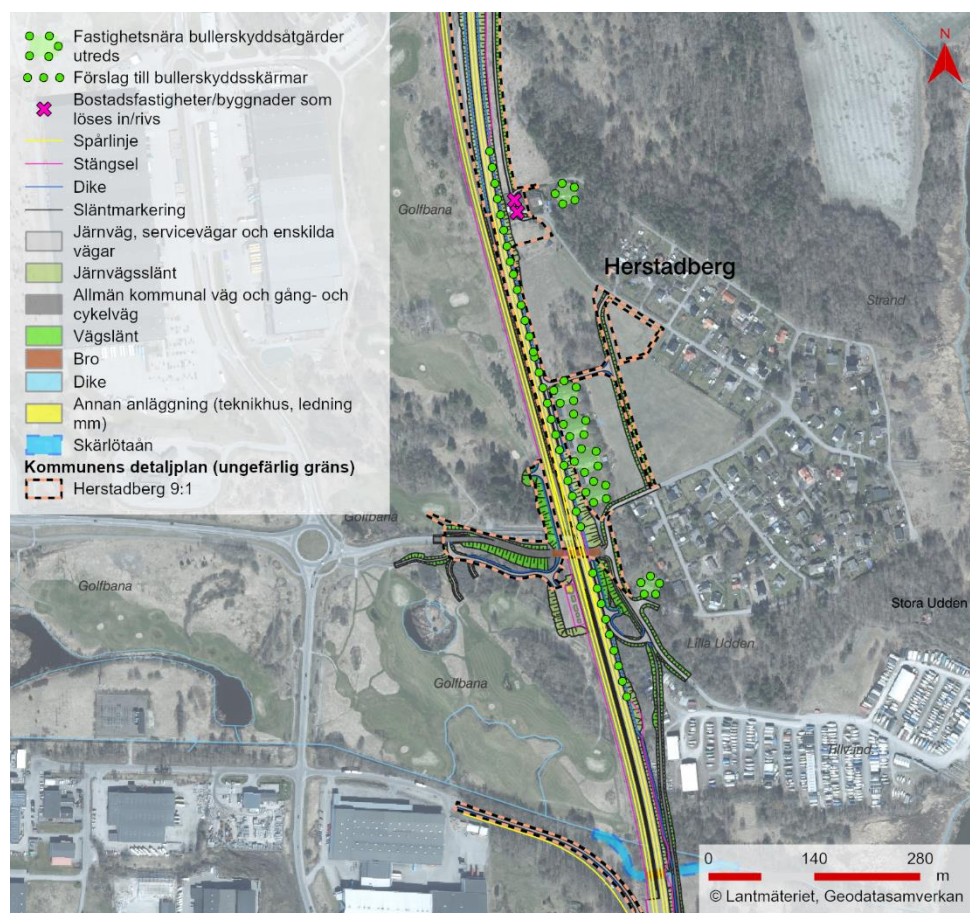
3.5 Herstadberg

Vidare söderut fortsätter Ostlänken i grund skärning förbi Herstadberg i anslutning till befintlig bostadsbebyggelse. Ostlänkens spår innebär bland annat att den enskilda vägen Vikingavägen samt gång- och cykelvägen mellan Loddby och Herstadberg läggs om i nytt läge.

Ostlänkens spår och tillhörande slänter kommer även innebära ett intrång i två bostadsfastigheter i norra Herstadberg vilka kommer att lösas in av Trafikverket. Fastigheter som berörs av anläggningen och behöver lösas in redovisas med kryss i järnvägsplanens illustrationskartor och kartorna i denna Samrådsportal.

I höjd med Herstadbergsvägen anläggs en ny spårväxel mellan Ostlänken och Södra stambanan. Servicevägar för drift och underhåll av spårväxlarna anläggs från Herstadbergsvägen och Hövdingevägen. Servicevägen från Herstadbergsvägen används även för att nå den teknikgård som anläggs på järnvägens västra sida strax söder om Herstadbergsvägens bro över järnvägen.

Efter Herstadberg fortsätter Ostlänken och Södra stambanan på bank och passerar Skärlötaån på bro.

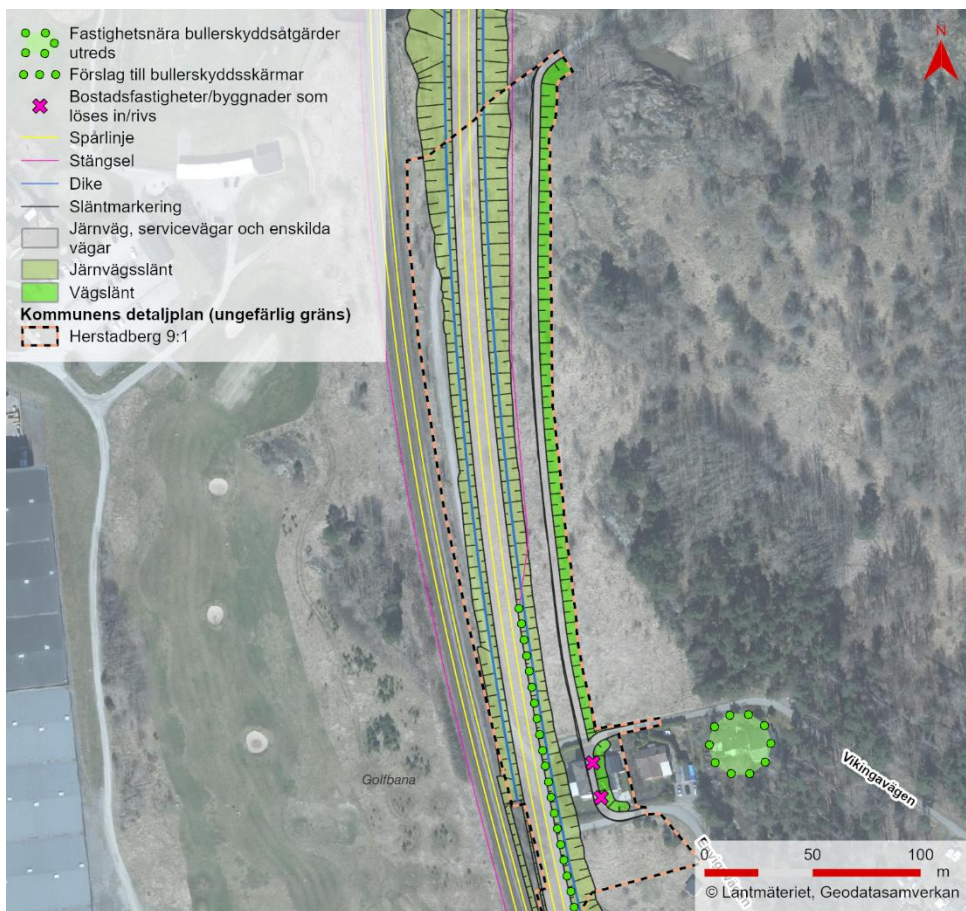


Figur 20. Planerad anläggning inom delområdet Herstadberg.

Gång- och cykelväg mellan Loddbby och Herstadberg

Ostlänkens spår och slänter innebär att den befintliga gång- och cykelvägen mellan Loddbby och Herstadberg på järnvägens östra sida delvis behöver läggas om. Totalt läggs delar av vägen om på en cirka 356 meter lång sträcka. Den nya gång- och cykelvägen ansluts därefter till Vikingavägens nya läge, se nedan.

Norrköpings kommun ansvarar för detaljplaneringen av den nya gång- och cykelvägen (detaljplan Herstadberg 9:1). Den nya vägen illustreras dock i järnvägsplanen för ökad förståelse. Vem som ansvarar för anläggandet av den nya gång- och cykelvägen hanteras i kommande genomförandeavtal mellan Trafikverket och Norrköpings kommun.



Figur 21. Planerad anläggning vid gång- och cykelvägen mellan Loddbby och Herstadberg.

Vikingavägen och Envigsvägen

Den del av Vikingavägen som ligger närmast Södra stambanan påverkas av Ostlänkens spår och slänter. Intrånget på vägen blir så pass stort att vägen inte kan ligga kvar i sitt befintliga läge. En ny väg anläggs därför öster om vägens befintliga läge. De garage som finns vid flerbostadshusen behöver rivras på grund av intrång från järnvägsanläggningen. Nya parkeringar möjliggörs av Norrköpings kommun.

I norra Herstadberg anläggs Vikingavägens nya läge vid de två fastigheter som löses in på grund av intrång från järnvägsanläggningen. På så sätt begränsas ytterligare påverkan på bostadsfastigheter området. Till följd av Vikingavägens nya dragning och läge behöver även mindre anpassningar ske av Envigsvägen.

Norrköpings kommun ansvarar för detaljplaneringen av Vikingavägen och Envigsvägen (detaljplan Herstadberg 9:1). De nya vägarna illustreras dock i järnvägsplanen för ökad förståelse. Vem som ansvarar för anläggandet av de nya vägarna hanteras i kommande genomförandeavtal mellan Trafikverket och Norrköpings kommun.



Figur 22. Planerad anläggning vid Envigsvägen och Herstadberg.

Ny vägbro Herstabergsvägen samt anpassning av Hövdingevägen och Skeppsvägen

På grund av Ostlänkens spår behöver en ny vägbro anläggas för Herstabergsvägen över Ostlänken och Södra stambanan. Den nya bron anläggs söder om dagens bro och utformas med separat gång- och cykelbana. Efter att den nya bron färdigställts kommer den befintliga bron att rivas. Herstabergsvägen anpassas till bronns nya läge på en cirka 200 meter lång sträcka.

Herstabergsvägens nya läge, samt den teknikgård som anläggs söder om den nya vägbron med tillhörande serviceväg, innebär ett visst intrång i Ingelsta golfbana. Ett av golfbanans hål påverkas och behöver anpassas.



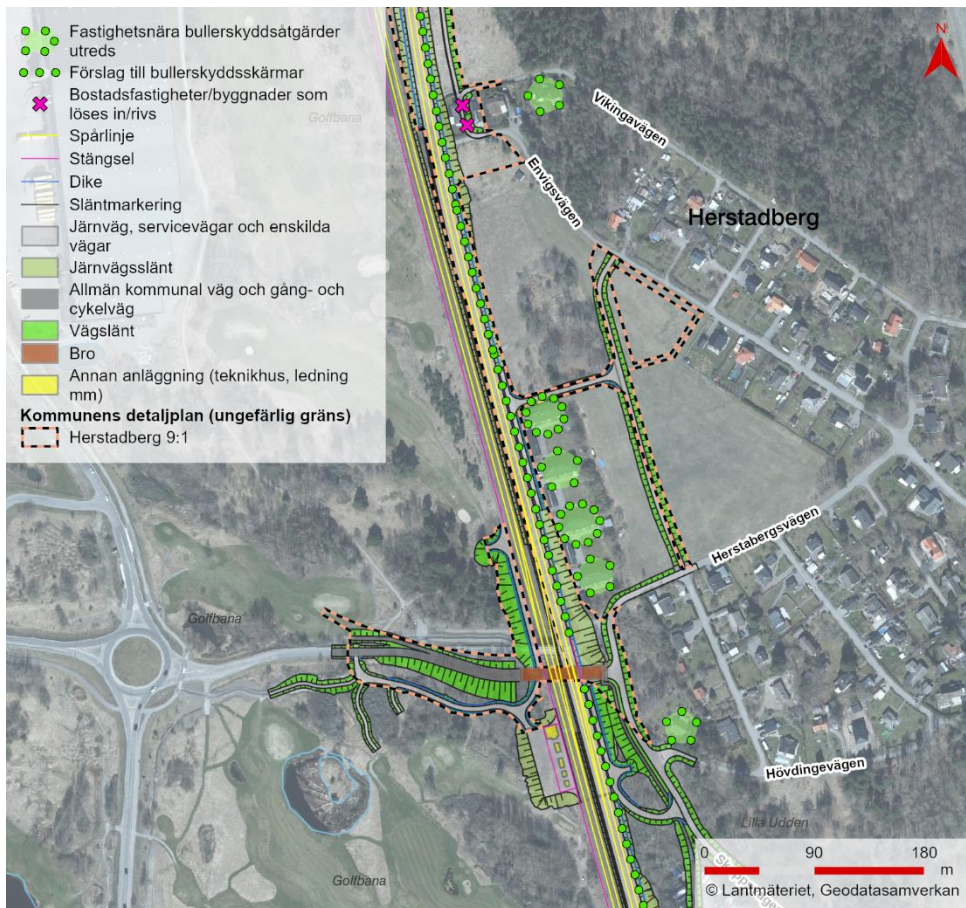
Figur 23. Planerad anläggning vid ny vägbro för Herstabergsvägen samt anpassning av Hövdingevägen och Skeppsvägen.

Hövdingevägen och Skeppsvägen justeras för att anpassas till den nya bron. Hövdingevägen ligger i stort sett kvar i befintligt läge, men vägens höjd justeras. Skeppsvägen anpassas till Hövdingevägens höjjustering. Under byggtiden kommer åtkomsten till båtuppställningen söder om Herstadberg under kortare perioder (enstaka timmar eller dagar) att vara begränsad för att möjliggöra vägomläggningarna. På Hövdingevägens västra sida anläggs en gång- och cykelbana som ansluter till den nya vägbron över järnvägen. Gång- och cykelbanan fortsätter även söderut i riktning mot Marieborg.

Trafikverket ansvarar för planläggningen av den nya vägbron. För resterande delar av vägarna ansvarar Norrköpings kommun för planeringen. De nya vägarna illustreras dock i järnvägsplanen för ökad förståelse. Vem som ansvarar för anläggandet av broar och vägar hanteras i kommande genomförandeavtal mellan Trafikverket och Norrköpings kommun.

Bullerskyddsåtgärder

För att klara gällande riktvärden för buller planeras bullerskyddsåtgärder i anslutning till Herstadberg samhälle. Två bullerskyddsskärmar planeras på Ostlänkens östra sida norr samt söder om den nya vägbron över Ostlänken och Södra stambanan. Den norra bullerskyddsskärmen uppgår till cirka 520 meter och den södra bullerskyddsskärmen uppgår till cirka 100 meter. Den norra bullerskyddsskärmen föreslås bli 4,5 meter hög närmast bebyggelsen och i övrigt 2 meter hög. Den södra bullerskyddsskärmen föreslås bli 3 meter hög. Utöver bullerskyddsskärmar kommer ett antal fastigheter att erbjudas fastighetsnära bullerskyddsåtgärder i form av fasadåtgärder och/eller skyddad uteplats. Exakt omfattning och utformning av de föreslagna bullerskyddsåtgärderna är fortfarande under utredning. Fastigheter som utreds för fastighetsnära bullerskyddsåtgärder ringas in med prickad linje i järnvägsplanens plankartor och kartorna i denna samrådsportal.



Figur 24. Planerad anläggning och föreslagna bullerskyddsåtgärder i Herstadberg.

Gång- och cykelväg mellan Herstadberg och Marieborg

Från Skeppsvägen går idag en grusad gång- och cykelväg söderut i riktning mot Marieborgs folkhögskola. Ostlänkens spår och slänter medför att gång- och cykelvägen behöver läggas om på en cirka 690 meter lång sträcka. Gång- och cykelvägen passerar Skärlötaån på bro.

Norrköpings kommun ansvarar för att möjliggöra den nya gång- och cykelvägen. Den nya vägen illustreras dock i järnvägsplanen för ökad förståelse. Vem som ansvarar för anläggandet av den nya gång- och cykelvägen hanteras i kommande genomförandeavtal mellan Trafikverket och Norrköpings kommun.



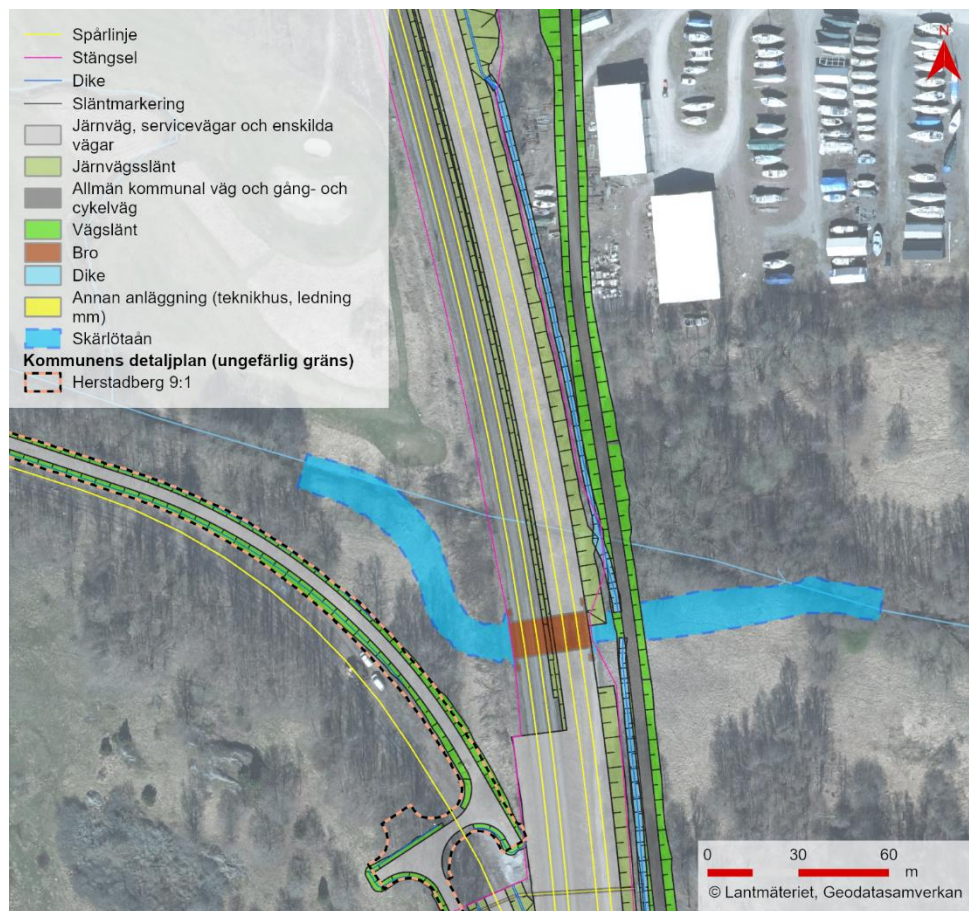
Figur 25. Planerad anläggning vid gång- och cykelvägen mellan Herstadberg och Marieborg.

Skärlötaån

Söder om Herstadberg rinner Skärlötaån. Området runt Skärlötaåns nedre delar är flackt vilket innebär att risken för översvämning är hög och eventuella översvämningar riskerar påverka Södra stambanan. För att minimera påverkan från höga havsnivåer byggs Södra stambanan om från en punkt strax norr om Skärlötaån. För att underlätta detta arbete och minimera påverkan på tågtrafiken under byggskedet leds Skärlötaån om permanent söder om dess nuvarande läge.

Genom att ån leds om kan de nya broarna anläggas i torrhet vilket möjliggör för ett mer effektivt byggande och minimerar påverkan på trafiken på Södra stambanan under byggskedet. Efter att de nya broarna över Skärlötaån färdigställts kommer Södra stambanans befintliga bro över ån att rivras och marken återställas.

Skärlötaån har påtagliga naturvärden. När ån leds om till dess nya läge kan åfåran utformas på ett mer naturligt sätt vilket är positivt ur naturmiljösynpunkt. Strandskogen längs den befintliga åfåran sparas.



Figur 26. Planerad anläggning vid Skärlötaån.

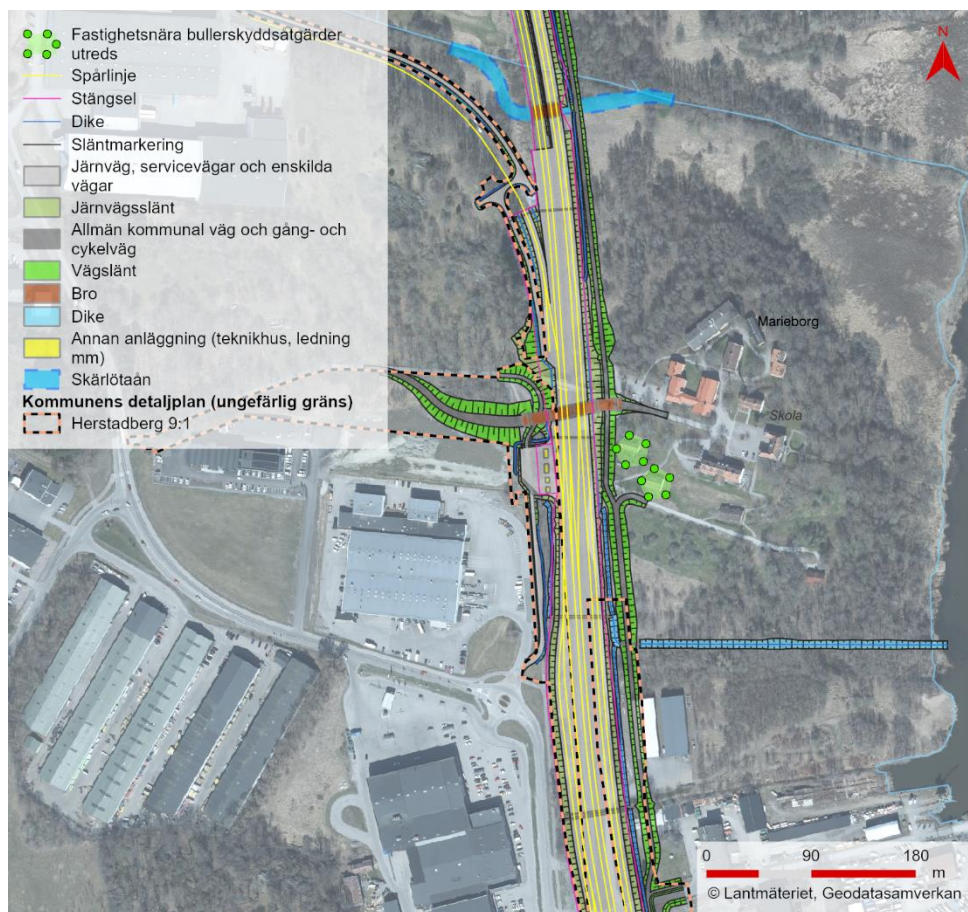
3.6 Marieborg

Efter Herstadberg passerar Ostlänken och Södra stambanan Marieborgs folkhögskola i bergsskärning. Som mest rymmer järnvägsområdet fem spår i bredd.

En ny bro över järnvägen för Marieborgsvägen behöver byggas för att det ska vara möjligt att rymma Ostlänkens spår. Söder om den nya vägbron anläggs en teknikgård på järnvägens västra sida. Teknikgården nås via en serviceväg från Malmgatan. Servicevägen möjliggör även för drift och underhåll av de nya spårväxlar som byggs i anslutning till bron.

Det stickspår som ansluter till Postnords terminal måste flyttas i sidled på grund de nya spårväxlarna. Längs stickspårets nya läge anläggs en serviceväg från Zinkgatan/Järngatan.

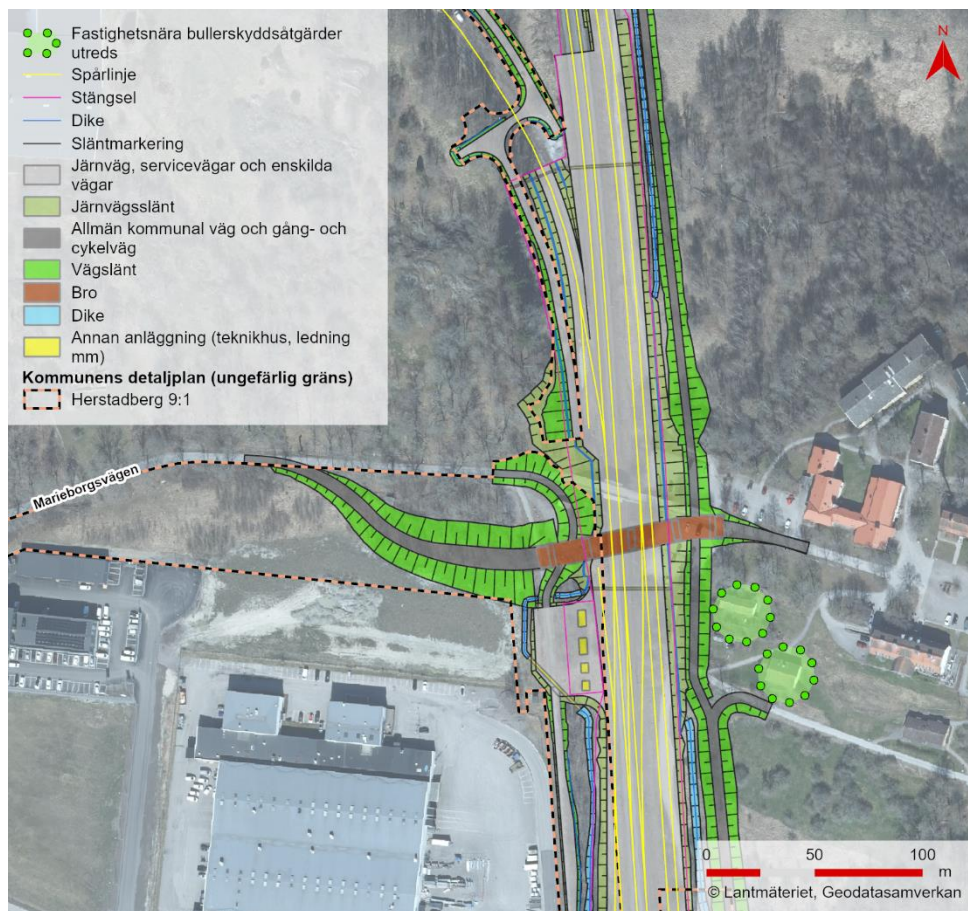
Söder om Marieborgs folkhögskola lämnar Södra stambanan sitt befintliga läge och anpassas i nytt läge parallellt med Ostlänken.



Figur 27. Planerad anläggning inom delområdet Marieborg.

Ny vägbro Marieborgsvägen

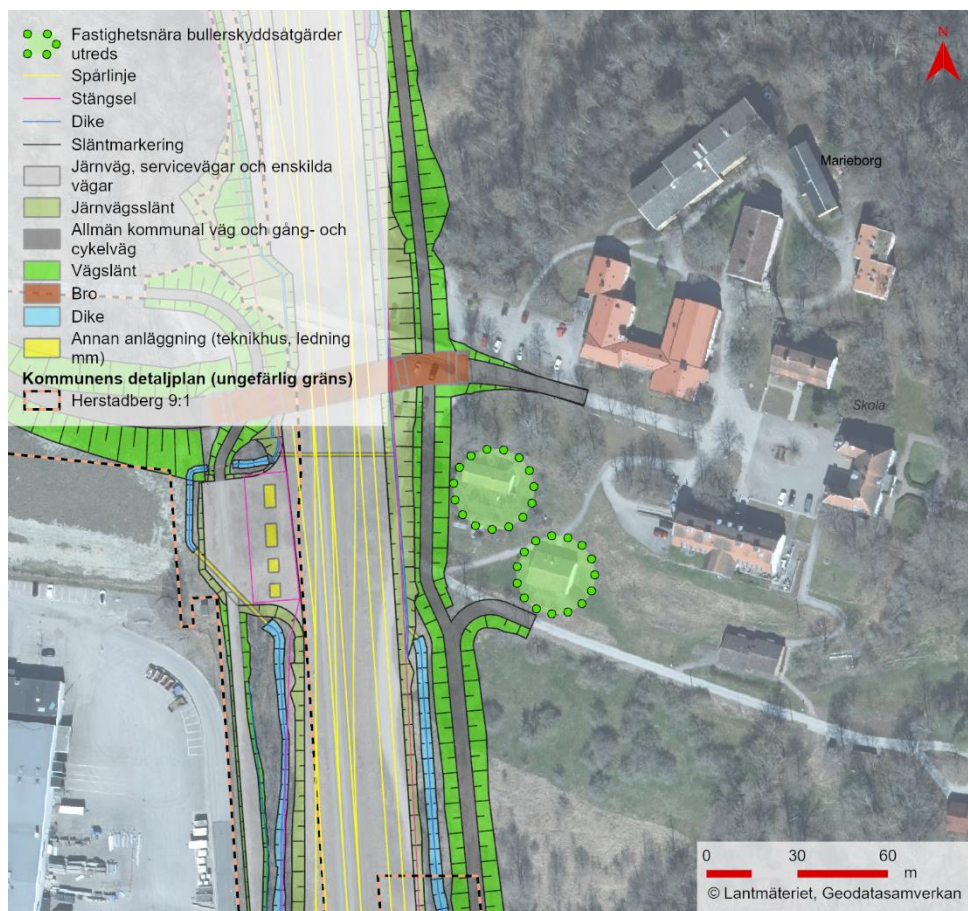
För att rymma Ostlänkens spår behöver en ny vägbro byggas för Marieborgsvägen. Den nya bron anläggs strax söder om den befintliga bron för att minimera påverkan på de naturvärden som finns i området. Den befintliga bron rivs tidigt under byggskedet och Marieborgsvägen anpassas för att ansluta till den nya bron. Till dess att den nya vägbron kan öppna för trafik kommer trafik till och från Marieborgs folkhögskola att nyttja en tillfällig väg som byggs mellan Herstadberg och Marieborg på järnvägens östra sida. Trafikverket ansvarar för planläggningen av den nya vägbron. För resterande delar av Marieborgsvägen ansvarar Norrköpings kommun för planeringen. Den nya vägen illustreras dock i järnvägsplanen för ökad förståelse. Vem som ansvarar för anläggandet av broar och vägar hanteras i kommande genomförandavtal mellan Trafikverket och Norrköpings kommun.



Figur 28. Planerad anläggning vid ny vägbro för Marieborgsvägen.

Bullerskyddsåtgärder

I anslutning till Marieborgs folkhögskola finns ett par byggnader som i dagsläget används som elevboende. För att säkerställa att gällande riktvärden för buller klaras vid folkhögskolan och elevboendet (bostäder) kommer bullerskyddsåtgärder att studeras vidare. Åtgärder som kan komma att bli aktuella är järnvägsnära bullerskyddsåtgärder i form av bullerskyddsskärm och/eller fastighetsnära åtgärder i form av fasadåtgärder och/eller skyddad uteplats. Utformning av eventuell bullerskyddsskärm är beroende av den slutliga utformningen av den nya vägbron och dess anslutande vägar. Fastigheter som utreds för fastighetsnära bullerskyddsåtgärder ringas in med prickad linje i järnvägsplanens plankartor och kartorna i denna samrådsportal.

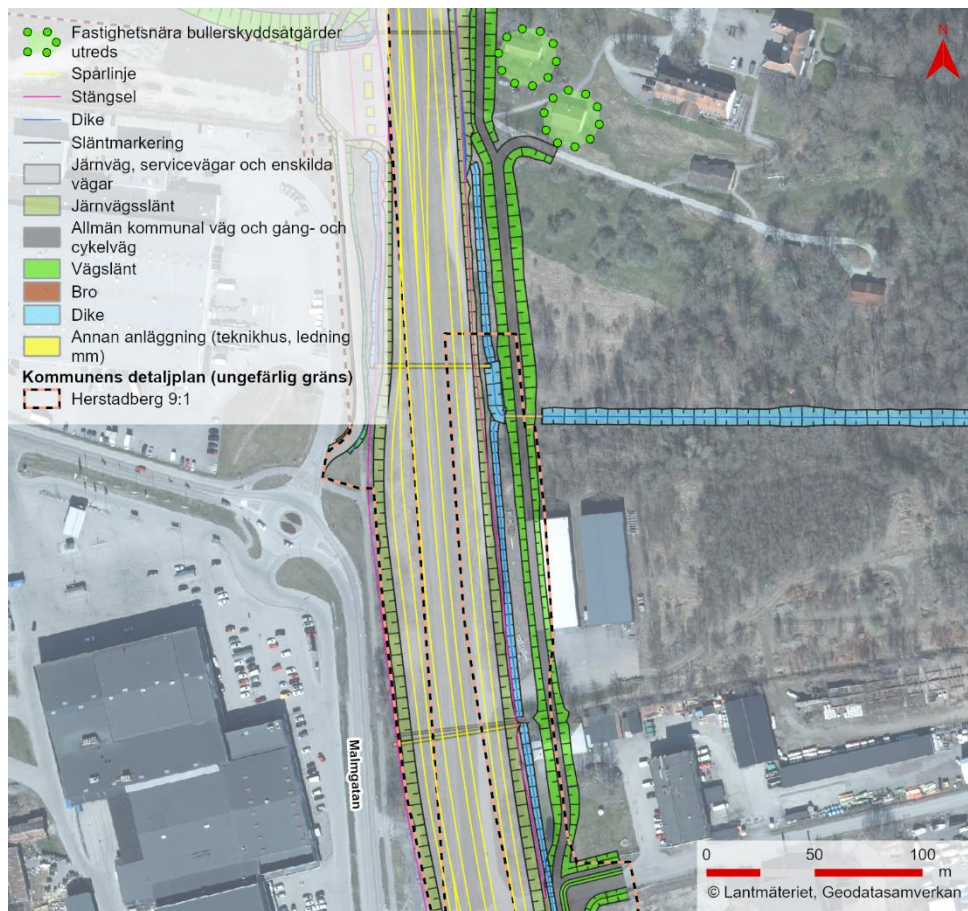


Figur 29. Planerad anläggning och föreslagna bullerskyddsåtgärder vid Marieborg.

Räddningsväg och gång- och cykelväg söder om Marieborgs folkhögskola

Söder om Marieborgs folkhögskola finns en enskild väg som idag nyttjas som räddningsväg till folkhögskolan samt som gång- och cykelväg. Ostlänkens slänter och spår medför att vägen flyttas österut. Utöver gång- och cykeltrafik samt eventuella räddningsfordon till och från folkhögskolan kommer vägen även nyttjas av Trafikverkets personal för drift och underhåll.

Norrköpings kommun ansvarar för planeringen av den nya vägen. Den södra delen av vägen hanteras genom kommunens detaljplan (detaljplan Herstadberg 9:1). Den nya vägen illustreras dock i järnvägsplanen för ökad förståelse. Vem som ansvarar för anläggandet av den nya vägen hanteras i kommande genomförandeavtal mellan Trafikverket och Norrköpings kommun.



Figur 30. Planerad anläggning vid räddningsväg och gång- och cykelväg söder om Marieborgs folkhögskola.

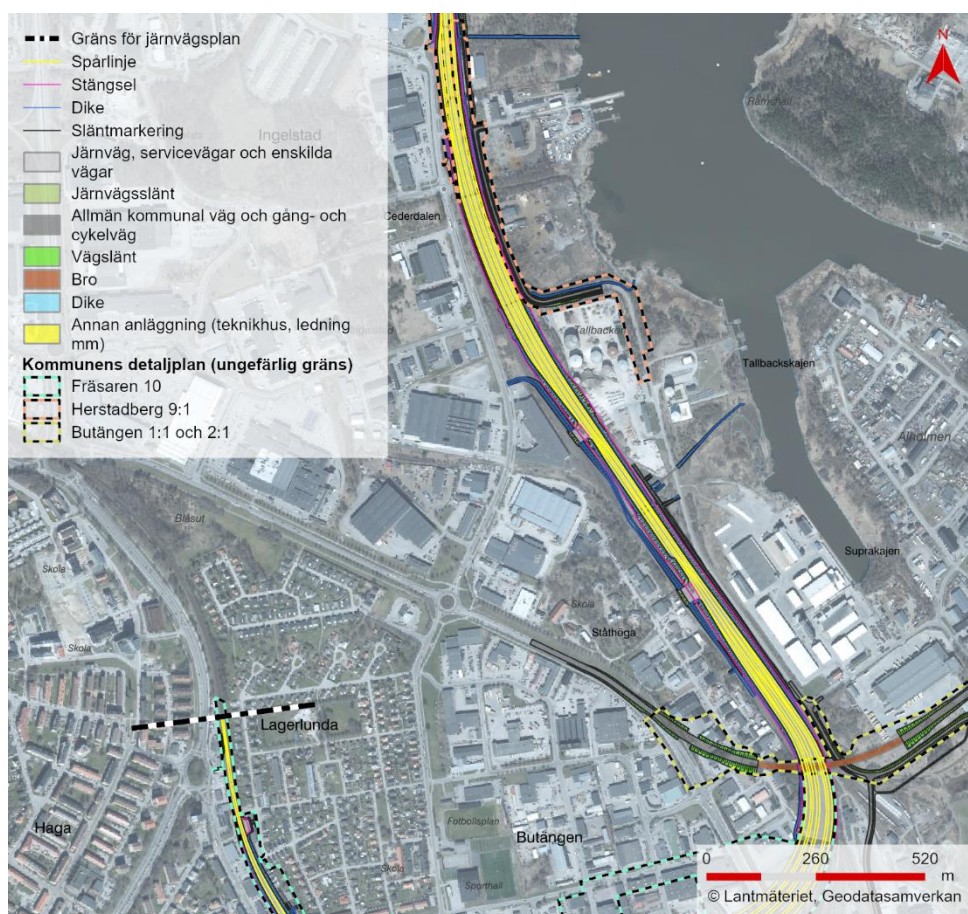
3.7 Kommendantvägen

Ostlänken och Södra stambanan passerar området för den befintliga godsbangården. I detta område anläggs nya uppställningsspår för lok samt vagnar och som mest rymmer järnvägsområdet åtta spår i bredd. På järnvägens västra sida byggs två nya servicevägar från Malmgatan för att nå nya spårväxlar samt de två teknikgårdar som anläggs längs Södra stambanan. Även på den östra sidan om järnvägen anläggs en långsgående serviceväg för att nå spårväxlar längs Ostlänken.

Befintlig plankorsning mellan Malmgatan och Kommendantvägen, norr om Blygatan, kommer att stängas. Fotgängare och cyklister hänvisas i stället till bron över järnvägen vid Marieborg.

Utöver intrång i kommunala fastigheter kommer Ostlänken att medföra intrång i en fastighet i kvarteret Slottshagen. Intrånget bedöms inte påverka möjligheterna för fastigheten att fortsatt bedriva sin verksamhet.

Strax norr om Johannisborgs slottsruin viker Södra stambanan och Ostlänken av i en skarp kurva in mot Norrköpings nya centralstation. De båda banorna börjar samtidigt stiga inför den nya stationsbron.



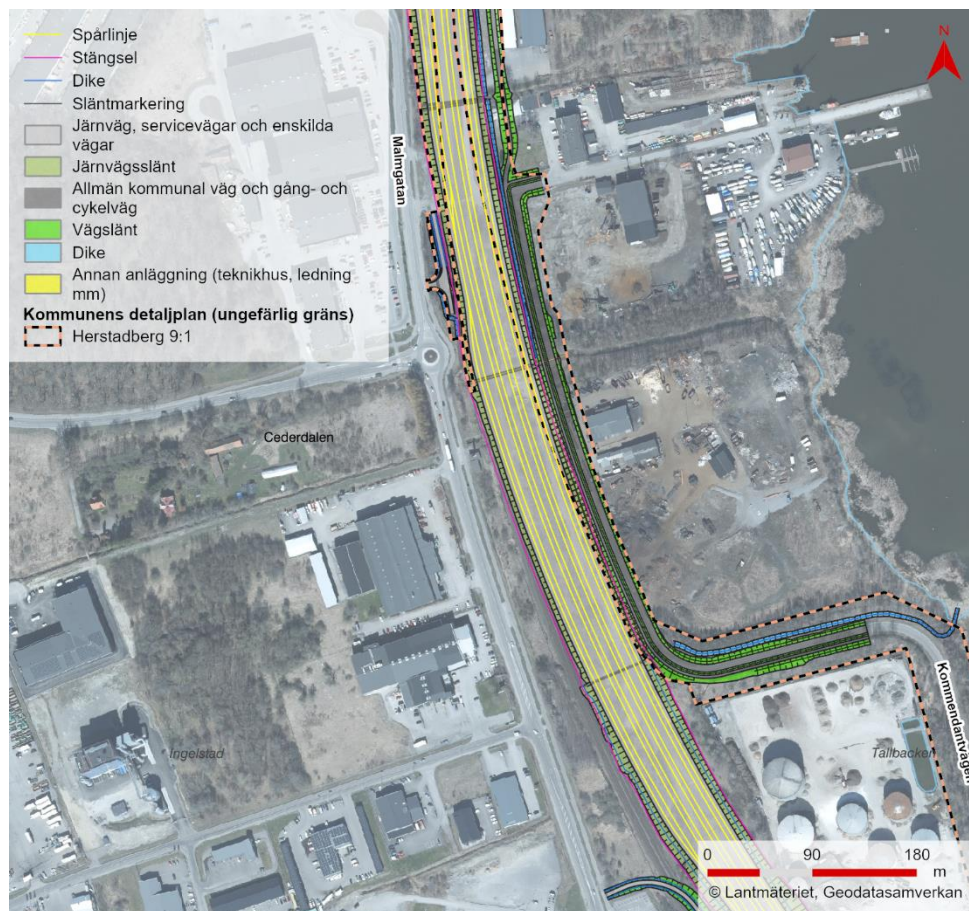
Figur 31. Planerad anläggning inom delområdet Kommendantvägen.

Kommandantvägen

För att Ostlänkens spår ska få plats behöver de norra delarna av Kommandantvägen i höjd med Karlsro permanent flyttas österut. De södra delarna av Kommandantvägen behöver bara tillfälligt flyttas österut under tiden som järnvägen byggs. Efter byggskedet kommer de södra delarna av Kommandantvägen att flytta tillbaka till sitt befintliga läge.

Norrköpings kommun möjliggör även för en parallell gång- och cykelväg längs de norra delarna av Kommandantvägen. På de södra delarna av Kommandantvägen kommer gång- och cykelvägen troligtvis även att nyttjas av Trafikverkets personal för drift och underhåll av järnvägen. Detta är fortfarande under utredning.

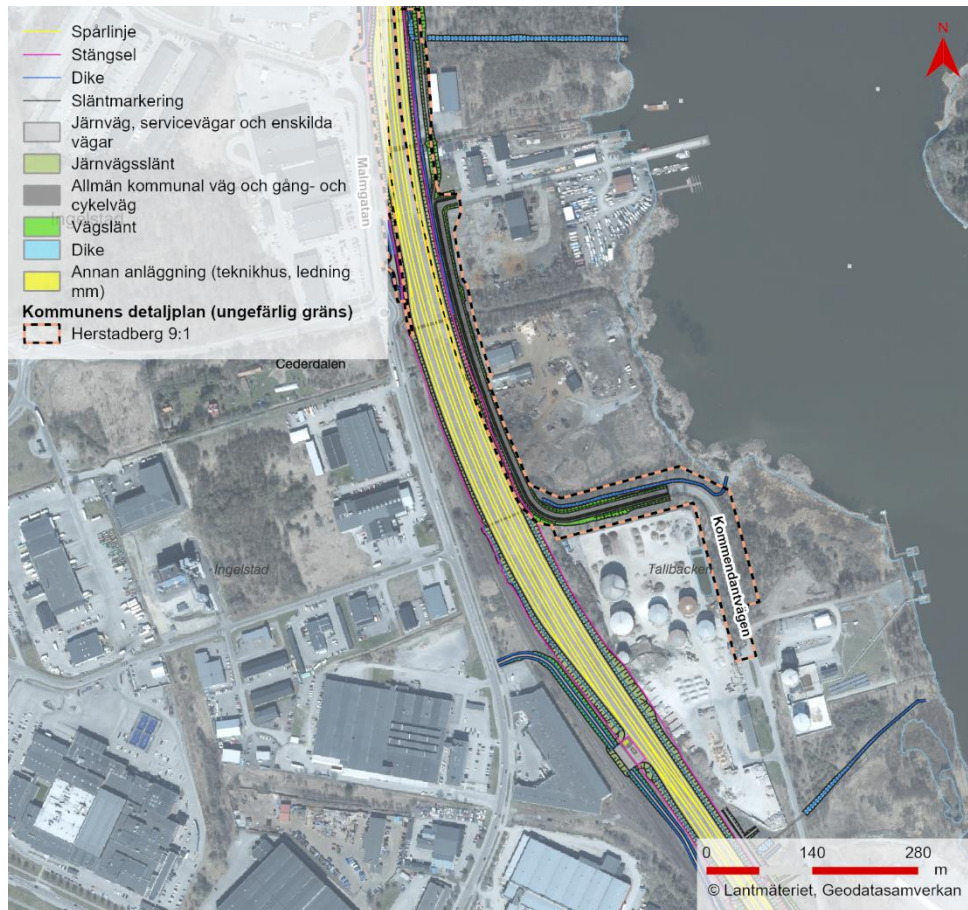
Norrköpings kommun ansvarar för detaljplaneringen av Kommandantvägens norra delar (detaljplan Herstadberg 9:1). Den nya vägen illustreras dock i järnvägsplanen för ökad förståelse. Vem som ansvarar för anläggandet av Kommandantvägen hanteras i kommande genomförandeavtal mellan Trafikverket och Norrköpings kommun.



Figur 32. Planerad anläggning vid Kommandantvägen.

Avvattning

Inom delområdet sker avvattning av järnvägsanläggningen genom trummor och längsgående diken till järnvägens östra sida. Vid tre platser (norr samt söder om Karlsro marina och vid Kommendantvägens södra delar) anläggs diken ut till Loddbyviken dit dagvattnet från järnvägsanläggningen leds. Utformning och genomförande är fortfarande under utredning.

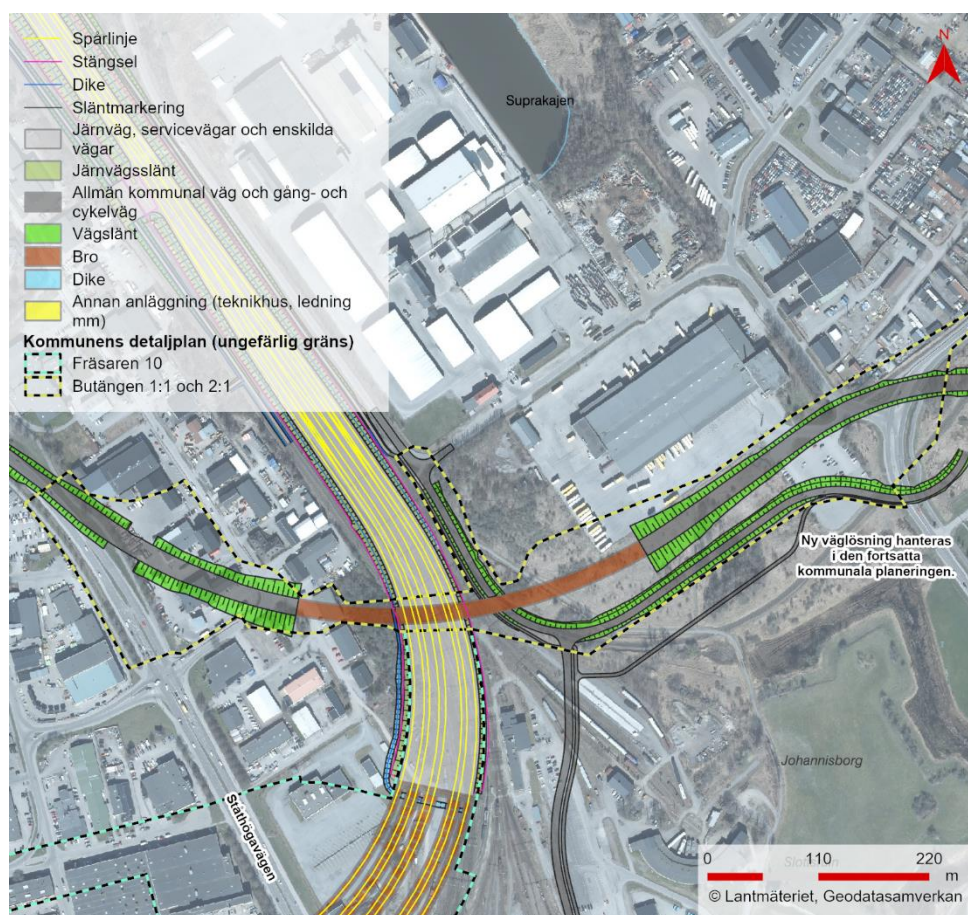


Figur 33. Planerad anläggning för avvattning.

Johannisborgsförbindelsen

Där Ostlänken och Södra stambanan viker av in mot Norrköpings nya centralstation planerar Norrköpings kommun för Johannisborgsförbindelsen. Johannisborgsförbindelsen är en ny vägbro över järnvägen som byggs för att avlasta de centrala delarna av staden från trafik som har start- och målpunkter utanför centrala Norrköping. Johannisborgsförbindelsen kommer att ta över Ståthögavägens funktion samtidigt som den får en ny funktion som genomfartsled.

Norrköpings kommun ansvarar för detaljplaneringen av Johannisborgsförbindelsen (detaljplan Butängen 1:1 och Butängen 2:1). Den nya vägen illustreras dock i järnvägsplanen för ökad förståelse. Vem som ansvarar för anläggandet av broar och vägar hanteras i kommande genomförandeavtal mellan Trafikverket och Norrköpings kommun.

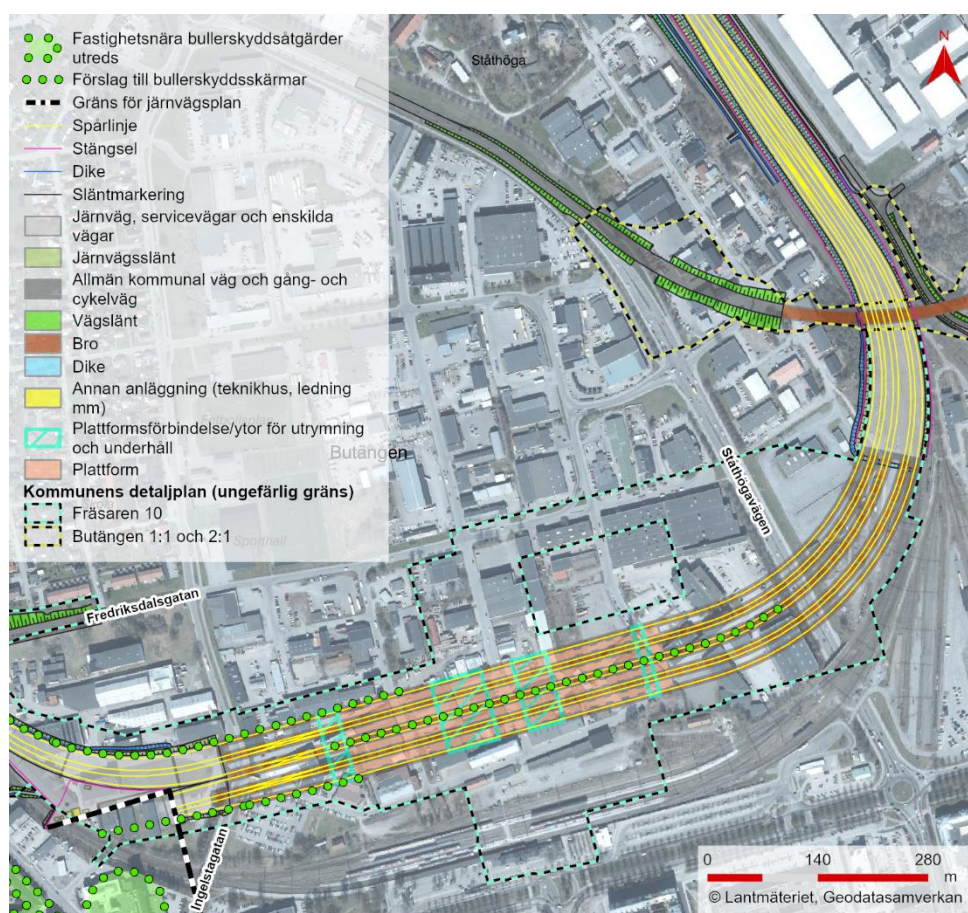


Figur 34. Planerad anläggning vid Johannisborgsförbindelsen.

3.8 Stationsområdet

Norrköping nya centralstation kommer att få ett nytt upphöjt stationsläge och innefattar spåren för såväl Ostlänken som Södra stambanan. Den nya centralstationen placeras cirka 150 meter norr om den befintliga centralstationen. Norrköpings nya centralstation utformas med fyra spår för Ostlänken och fyra spår för Södra stambanan.

Väster om stationsbron börjar järnvägen sänkas ned mot marknivån. Södra stambanan viker efter station av norrut mot sitt befintliga läge vid Lagerlunda. Ostlänken fortsätter västerut i riktning mot tunnelpåslaget för den tunnel som hanteras i den angränsande järnvägsplanen för delsträckan Butängen-Klinga.



Figur 35. Planerad anläggning inom delområdet Stationsområdet.

Ståthögavägen, Johannisborgsförbindelsen och Ingelstagatan

Den nya stationsbron medför att stort antal bropelare behöver anläggas vilket påverkar Ståthögavägen. Under byggtiden kan det bli aktuellt med en omledning av vägen med begränsad framkomlighet alternativt totalavstängning. Vissa pendlarparkeringar i stationens närområde kommer att behöva stängas av under byggskedet, alternativ utreds av Norrköpings kommun. Johannisborgsförbindelsen, som Norrköpings kommun planerar för, kommer att ta över Ståthögavägens funktion samtidigt som den får en ny funktion som genomfartsled. Ståthögavägen utformas som en stadsgata och Norrköpings kommun ansvarar för detaljplaneringen för Ståthögavägen.

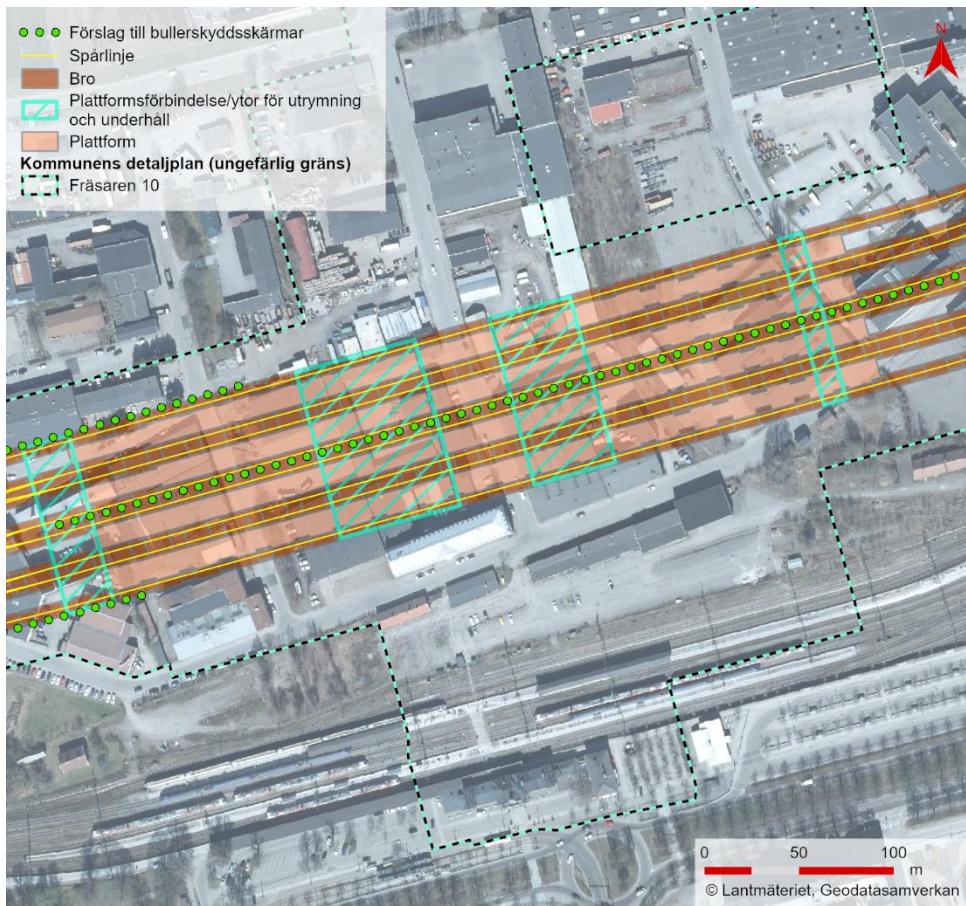
Ingelstagatan kommer fungera som en av flera in- och utfarter till etableringsområdet runt det nya stationsområdet. Under i princip hela byggtiden kommer vägen att behöva vara avstängd för allmän trafik. Ingelstagatan och befintlig bro över järnvägen kommer därefter att rivas. Ingelstagatans ersättning hanteras i kommunens detaljplanearbete (detaljplan Fräsaren 10).

Norrköpings nya centralstation

Norrköpings nya centralstation, som ersätter den befintliga centralstationen, anläggs för att kunna omhänderta tåg och resenärer på både Södra stambanan och Ostlänken. Den nya stationen byggs enligt modern standard, ytor och anslutningar dimensioneras efter förväntat resande och med fokus på tillgänglighet och trygghet. Den nya centralstationen ska vara omsorgsfullt gestaltad i sin kontext, upplevas som en attraktiv helhet och bidra till stadens identitet. Den nya centralstationen i Norrköping blir en bytespunkt för resor med buss, spårvagn och tåg. Det befintliga stationshuset förvaltas av en extern aktör och det pågår en dialog om fortsatt förvaltande av det nya stationshuset.

Den nya centralstationen anläggs på bro cirka 150 meter strax norr om den befintliga stationen och består av totalt två enkelspårsbroar och tre dubbelspårsbroar med plattformar mellan. Totalt ger detta fyra plattformar och åtta spår på stationen. Ostlänkens plattformar blir cirka 420 meter långa, och Södra stambanans något kortare. Den totala brolängden blir cirka 950 meter. Som bredast blir bron cirka 93 meter. Utanför stationen utformas broarna med ett mellanrum mellan broplattorna vilket släpper in dagsljus till området under broarna.

Järnvägsanläggningen påverkar flera fastigheter i området som löses in och rivs.



Figur 36. Planerad anläggning vid Norrköpings nya centralstation.

Planeringen av den nya centralstationen sker i samverkan mellan Norrköpings kommun och Trafikverket. Ansvarsområdena varierar, men generellt ansvarar Trafikverket för de delar som rör järnvägens kärnfunktion, exempelvis plattformar, utrustning för trafikinformation och anläggningar för järnvägens drift. Norrköpings kommun ansvarar å sin sida för anslutande funktioner så som hållplatser/terminaler för buss och spårvagn, pendlarparkering samt ytor för att hämta och lämna resenärer.

Trafikverkets ansvarsområden	Norrköpings kommuns ansvarsområden
<ul style="list-style-type: none">• Plattformar och plattformstak. Utrustning som bänkar och väderskydd.• Plattformförbindelse mellan plattformarna och markplan.• Utrustning för trafikinformation och skyltning på plattform och i plattformsförbindelse.• Teknik för järnvägsdrift samt anläggningar för stationens drift.• Ytor för utrymning och underhåll.	<ul style="list-style-type: none">• Stationshus med intilliggande hållplatser/terminaler för buss/spårvagn.• Anslutande kommunala vägar och gång- och cykelvägar.• Pendlarparkering och ytor för att hämta och lämna resenärer.• Verksamheter i anslutning till den nya plattformsförbindelsen.

Under stationsbron byggs två plattformsförbindelser som möjliggör för resenärer att ta sig mellan plattformarna och markplan. Plattformsförbindelserna anläggs på vardera sida om Drottninggatans förlängning med entréer i norr, öster, söder och väster. Från plattformsförbindelserna är det möjligt att nå respektive plattform via trappor, rulltrappor och hissar. I plattformsförbindelsernas entréhall kommer tavlor med trafikinformation samt sittplatser för väntande resenärer att finnas. I anslutning till plattformsförbindelserna anläggs så kallade teknikrum, med nödvändig teknik för järnvägsdriften.

Utformningen av plattformsförbindelserna, stationen samt stationens närområde är fortfarande under utredning. Utformningen ska ge ett välkomnande intryck och bidra till trygghet genom överblickbarhet och det ska vara enkelt att hitta det man letar efter.

Mellan de två plattformsförbindelserna samt söder om stationen skapas möjlighet att anlägga hållplatser för spårvagnstrafiken. Väster och öster om plattformsförbindelserna anläggs bussterminaler och cykelparkering. Ytterligare längre västerut och österut anläggs slutligen parkeringsplatser för personbilar.

Plattformerna möbleras med bänkar, väderskydd och nödvändig teknik. Plattformerna utformas för att skapa en öppen och överblickbar plattform som gör det enklare att uppfatta relevant information, ger en känsla av trygghet samt ger fria ytor med så få störande objekt som möjligt.

Avvattningen av plattformarna sker via ledningar ner till marknivå. Avvattningen är en gemensam lösning med Norrköpings kommun där ledningarna ansluts till en dagvattenkanal norr om stationsområdet. Dagvattenkanalen mynnar i Motala ström.

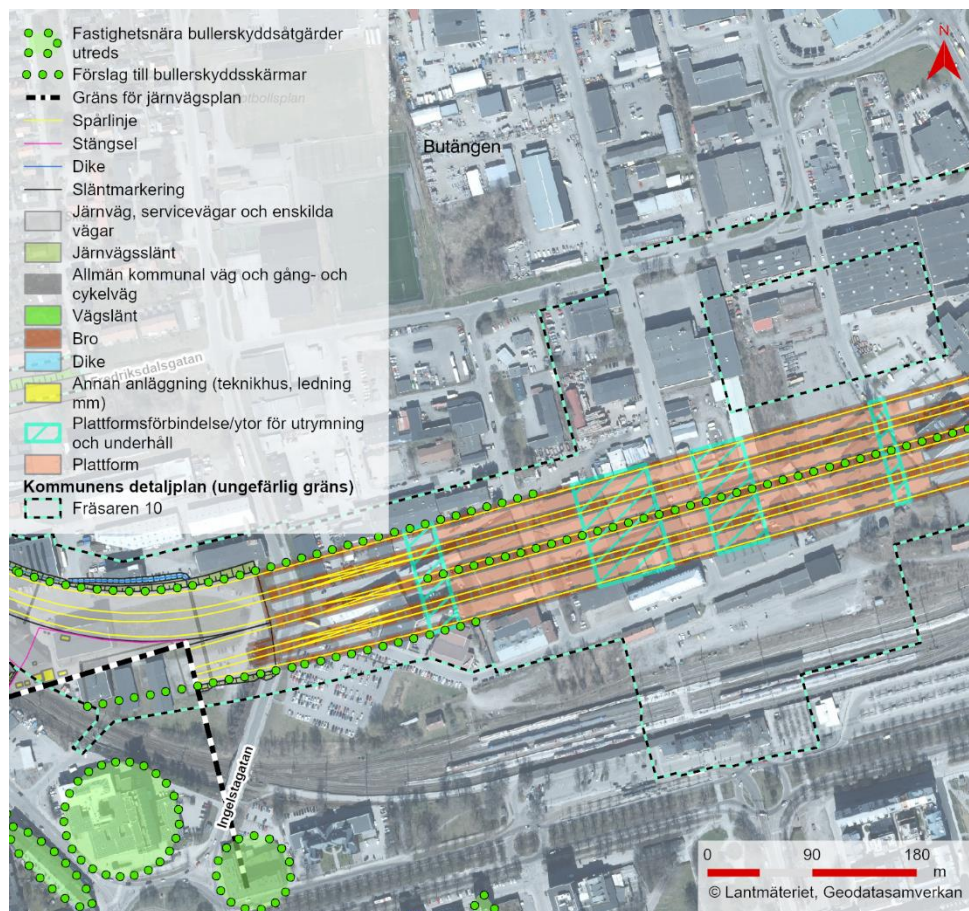
Utrymning från plattform sker till marknivå via plattformsförbindelsen samt via trappor i respektive plattformsände. Resenärer och personal kan därefter ta sig vidare till säker plats utanför stationsanläggningen. I plattformarnas östra ände anläggs ett område för drift och underhåll med servicehissar från mark till plattform. Dessa hissar kan användas för att transportera städutrustning och snöröjningsfordon till plattformarna. I plattformarnas västra ände anläggs en yta för snöröjningsändamål.

Bullerskyddsåtgärder

För att klara gällande riktvärden för buller vid ett flertal befintliga fastigheter norr samt söder om den nya centralstationen behöver bullerskyddsåtgärder vidtas.

Stationsbrons utformning kommer att vara avgörande för om riktvärdena vid fasad kan nås eller ej. Trafikverket kommer att fastställa bullerskyddsåtgärder för att i samverkan med Norrköpings kommun tillmötesgå behoven för den nya stadsbebyggelsen som planeras i området. Stationsbron förutsätts utformas på ett sådant sätt att bullerskydd kan monteras på den nya stationsbron eller att stationsbrons utformning innesluter järnvägsspåren och på så sätt skärmar av buller mot omgivningen.

Bullerskyddsåtgärder i anslutning till den nya centralstationen kommer fortsatt att detaljstuderas. Fastigheter som utreds för fastighetsnära bullerskyddsåtgärder ringas in med prickad linje i järnvägsplanens plankartor och kartorna i denna samrådsportal.



Figur 37. Planerad anläggning och föreslagna bullerskyddsåtgärder vid Stationsområdet.

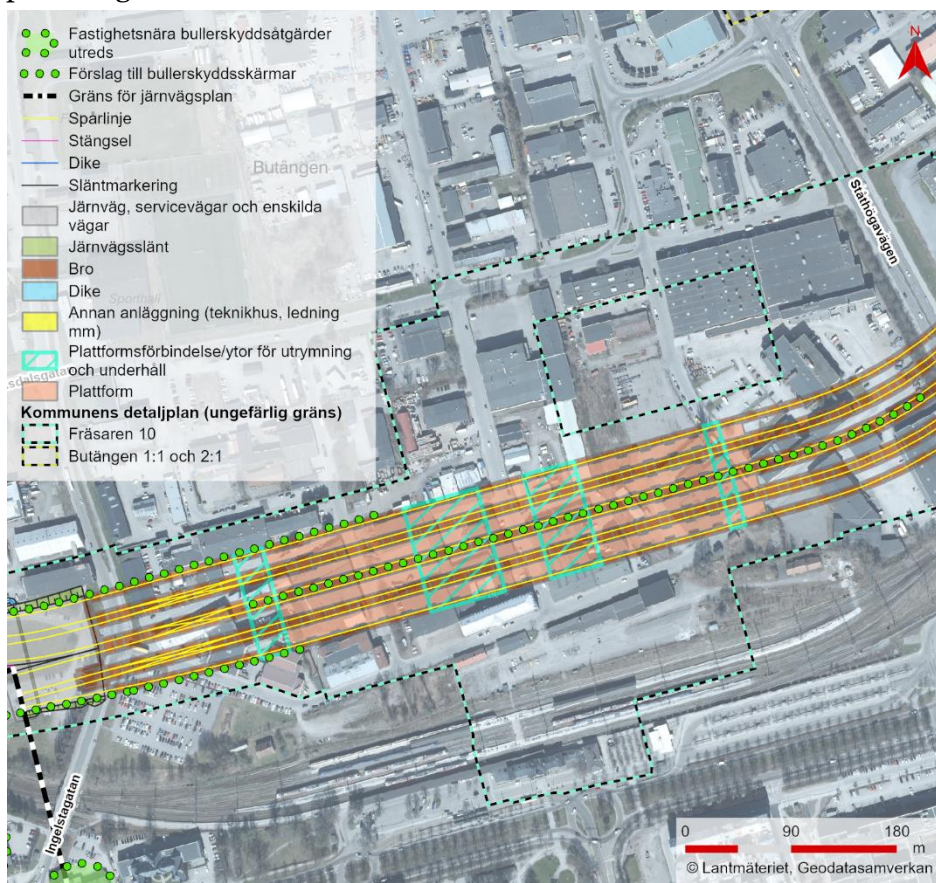
Butängen och Drottninggatans förlängning

Norrköpings kommun planerar för att södra Butängen ska utvecklas till att bli en del av Norrköpings innerstad. Runtomkring den nya centralstationen planeras bostäder, kontor, handel, skolor och kulturaktiviteter. Södra Butängen och det kommunala gatunätet kommer med anledning av detta till stor del byggas om och utvecklas.

Det nya stationsläget kommer att innebära intrång i flera fastigheter i Butängen. Utöver påverkan på kommunala fastigheter berörs även fastigheter inom kvarteren Banvallen, Sågaren och Filaren vilka kommer att lösas in av Trafikverket. Ett antal fastigheter har sedan tidigare lösts in av Norrköpings kommun. Fastigheter som berörs av anläggningen och behöver lösas in redovisas med kryss i järnvägsplanens illustrationskartor.

Norrköpings kommun planerar förlänga Drottninggatan under den nya stationsbron som en ny huvudgata genom Butängenområdet i nord-sydlig riktning. Drottninggatan planeras utformas med nya hållplatslägen för spårvägstrafiken under den nya stationsbron.

Delar av Södra Butängens gatunät (bland annat Butängsgatan, Kronängsgatan, Fabriksgatan och Lindåkersgatan) hanteras i kommunens detaljplanearbete (detaljplan Fräsaren 10), resterande delar av planläggningen inom Södra Butängen hanteras i den fortsatta kommunala planeringen.



Figur 38. Planerad anläggning vid Butängen och Drottninggatans förlängning.

3.9 Lagerlunda

Den nya centralstationen får som följd att Södra stambanan och övrig järnvägsteknik behöver anpassas i anslutning till bostadsområdet Lagerlunda. Spåren flyttas något öster om den befintliga järnvägen fram till Linnégatan, där spåren återgår till sitt befintliga läge.

Södra stambanans nya läge kommer innebära intrång i flera fastigheter längs Bromsaregatan och Vasagatan. På grund av detta kommer cirka 20 fastigheter lösas in av Trafikverket. Vissa av dessa fastigheter behöver även lösas in på grund av att fastighetens tillfartsväg rivs utan möjlighet till ersättning av tillfartsvägen. Utmed Stockholmsvägen påverkas fastigheter inom kvarteren Lokföraren och Konduktören av permanenta intrång. Intrånget bedöms inte påverka möjligheterna för fastigheterna att fortsatt bedriva sin verksamhet. Fastigheter som berörs av anläggningen och behöver lösas in redovisas med kryss i järnvägsplanens illustrationskartor.

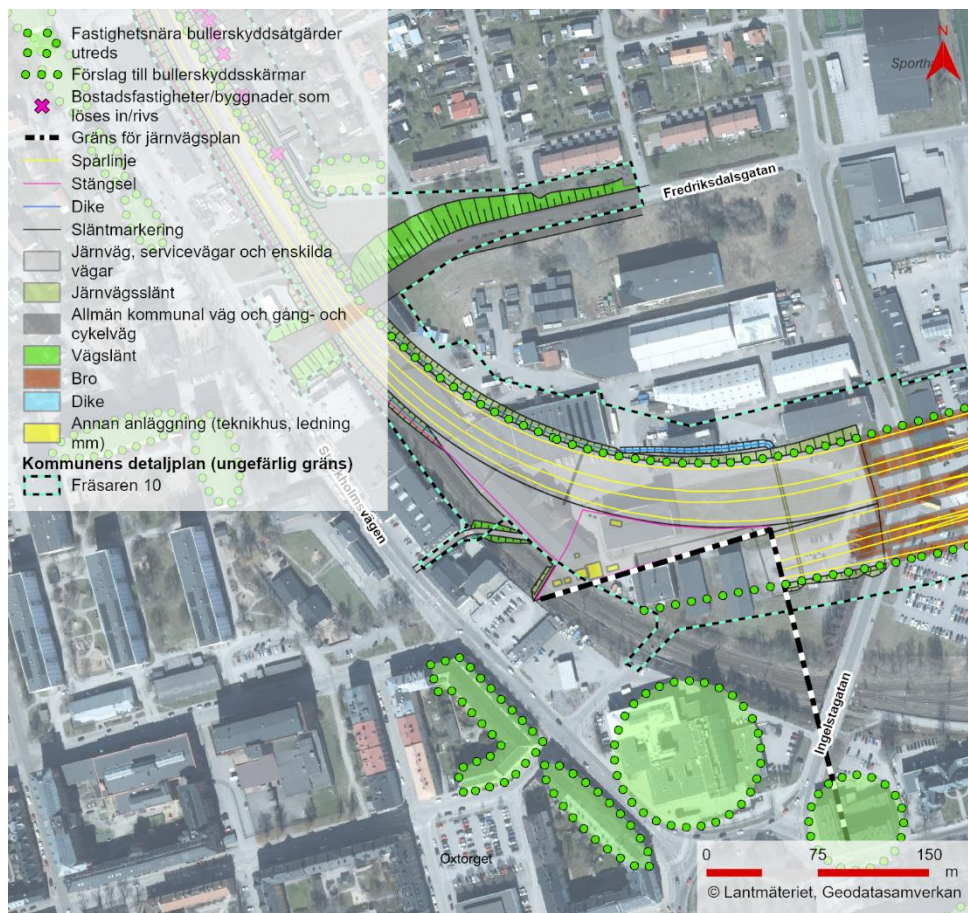
Strax norr om Fredriksdalsgatan anläggs nya spårväxlar på Södra stambanan för att möjliggöra trafikering mellan Södra stambanans fyra spår på stationsbron. För att möjliggöra drift- och underhåll av spårväxlarna anläggs en serviceväg från Kolmårdsgatan för Trafikverkets personal.



Figur 39. Planerad anläggning inom delområdet Lagerlunda.

Kvarteret Vulkan och teknikgård

Ostlänken och Södra stambanans nya läge innebär att merparten av byggnaderna inom kvarteret Vulkan behöver rivas. Endast fem byggnader, vid kvarterets nordöstra del, bedöms kunna behållas. En större teknikgård anläggs på den yta som uppstår mellan Ostlänken och Södra stambanan i samband med att byggnaderna rivs. Teknikgården innehåller järnvägs- teknik för såväl Södra stambanan som Ostlänken och den tunnel som hanteras genom den angränsande järnvägsplanen Butängen-Klinga. Teknikgården nås via en serviceväg som ansluter till Stockholmsvägen.



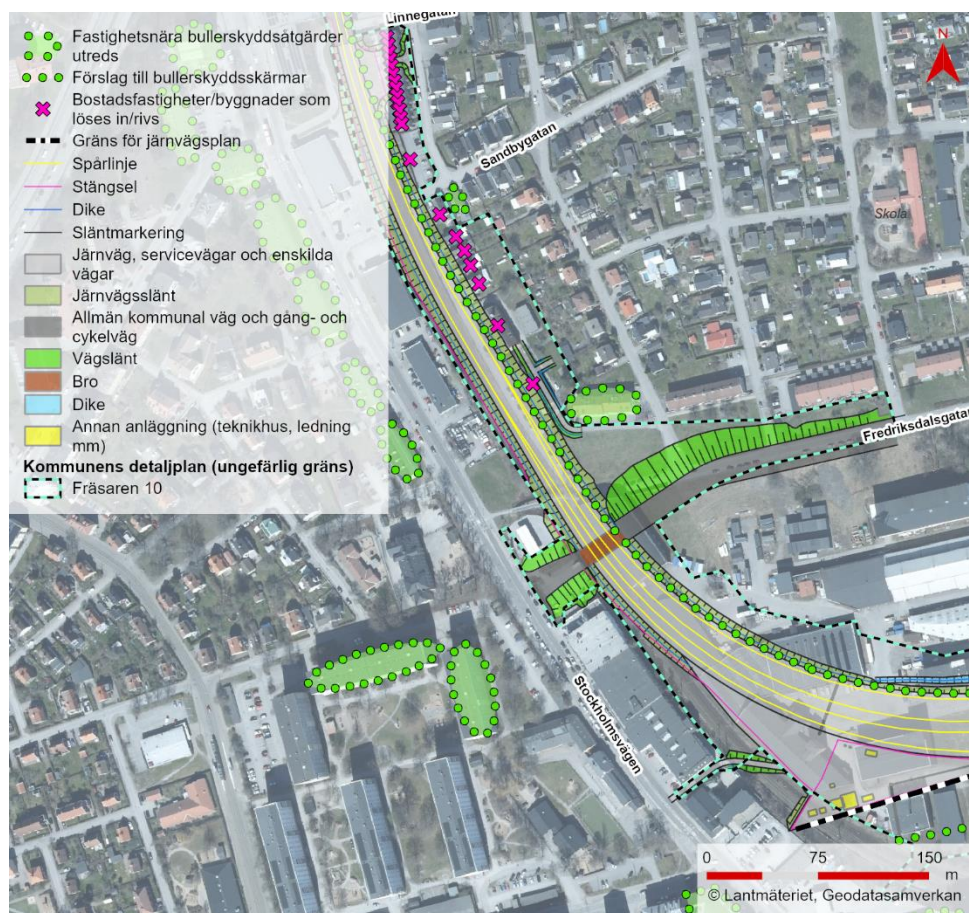
Figur 40. Planerad anläggning vid kvarteret Vulkan.

Bromsaregatan, Fredriksdalsgatan och Sandbygatan

På grund av Södra stambanans nya läge och slänter vid Lagerlunda kommer de kommunala gatorna Bromsaregatan, Fredriksdalsgatan och Sandbygatan påverkas.

Bromsaregatan kommer på grund av intrång från Södra stambanans spår och slänter att rivas. Intrånget kommer även drabba fastigheter längs vägen som på grund av detta löses in. Fastigheter som berörs av anläggningen och behöver lösas in redovisas med kryss i järnvägsplanens illustrationskartor.

Fredriksdalsgatan och Sandbygatan kommer anpassas till att Bromsaregatan försvinner. Den gång- och cykelbro som idag går över järnvägen mellan Fredriksdalsgatan och Stockholmsvägen kommer rivas. Ett arbete pågår hos Norrköpings kommun med att utreda hur denna funktion ska ersättas. Norrköpings kommun ansvarar för detaljplaneringen av den nya vägbron för Fredriksdalsgatan (detaljplan Fräsaren 10). Den nya väglösningen illustreras dock i järnvägsplanen för ökad förståelse. Vem som ansvarar för anläggande av bron och vägarna hanteras i kommande genomförandeavtal mellan Trafikverket och Norrköpings kommun.



Figur 41. Planerad anläggning vid Bromsaregatan, Fredriksdalsgatan och Sandbygatan.

Ny teknikgård vid Vasagatan

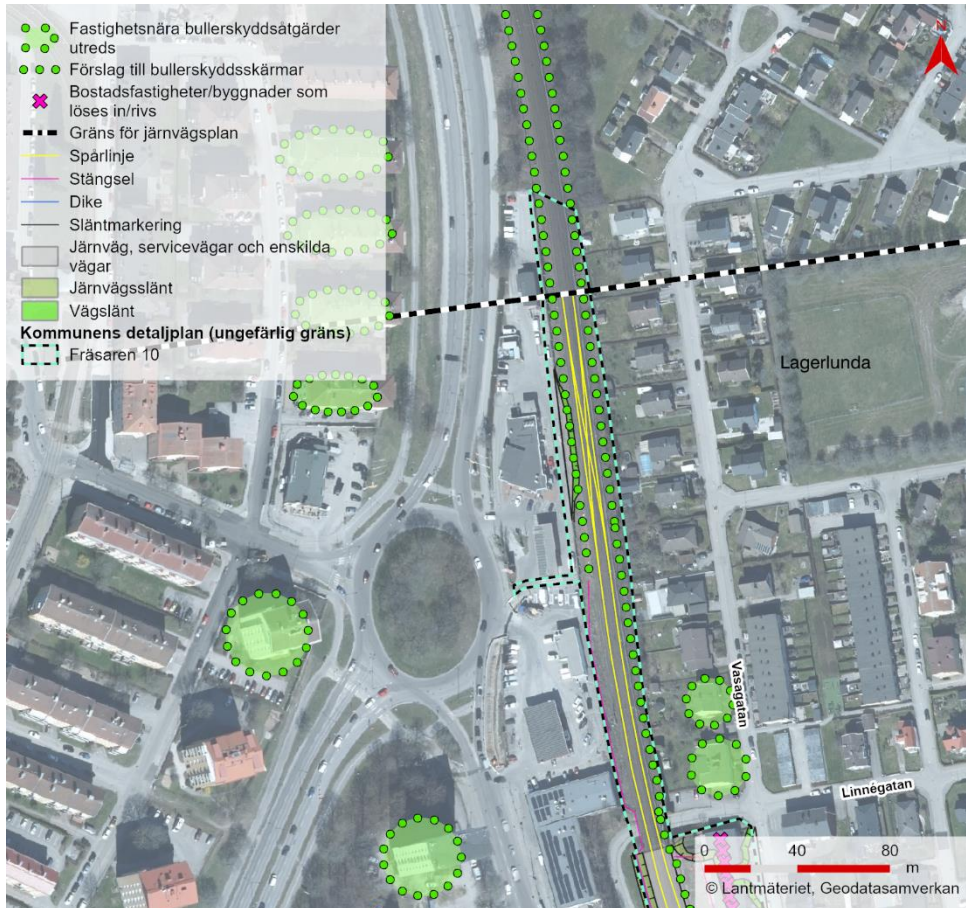
Södra stambanans ombyggnation innebär att en ny teknikgård behöver anläggas i området. Teknikgården har placerats för att minimera avståndet mellan teknikgården och den spårväxel som teknikgården styr. Den nya teknikgården nås via en serviceväg som ansluter till Vasagatan.



Figur 42. Planerad anläggning vid ny teknikgård vid Vasagatan.

Nytt växelkryss norr om Stockholmsrondellen

Ett nytt växelkryss anläggs på Södra stambanan i anslutning till drivmedelsstationen norr om Stockholmsrondellen. En parkeringsficka anläggs innanför befintligt plank på järnvägens västra sida för drift och underhåll av växelkrysset. Tillträde till parkeringsfickan kommer att ske över drivmedelsstationens parkering. Planket förses med låst grind och bara Trafikverkets personal kommer kunna nyttja parkeringsfickan.



Figur 43. Planerad anläggning vid nytt växelkryss norr om Stockholmsrondellen.

Bullerskyddsåtgärder

För att klara gällande riktvärden för buller planeras bullerskyddsåtgärder i anslutning till Lagerlunda. Två bullerskyddsskärmar planeras, en på Södra stambanans östra sida och en på den västra sidan. Den östra bullerskyddsskärmen uppgår till cirka 1 250 meter. Den västra bullerskyddsskärmen uppgår till cirka 300 meter. Den östra bullerskyddsskärmen föreslås bli 3 meter hög, bortsett från en sträcka norr om Linnégatan där skärmen föreslås bli 4,5 meter hög. Den västra bullerskyddsskärmen föreslås bli 3 meter hög.

En längre bullerskyddsskärm på järnvägens västra sida, längs Stockholmsvägen, har studerats men inte bedöms vara motiverad. Bullerberörda bostäder söder om Stockholmsrondellen bedöms kunna klara riktvärden inomhus med hjälp av fastighetsnära bullerskyddsåtgärder. En längre bullerskyddsskärm hade även inneburit ett markanspråk som hade påverkat ett antal industrifastigheter söder om Stockholmsrondellen.

Utöver bullerskyddsskärmarna kommer även ett antal fastigheter att erbjudas fastighetsnära bullerskyddsåtgärder i form av fasadåtgärder och/eller skyddad uteplats. Exakt omfattning och utformning av de föreslagna bullerskyddsåtgärder är fortfarande under utredning. Fastigheter som utreds för fastighetsnära bullerskyddsåtgärder ringas med prickad linje i järnvägsplanens plankartor och kartorna i denna samrådsportal.



Figur 44. Planerad anläggning och föreslagna bullerskyddsåtgärder vid Lagerlunda.

4 Effekter och konsekvenser

Nedan följer en sammanfattning av de effekter och konsekvenser som Ostlänken medför inom områden såsom stad och landskap, kulturmiljö, naturmiljö, buller och vibrationer samt risk och säkerhet.

Du kan läsa utkast till utförligare beskrivningar av Ostlänkens effekter och konsekvenser i miljökonsekvensbeskrivning för samråd som är en av handlingarna i detta samråd. Ytterligare utredningar och fördjupningar kommer att genomföras efter samråden. Miljökonsekvensbeskrivningen kommer att kompletteras och färdigställas inför att järnvägsplanen ställs ut för granskning. Innan granskningen kan genomföras måste miljökonsekvensbeskrivningen även godkännas av länsstyrelsen.



Figur 45. Norrköpings befintliga centralstation.

4.1 Befintliga järnvägars och vägars funktion och standard

Ostlänken kommer att bidra till en förbättrad kapacitet i järnvägssystemet och frigöra plats på befintliga banor. Det ger även förbättrade möjligheter till omdirigeringen av järnvägstrafiken, så att järnvägssystemet blir mindre sårbart och mindre störningskänsligt.

För begränsa påverkan från höga havsnivåer byggs Södra stambanan om på en cirka 5 kilometer lång sträcka, från Marieborg till Butängen, och anpassas till Ostlänken. Efter den nya stationsbron ansluter Södra

stambanan åter till sitt befintliga läge i höjd med Lagerlunda. Södra stambanan kommer delvis ges en annorlunda funktion i och med byggnationen av Ostlänken. De snabbtåg som idag trafikerar banan kommer till stor del flyttas över till Ostlänken medan Regionaltåg och godstrafik kommer fortsätta trafikera Södra stambanan.

Genom de anpassningar som planeras för befintliga vägar behålls tillgängligheten, både för resenärer och för boende som behöver korsa järnvägsanläggningen. På sikt kommer Ostlänken även att bidra till en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg genom att kapacitet frigörs på Södra stambanan.



Figur 46. Södra Stambanan vid Marieborg.

4.2 Trafik och användargrupper

Genom att bygga ny bana frigörs kapacitet på befintliga stambanor som därmed kan användas av regionaltågs- och godstågstrafik. Västra stambanan, delen mellan Katrineholm och Järna, är idag högst belastad och där behovet av att frigöra kapacitet är störst eftersom sträckan är gemensam för Västra och Södra stambanan. En viss avlastning sker även på Södra stambanan mellan Katrineholm och Linköping samt Nyköpingsbanan mellan Norrköping och Järna. Antal godståg och regionaltåg antas kunna öka i viss utsträckning, men ökningen av antal tåg begränsas även av angränsande infrastruktur. Framför allt innebär Ostlänken kortare restider och bättre robusthet och punktlighet på befintliga stambanor. För Södra stambanan i Östergötland innebär Ostlänken även en möjlighet att separera lokaltrafik från fjärrtrafik (norr om Linköping) vilket gör det lättare att skapa bra tidtabeller för lokaltrafiken. För att göra resandet attraktivt är de viktigaste parametrarna en kort restid och en god turtäthet.



Figur 47. Del av stationsbyggnaden vid Norrköpings befintliga centralstation.

4.3 Lokalsamhälle och regional utveckling

Med förbättrad tågtrafik i form av Ostlänkens sträckning möjliggörs kortare restider för både fritids- och arbetspendlare. Ostlänken syftar även till att skapa förutsättningar för regional utveckling utanför storstäderna och därmed bidra till regionförstoring mellan de regioner som Ostlänken sträcker sig igenom.

Ostlänken kan även bidra till lokalsamhället bland annat genom ökad tillgänglighet, tillväxt och kortare restider. Arbetsmarknaden förändras, bostadsbyggandet kan utvecklas och vi får fler möjligheter att bo, arbeta och studera på andra platser. Fler spår, resecentrum, och kortare restider skapar nya möjligheter att pendla. Boende på delsträckan kan nyttja Norrköpings nya centralstation för på- och avstigning.

Ett antal kommunala planer påverkas av järnvägsplanen. Ett arbete pågår hos Norrköpings kommun med att anpassa berörda detaljplaner till Ostlänkens järnvägsplan.

4.4 Riksintressen och Natura 2000

Planförslaget berör tre riksintressen för kommunikation (Södra stambanan, Västra Bravikenvägen och Ostlänken) ett riksintresse för totalförsvaret (MSA-område kopplat till Malmens flottflygplats) samt ett riksintresse för kulturmiljövård (Centrala Norrköping).

Planförslaget strider inte mot riksintresset för kommunikation genom att Ostlänkens utbyggnad är anpassad till att Södra stambanan och Västra Bravikenvägen inte ska påverkas negativt när järnvägen tas i drift. Gällande Malmens flottflygplats genomförs samråd med försvarsmakten för att säkerställa att riksintresset inte påverkas negativt. Vad gäller riksintresset för kulturmiljövård pågår ett arbete med bedömning av påverkan på riksintresset. Bedömning av påverkan kommer att kompletteras vid färdigställande av miljökonsekvensbeskrivning.

Natura 2000-områdena Skriketorsravinen (SE0230306) och Ingelsta ekbackar (SE0230191) ligger i närheten av Ostlänken. Områdena kommer inte att påverkas av Ostlänken.



Figur 48. Norrköpings befintliga centralstation

4.5 Stad och landskap

Ostlänken blir ett nytt storskaligt landskapselement som kommer att förändra de stadsdelar och landskapsrum där järnvägen går fram. Ostlänken innebär ingrepp i terrängen i form av bankar och skärningar samt stora nya landskapselement i form av broar och vägportar. Kontaktledningsstolpar, teknikbyggnader, servicevägar, master, bullerskyddsskärmar samt stängsel och annat som hör till järnvägen påverkar också landskapsbilden. Även vissa tillfälliga ingrepp får konsekvenser som blir långvariga, till exempel där träd avverkas för att skapa utrymme för arbets- och upplagsytor. Graden av negativa konsekvenser för landskapsbilden beror både på anläggningens storskalighet och på karaktären och känsligheten för förändring i de landskap som passeras.

Ostlänken kommer bli väl synlig i området omkring Loddby och Herstadberg där landskapet har en småskalig karaktär vilket är känsligt för direkta intrång. Störningarna och påverkan på landskapsbilden kommer att öka i jämförelse med nuläget påverkan från Södra stambanan. En del av landskapsanpassningen är att Ostlänken anläggs så nära Södra stambanan som möjligt. Detta ger fördelar för landskapsbilden då störningen samlas till en korridor i landskapet och bedöms medföra måttliga konsekvenser. Järnvägsanläggningen bedöms även få små till måttliga effekter vid Marieborg, där Ostlänken kommer att passera nära

Marieborgs folkhögskola och grönytor kommer minska. Det nedsänkta läget bidrar till att Ostlänken inte blir lika framträdande i landskapet. Den nya bron över Ostlänken och Södra stambanan och den nya vägen längs med Ostlänken kommer att förändra sambandet mellan befintlig allé och Marieborg.

De negativa effekterna för landskapsbilden blir störst i känsliga landskap där stora förändringar sker. Störst blir de negativa effekterna vid centrala Norrköping: kvarteret Vulkan samt vid stationshuset med Järnvägsparken och Carl Johans park där stations- och resecentrumfunktionerna flyttas till den nya centralstationen längre norrut och kommunala vägar dras om. Ostlänken och Södra stambanan kommer ligga i ett upphöjt läge vid resecentrum vilket blir en stor skillnad mot dagens markförlagda station. Det blir en stor förändring för stadsbilden i området, åtminstone tills kvarteren kring stationen byggs upp och en ny stadsstruktur omkring stationen är på plats.

Vid övriga områden blir det små eller inga negativa effekter.

4.6 Kulturmiljö

Ostlänken bedöms påverka kulturmiljön genom markanspråk för anläggningen och tillfälliga markanspråk för byggtiden, som innebär att bebyggelsemiljöer och fornlämningar inte kan bevaras. Ostlänken bedöms påverka kulturmiljön visuellt, exempelvis genom bankar och skärningar, som bedöms bidra till en försämrade upplevelse av dessa miljöer. Påverkan på kulturmiljöerna bedöms i huvudsak bli permanent. Kulturmiljö kan även beröras av buller i byggskedet, exempelvis vid Johannisborgs slottsruin. Intrånget minskas något genom samlokaliseringen med Södra stambanan. Den aktuella sträckan ligger stadsnära samt går genom staden och kulturmiljöernas närområde är i många fall redan påverkade av sentida bebyggelse och modern infrastruktur.

Ostlänkens storskaliga landskapselement som skärningar, broar och vägportar kommer att förändra stadsmiljön. Det nya stationsläget innebär även en förändring av upplevelsen av staden och järnvägens koppling till staden.

Miljökonsekvensbeskrivningen för samråd redovisar nuläget med de kända kulturmiljövärdena. Majoriteten av de kulturhistoriska värden som redovisas i miljökonsekvensbeskrivning för samråd bedöms ha låga till måttliga värden, men den påverkade delen av riksintresset centrala Norrköping (E52) bedöms som högt värde. Påverkan på riksintresset sker främst i form av att den äldre stationen och lokstallarna kommer ligga som solitärer utan koppling till det nya spårområdet och att delar av kvarteret

Vulkan kommer att behöva rivas för att göra plats för Södra stambanans nya läge. För riksintresset pågår ett arbete med bedömning av påverkan. Bedömning av påverkan, effekt och konsekvens kommer att kompletteras vid färdigställande av miljökonsekvensbeskrivning.



Figur 49. Norrköpings befintliga centralstation.

4.7 Naturmiljö

En ny järnväg innebär ett stort ingrepp i naturmiljön med framför allt habitatförluster, fragmentering och stor barriäreffekt som följd. En del av landskapsanpassningen är att Ostlänken anläggs så nära Södra stambanan som möjligt. Detta ger fördelar då störningen samlas till en korridor i landskapet och inget nytt opåverkat landskap tas i anspråk. I arbetet med anpassningen har strävan också varit att undvika eller minimera intrång i värdefulla naturmiljöer. Då landskapet kring Norrköping är rikt på värdefull och varierad natur så är habitatförluster och fragmentering i värdekärnor ofrånkomligt.

Störst konsekvenser bedöms uppstå för de naturmiljöer och arter som är kopplade till ädellövskog och gräsmarker. För habitatnätverk för ädellövskog respektive ängs- och betesmarker bedöms konsekvenserna som måttliga. För vilt bedöms effekten av Ostlänken bli måttlig. För naturvärdesobjekt bedöms konsekvensen som måttlig till stor för de olika naturtyperna.

4.8 Rekreation och friluftsliv

Området längs Ostlänken är till stor del redan påverkat av fysiskt intrång och buller från Södra stambanan. Ostlänkens lokalisering nära Södra stambanan innebär en minskad påverkan på en del rekreations- och friluftsområden jämfört med en lokalisering längre bort. Detta då det minimerar nya områden som tas i anspråk och en minskad fragmentering av landskapet.

Att fotbollsplanen Loddby IP behöver rivras bedöms medföra negativa konsekvenser för bostadsområdet. Fotbollsplanen fungerar som en samlingspunkt för boende i Loddby samt som en plats för träning, lek och spontanfotboll. Ersättning av fotbollsplanen hanteras i samverkan med Norrköpings kommun och förvaltande förening. Om fotbollsplanen kan ersättas i närområdet minskar de negativa konsekvenserna för rekreation i Loddby.

Samlokaliseringen kan däremot förstärka infrastrukturens barriärpåverkan. Passager över och under Ostlänken kommer att byggas för de korsande vägar som är av vikt för rekreation och friluftsliv. Inga områden av särskilt värde för friluftslivet blir svåra att nå. Människors upplevelsevärden kan till viss del påverkas av tillkommande och förändrad karaktär av bullerstörningar och visuella intryck.

4.9 Buller

Inom delsträckan Loddby-Butängen påverkar Ostlänken ett område som redan idag är påverkat av buller från statlig infrastruktur, främst från Södra stambanan, längs med hela sträckan där den nya järnvägen planeras gå. Preliminärt bedöms cirka 200 bostadshus och 20 övriga byggnader bli bullerberörda till följd av buller från Ostlänken om inga åtgärder vidtas.

I samrådshandlingarna redovisas förslag till järnvägsnära bullerskyddsskärmar i Loddby, Herstadberg, vid nya centralstationen och i Lagerlunda. Fastighetsnära bullerskyddsåtgärder utreds vidare och kommer att kompletteras till dess att järnvägsplanen och miljökonsekvensbeskrivningen färdigställs. Fastigheter som utreds för fastighetsnära bullerskyddsåtgärder ringas in med prickad linje i järnvägsplanens plankartor och kartorna i denna samrådsportal.

Förslagen till bullerskyddsskärmar ger även en bullerdämpande effekt för Södra stambanans befintliga spår. Detta bidrar i stort till en förbättring av ljudmiljön vid Loddby, Herstadberg och Lagerlunda jämfört med dagsläget.

För att se genomförda bullerberäkningar, se bullerkartorna som är en del av detta samråd.



Figur 50. Ett tåg på Norrköpings befintliga centralstation.

4.10 Vibrationer och stömljud

För bostadshus i järnvägens närhet har de geologiska förutsättningarna studerats mer i detalj. Utredning av påverkan pågår och kommer att kompletteras till dess att järnvägsplanen och miljökonsekvensbeskrivningen färdigställs.

Järnvägstrafiken kan ge upphov till högfrekventa vibrationer som kan sätta grundläggning och andra byggnadsdelar i svängning. Detta uppfattas som ljud, så kallat stömljud, och förekommer framför allt i anslutning till bergtunnlar. Då delsträckan Loddby-Butängen inte innehåller några tunnlar har stömljud inte studerats.



Figur 51. Norrköpings befintliga centralstation.

4.11 Luft

Ostlänken kommer under driftskedet att påverka luftkvaliteten genom utsläpp av luftföroreningar från järnvägstrafiken i direkt närhet till de nya spåren. Påverkan från Ostlänken bedöms dock som liten och miljö-kvalitetsnormerna bedöms klaras längs hela delsträckan. Inga ytterligare skyddsåtgärder bedöms vara nödvändiga.

Konsekvenserna av Ostlänken bedöms som små till försumbara under driftskedet, då det relativa partikelbidraget inte leder till överskridande av miljö-kvalitetsnormerna.



Figur 52. Södra stambanan vid Butängen.

4.12 Elektromagnetiska fält

Byggandet av Ostlänken innebär att två flerbostadshus vid Herstadberg (de två nordligaste flerbostadshusen längs Vikingavägen) kommer att ligga inom utredningsområdet för elektromagnetiska fält. Konsekvenser och eventuella åtgärder för dessa två flerbostadshus kommer att studeras vidare. Inga övriga områden inom delsträckan Lodbby-Butängen där människor varaktigt vistas bedöms påverkas.



Figur 53. Plattform på Norrköpings befintliga centralstation.

4.13 Risk och säkerhet

Säkerheten för den kommande anläggningen betraktas generellt som god och dess riskpåverkan på omgivningen som acceptabel. Risken för att obehöriga tar sig in på spårområdet bedöms vara låg på grund av att hela banan kommer att vara stängslad. Samtliga korsningar med vägar kommer att vara planskilda. Ostlänken kommer inte att trafikeras med tåg som transporterar farligt gods. Detta innebär att olycksrisker kopplade till godstrafik och farligt gods elimineras från anläggningen. Farligt gods kommer även fortsättningsvis att transporteras på Södra stambanan, som byggs om på delar av sträckan. Detta innebär en förbättrad säkerhet på den befintliga järnvägen. Plankorsningar för resenärer vid Norrköpings befintliga centralstation försvinner.



Figur 54. Plattform på Norrköpings befintliga centralstation.

4.14 Yt- och grundvatten

Ytvatten

Hela området längs Ostlänkens planerade sträckning för Loddby-Butängen avvattnas till Loddbyviken. Avrinning sker direkt till viken eller via delavrinningsområden till de diken och vattendrag som avrinner mot Loddbyviken. Större ytvatten som berörs är Pjältån, Skärlötaån, Motala ström och Loddbyviken.

Föroreningshalterna i dagvattnet som avleds från Ostlänken bedöms vara låga. Avrinningsområdet till Inre Bråviken är stort, dagvattnet fördröjs och renas i diken innan de når recipienten.

På sträckan finns inget kommunalt uttag av råvatten för dricksförsörjningen.

Med inarbetade åtgärder bedöms påverkan på vattenkvalitet i vattendrag och sjöar till stor del kunna begränsas. Föroreningspåverkan på ytvatten från Ostlänken bedöms vara låg.

Grundvatten

Delsträckan Loddby-Butängen passerar en utpekad grundvattenförekomst, Norrköping-Smedby. Förutsatt att åtgärder vidtas vid behov bedöms det att järnvägen kan anläggas och drivas utan otillåten försämring av grundvattenförekomstens kvantitativa eller kemiska status eller äventyra möjligheten att uppnå den status eller potential som vattnet ska ha enligt miljökvalitetsnormerna.

Bedömning av påverkan på grundvatten kommer att studeras vidare och kompletteras till dess att järnvägsplanen och miljökonsekvensbeskrivningen färdigställs.

4.15 Förorenad mark

Längs delsträckan Loddby-Butängen förekommer förorenade områden, fler potentiellt förorenade områden utreds ännu. Vid anläggandet av Ostlänken behöver åtgärder genomföras kopplade till förekomst av förorening i mark. Åtgärder kan till exempel vara sanering av förorenad mark i samband med byggandet av järnvägsanläggningen. Detta behövs när föroreningarna bedöms vara en risk för människors hälsa eller miljö. Åtgärder vidtas för att minimera risken för spridning av föroreningar till omgivningen. Detta innefattar även åtgärder för att minska risk för spridning av föroreningar till grundvattnet. Konsekvensen av de åtgärderna blir positiv eftersom de medför en minskad risk för spridning av föroreningar till yt- och grundvatten. Föroreningar och förorenad mark åtgärdas till en acceptabel risknivå.

4.16 Hushållning med naturresurser

Naturresurserna i området bedöms ha måttligt värde då det utgörs av jordbruksmark med måttligt goda förutsättningar för brukande vad gäller tillgänglighet, tillväxt, produktion, kvalitet och kapacitet. Majoriteten av jordbruksblocken har klassats som beaktansvärt skyddsvärd (värdeklass 2).



Figur 55. Jordbrukslandskapet norr om Loddby.

I närheten av anläggningen finns i huvudsak goda produktionsförutsättningar med bibehållen tillgänglighet. Enskilda brukare/fastigheter drabbas dock av bortfall av jordbruksmark samt försämrad

åtkomst till marker. För enskilda brukare bedöms konsekvenserna bli stora till följd av den påverkan och de effekter som uppstår av den planerade anläggningens permanenta markanspråk. För den totala andelen jordbruksmark i Östergötland bedöms konsekvensen till följd av bortfallet av produktiv jordbruksmark på delsträckan Loddby-Butängen som liten.

4.17 Miljökvalitetsnormer

Ostlänken berör tre ytvattenförekomster; Pjältån, Loddbyviken och Motala ström. Dessutom passerar Ostlänken Skärlötaån, som i nästa förvaltningscykel kommer att klassas som en vattenförekomst. Utsläpp av dagvatten från Ostlänken bedöms inte påverka recipienterna. Pjältån och Skärlötaån, som berörs fysiskt av anläggningen, kommer att korsas på bro. Det gör att påverkan på vattenmiljön och strandzonen begränsas och de negativa konsekvenserna för kvalitetsfaktorer för ekologisk och kemisk status kan undvikas. Sammantaget innebär detta att planförslaget inte riskerar påverka miljökvalitetsnormer för berörda ytvattenförekomster.

Ostlänken angränsar till en grundvattenförekomst som delvis ligger inom centrala Norrköping. Förutsatt att åtgärder vid behov vidtas bedöms det att järnvägen kan anläggas och drivas utan otillåten försämring av grundvattenförekomstens kvantitativa eller kemiska status eller äventyra möjligheten att uppnå normen.

För miljökvalitetsnorm för omgivningsbuller följer Trafikverket och Ostlänken normen genom att arbeta för att minska bullerutbredningen från anläggningen. Ostlänken följer bullervilkor från tillåtighetsbetsutet. Miljökvalitetsnorm för luft påverkas inte.



Figur 56. Pjältån.

4.18 Ras, skred och sättningar samt risk för översvämning

Ras, skred och sättningar

Ostlänken utformas med robusta lösningar för bland annat bankar, skärningar och avvattningsanläggningar för att inte ras och skred ska ske. Risken för framtida skred och ras bedöms som mycket låg, då järnvägen byggs med väl tilltagna skyddsåtgärder för att grundlägga den på ett betryggande sätt.

Det finns en viss risk att det uppstår sättningar i byggnader som ligger nära områden där grundvattensänkningar sker. Detta utreds vidare och kommer redovisas i slutlig miljökonsekvensbeskrivning.

Risk för översvämning

Ostlänkens anläggningsdelar projekteras utifrån vilka konsekvenser som uppstår vid en eventuell översvämning. Det är en upprepande process där större och större flöden testas och konsekvenserna för varje scenario analyseras.

I och med utbyggnaden av Ostlänken uppstår områden där översvämningensrisken förändras lokalt. I vissa områden ökar översvämningensrisken.

Kraftigare nederbörd på grund av klimatförändringar ökar risken för översvämning längs Ostlänkens sträckning, oavsett om Ostlänken byggs eller inte. Den fysiska barriär som Ostlänken utgör medför att avrinning och avledning lokalt kommer att ske på ett annat sätt än i nuläget. Det kan leda till att risken för lokala översvämningar blir större eller mindre.

5 Påverkan under byggtiden

Etableringsytor, upplagsytor och andra ytor för tillfälligt nyttjande kommer att behövas under hela byggtiden för olika ändamål. Dessa behövs i nära anslutning till järnvägsanläggningen. Etableringsytor är ytor för kontor och personalbodar, uppställning av byggkranar och arbetsfordon samt för tillfälligt byggmaterial, teknisk utrustning med mera. Inom ytor för anläggningsarbete genomförs byggarbeten som tillhör anläggningen. Upplagsytor används som upplag för berg- och jordmassor. I järnvägsplanen fastställs dessa ytor med tillfällig nyttjanderätt.

I kartorna i efterföljande avsnitt presenteras en översikt av arbetsvägar och områden för tillfällig nyttjanderätt under byggskedet. För en detaljerad redovisning, se järnvägsplanens plankartor. Ytorna med tillfällig nyttjanderätt och ytorna med äganderätt samt vägrätt kommer att bilda entreprenörens arbetsområde.

Många tunga transporter med framför allt massor från arbetsområdet, men också byggmaterial till arbetsområdet, kommer att belasta det allmänna vägnätet. Under byggskedet behövs även tillfälliga vägar för till exempel materialtransporter. Byggtrafiken kan orsaka köbildning på vägar. För att minska störningar för tredje man och säkerställa att trafiksäkerheten inte påverkas kan det till exempel krävas begränsning av hastighet på vissa sträckor. Även tillfälliga omläggningar av vägar kan bli aktuella, till exempel när en järnvägsbro ska byggas över en befintlig väg. Vid sprängning och vissa andra arbeten kan det behövas kortare totalavstängningar samt eventuella tillfälliga omläggningar av vägar.

Utmed östra sidan av Ostlänken, från Pjältån fram till stationsbron, planeras en cirka 8 meter bred produktionsväg. Denna kommer att påverka allmänna vägar och gång- och cykelvägar. Produktionsvägen kommer att nyttjas av dumpers under 3–4 år, därefter för vissa material- och personaltransporter.

Vid byggande av järnväg är bergmassor det huvudsakliga materialet för att bygga bankroppen. Jordmassor kan användas för till exempel släntbegränsning och tryckbankar. Byggnationen av Ostlänken kommer att medföra omfattande behov och hantering av berg- och jordmassor. I första hand ska massor som uppkommer inom delsträckan nyttjas inom delsträckan, i andra hand inom Ostlänken och i tredje hand inom andra projekt och lämpliga anläggningsentreprenader. Målet är att arbeta förebyggande så att alla massor kommer till användning.

För sträckan Loddby-Butängen bedöms den totala byggtiden bli cirka 10 år. Det pågår fortfarande utredning och projektering av tekniska lösningar som kan påverka byggtiden. Samordning pågår även mellan Trafikverket, Norrköpings kommun, ledningsägare och fastighetsägare vilket också kan påverka byggtiden. Produktionen kommer att genomföras i etapper för att kunna genomföra ett rationellt byggande samt minska störningar på trafik och omgivningen.

Under stora delar av byggtiden kommer trafiken på Södra stambanan att påverkas på grund av omfattande grundläggningsarbeten i nära anslutning till befintliga spår. Temporära spår för Södra stambanan beräknas ta cirka 3 år att bygga, dessa kommer att trafikeras under cirka 2–3 år. Trafiken kommer även att läggas om till Ostlänkens spår under delar av byggtiden. Kortare perioder med nedsatt trafikering och totalavstängningar kommer förekomma för Södra stambanan. Dessa avstängningar kommer att styras till semestertider och långhelger och resenärer hänvisas till ersättningstrafik.

Trafikverket och Norrköpings kommun är båda med i samarbetet Störningsfri stad tillsammans med Linköpings universitet. Projektet syftar till att stötta stadsutvecklingen, förenkla logistik och trafikplanering och på så vis uppnå minsta möjliga störningar för omgivningen och tredje man. Inom samarbetet Störningsfri stad genomförs simuleringar som avser att visa på effekter av olika avstängningar av gator i och med anläggandet av Ostlänken. De gator som framför allt bedöms behöva stängas av eller få reducerad kapacitet under byggtiden är Stockholmsvägen (vid Bergslagsgatan), Ingelstagatan och Ståthögavägen.

Vissa förberedande arbeten som inte ingår i järnvägsplanen, såsom ledningsflyttar, omläggning av kommunala vägar eller rivningsarbeten, kan påbörjas vid tidigare tillfälle och är inte inräknad i järnvägsplanens byggtid.

5.1 Tillfälliga markanspråk i järnvägsplanen

Under byggtiden behöver mark som ska användas för att bygga järnvägen tillfälligt tas i anspråk med nyttjanderätt, exempelvis för arbetsvägar, etablerings- och upplagsytor med mera. Nyttjanderättstiden kommer att gälla under byggtiden, från byggstart och i 10 år. Utöver själva byggnationen av järnvägsanläggningen ska den angivna tiden även inrymma tid för bortforsling av massupplag och återställningsarbeten. De ytor som använts tillfälligt under byggtiden återlämnas till markägaren efter att Trafikverkets behov inte längre föreligger. Trafikverkets ambition är att i samråd med markägaren återställa marken så länge det är ekonomiskt motiverat. Ambitionen är också att under byggtiden förebygga och minimera skador så långt som det är möjligt. Trafikverket har dock enligt lag inga krav på sig att vare sig återställa mark till ursprungligt skick eller genomföra skadeförebyggande åtgärder, utan kravet är att ekonomiskt ersätta skadan. Vägar och mark som nyttjas under byggskedet kommer att besiktigas, innan och efter byggskedet, för att säkerställa återställning och värdering av anläggningar och mark.



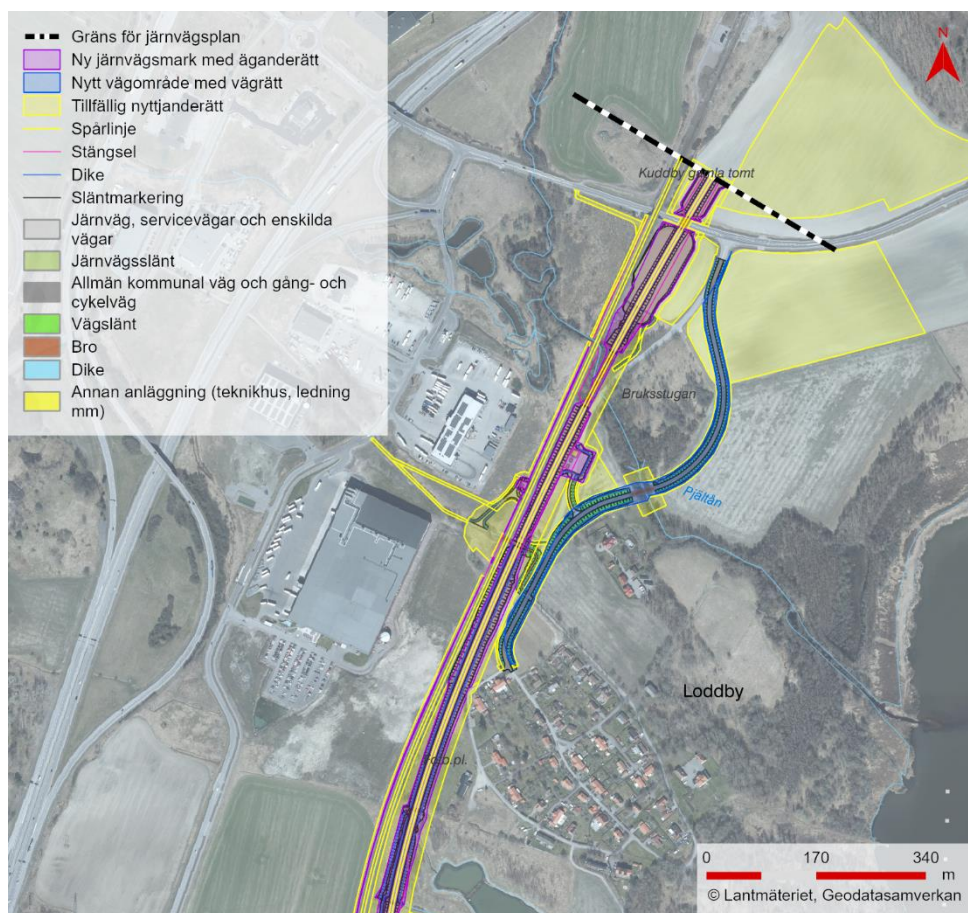
Figur 57. Exempel på hur anläggningsarbetet kan se ut vid byggnation av Ostlänken, delen Loddby-Butängen.

Nedan beskrivs de tillfälliga markanspråken respektive vilken beteckning som redovisas på järnvägsplanens plankartor.

- T1 – Tillfälligt nyttjande för etablering. Etablering sker vid platser där större konstbyggnader ska uppföras, framför allt broar. Etableringen inrymmer uppställning av bodar, maskiner och kranar som krävs för byggarbetet. Även byggmateriel såsom spontar, pålar, formar och armering kommer att hanteras på etableringsytorna.
- T2 – Tillfälligt nyttjande för upplag av material och massor som behövs för järnvägen. Ytorna kommer användas till olika sorters material beroende på produktionsbehov, exempelvis jord- och bergmassor, spontar, pålar, formar och armering. Inom områdena kommer det finnas interna transportvägar. Vid upplagsytor kan krossverksamhet och sortering ske.
- T3 – Tillfälligt nyttjande för arbets- och transportväg, det vill säga anslutande vägar från det allmänna vägnätet samt enskilda vägar. Allmän trafik ska fortsatt vara möjlig. Även nyanlagda arbetsvägar tas med tillfällig nyttjanderätt.
- T5 – Tillfälligt nyttjande för tillfälliga trafikordningar/omledning används på ytor där järnvägen korsar befintliga väganläggningar som påverkas under byggtiden. Det innebär att dessa ytor kommer inrymma tillfälliga trafikomläggningar och avstängningar. Tillfälliga trafikordningar innefattar även tillfälliga spåranläggningar som behövs för att kunna leda tågtrafik förbi arbetsområdet.
- T7 – Tillfällig nyttjanderätt för anläggningsarbete. Inom ytorna kommer olika anläggningsarbeten att utföras för järnvägs- och väganläggningen, såsom schakt, transporter samt mindre lokala och tillfälliga upplag av massor och materiel.

5.2 Västra Bravikenvägen–Pjältån

Den nya järnvägsbron över Västra Bravikenvägen fyller en nyckelfunktion för att lösa transporterna av massor längs hela delsträckan till och från upplagsytan norr om Västra Bravikenvägen, som även används inom den intilliggande järnvägsplanen Stavsjö-Loddbys. Arbetet med den nya bron inleds därför tidigt under byggskedet. Bron byggs på den etableringsyta som planeras i anslutning till bronns läge söder om Västra Bravikenvägen och lanseras, det vill säga skjuts, därefter in till sitt slutliga läge. Vid lanseringen av den nya järnvägsbron kommer vägen tillfälligt behöva stängas av under ett par dagar. För att minimera påverkan på trafiken planeras avstängningen om möjligt genomföras under en storhelg, då trafiken till verksamheterna på Händelö är som mest begränsad. Omledning av vägtrafiken kommer att ske via Händelö. Möjligheten att leda om trafiken norr om den nya järnvägsbron har studerats men inte bedömts genomförbar på grund av närheten till befintlig järnvägsbro för Södra stambanan.



Figur 58. Påverkan under byggtiden inom delområdet Västra bravikenvägen-Pjältån.

Samtidigt som den nya järnvägsbron över Västra Bravikenvägen byggs, läggs Loddbyvägen om i sitt nya läge öster om kullen och skogsdungen kring Pjältån och en ny bro över Pjältån anläggs vid vägens nya läge. För att kunna bygga broarna behöver Pjältån kulverteras under byggtiden. Efter det att Loddbyvägen lagts om till sitt nya läge kommer den befintliga vägen att fungera som arbetsväg för etablering och produktion av den nya järnvägsbron över Pjältån. Utöver arbetsområde för bron krävs även en etableringsyta vid vardera änden av bron för att få plats med kranar, material och etablering. En yta för omlastning av överskottsmassor mellan dumper och lastbil anläggs även söder om Västra Bravikenvägen och öster om Loddbyvägen. Under bygget av de nya broarna över Pjältån kommer skyddsåtgärder och försiktighetsmått att vidtas för att motverka grumling i vattendraget i samband med spontning och tillfällig kulvertering. Inga grumlande arbeten får utföras under öringens lektid. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått kommer även att vidtas vid arbeten i närheten av Södra stambanan för att säkerställa en trygg arbetsmiljö. Efter att byggnationen färdigställts kommer den befintliga Loddbyvägen att rivras och marken återlämnas till markägaren.

Söder om Pjältån anläggs en ny teknikgård inklusive en serviceväg som delvis anläggs i Loddbyvägens befintliga läge. Till följd av de arbeten som behöver utföras på Södra stambanan kommer Södra stambanans trafik att under en av produktionsetapperna att tillfälligt trafikera Ostlänken. Ett tillfälligt spår mellan Ostlänken och Södra stambanan förbereds för att möjliggöra växelvis trafikering mellan spåren. Det tillfälliga spåret anläggs söder om bron över Pjältån. För att möjliggöra denna trafikering behöver teknikgårdarna på de aktuella avsnitten av Ostlänken vara färdigbyggda och i drift tidigt under byggtiden.

En ny järnvägsbro kommer att anläggas över den gång- och cykelväg som går mellan Loddby och Åby. Då det kommer vara svårt att säkerställa en säker och tillgänglig passage för gång- och cykeltrafikanter i samband med de arbeten som utförs bedöms passagen behöva vara avstängd under cirka 3–4 år samt ha begränsad framkomlighet under resterande del av byggtiden. Detta kommer att påverka tillgängligheten för gång- och cykeltrafiken i området samt tillgängligheten till och från hållplatsläget Ströbogatan. Gång- och cykeltrafikanter kommer under tiden att hänvisas till Herstadberg. I samband med att Ostlänken byggs kommer även befintlig teknikiosk på östra sidan av Södra stambanan att flytta till den västra sidan.

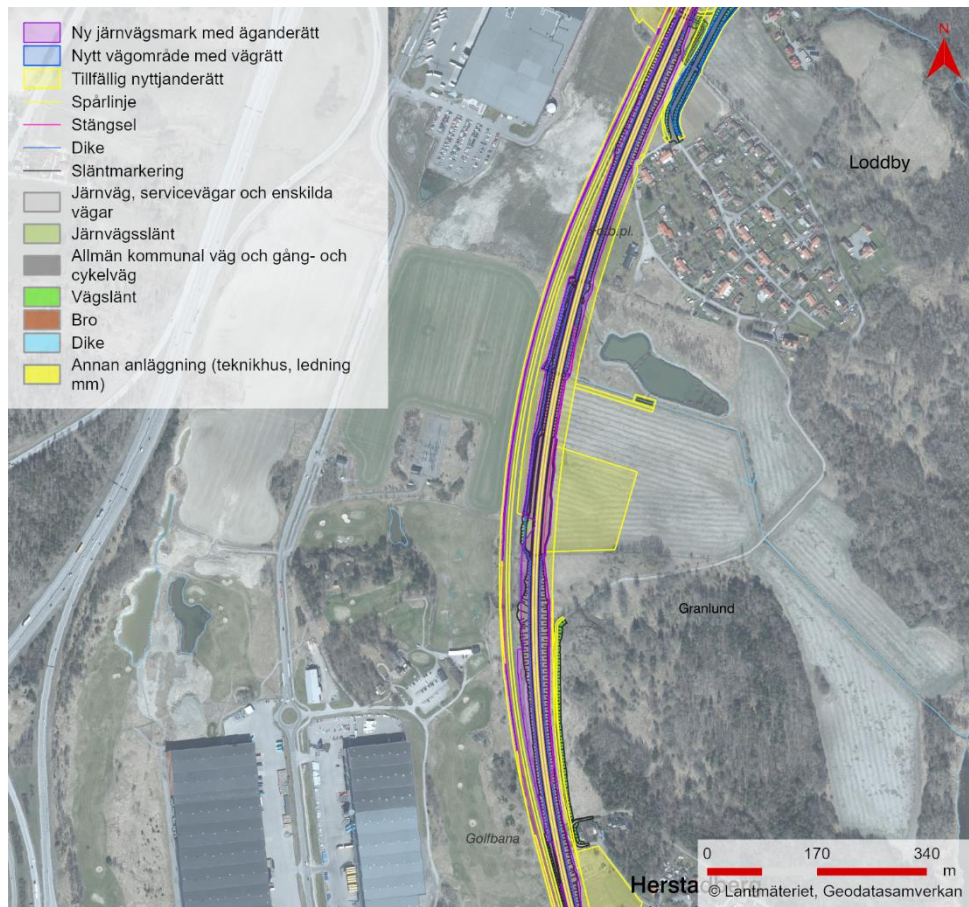
Inom delområdet kommer mellanlagring av massor endast att ske i mindre omfattning. Massor i området kommer i huvudsak att hanteras på upplagsytor norr och söder om Västra Bravikenvägen vilket leder till att

masstransporter kommer att korsa allmän trafik på Loddbyvägen. För att vidhålla en trafiksäker situation där byggtrafik korsar den allmänna trafiken föreslås signalreglering samt eventuellt i kombination med bommar.

5.3 Loddby

I samband med att Loddbyvägen läggs i sitt nya läge sker även mindre anpassningar av de anslutande enskilda vägarna Loddbyvägen, Hagvägen och Fodervägen. Längs den enskilda delen av Loddbyvägen finns en allé där enstaka träd i allén kan komma att påverkas av Loddbyvägens nya läge. Arbetsvägen längs spårområdet kommer ta delar av Fodervägen i anspråk vilket gör att omledning av trafiken kommer att krävas.

Söder om Loddby samhälle planeras en etableringsyta avsedd för personalbodnar, arbetsfordon samt tillfällig lagring av byggmaterial och teknisk utrustning. Etableringsytan är delvis placerad under den kraftledning som vid denna plats korsar Södra stambanan och Ostlänken vilket kräver säkerhetsåtgärder vid arbeten med höga maskiner och kranar. Inom delområdet kommer lagring av massor endast ske i mindre omfattning. Massor i området kommer i huvudsak att hanteras på upplagsytan norr om Västra Bravikenvägen.

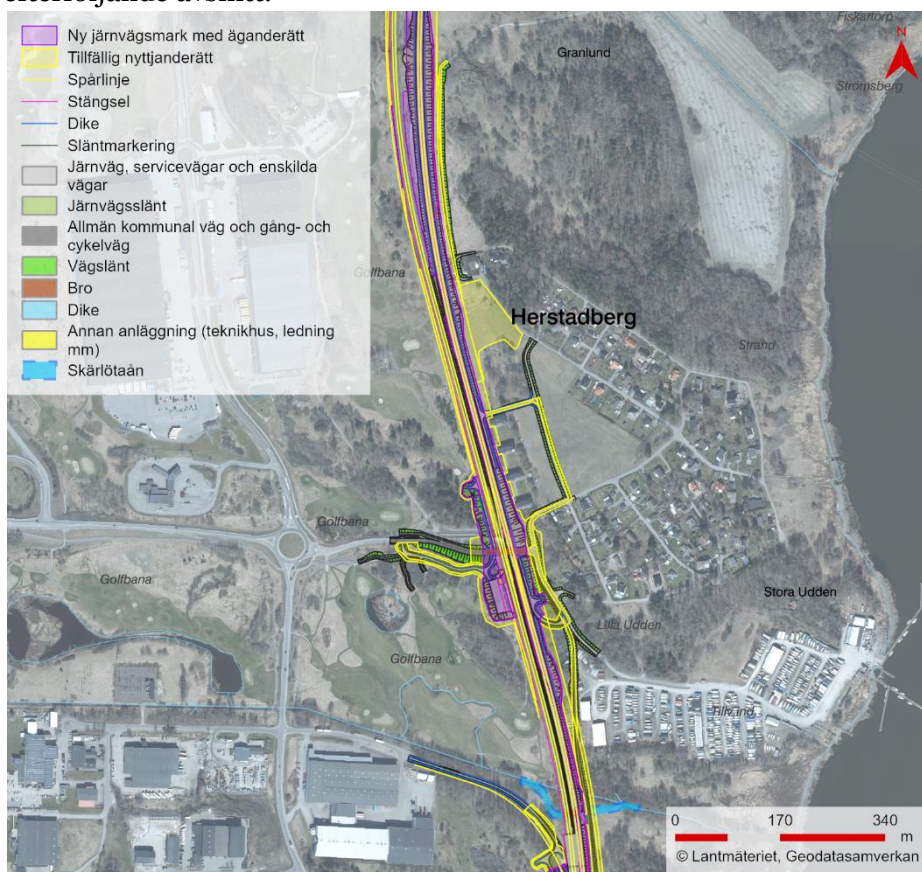


Figur 59. Påverkan under byggtiden inom delområdet Loddby.

5.4 Herstadberg

I de norra delarna av Herstadberg, intill Vikingavägen, planeras en etableringsyta avsedd för personalbodnar och arbetsfordon samt tillfällig lagring av byggmaterial och teknisk utrustning. Under kortare perioder (enstaka timmar eller dagar) kommer båtuppställningen i Herstadberg att påverkas av vägomläggningar i området. Framkomligheten för tunga transporter kommer att vara begränsad under tiden en ny bro byggs vilket bedöms ta cirka 1–1,5 år. Lagring av massor kommer endast att förekomma i mindre omfattning. Massor i området kommer i huvudsak att hanteras på upplagsytan norr om Västra Bravikenvägen.

Vikingavägen behöver läggas om där dess nuvarande sträckning sammanfaller med Ostlänken. Hövdingevägen byggs om i samma läge med en justerad höjdprofil. Fastigheter längs berörda delar av Vikingavägen och Hövdingevägen hänvisas till omgivande gator under ombyggnationen. Som en konsekvens behöver även Skeppsvägen anpassas till Hövdingevägens nya höjd vilket får till följd att åtkomst till båtuppställningen i Herstadberg kommer att försvåras under kortare perioder under ombyggnationen för framför allt tunga transporter. Längs Hövdingevägens västra sida anläggs en gång- och cykelväg som ansluts till den nya gång- och cykelvägen mellan Skeppsvägen och Marieborgs folkhögskola. Denna väg kommer även att trafikeras av motorfordon under den tid som arbeten pågår med den nya vägbron till Marieborg, se efterföljande avsnitt.



Figur 60. Påverkan under byggtiden inom delområdet Herstadberg.

Arbetena för att lägga om gång- och cykelvägen mellan Loddby och Herstadberg samt Vikingavägen hanteras av Norrköpings kommun och förutsätts vara färdigställda när byggnationen av Ostlänken inleds.

Under byggtiden kommer Trafikverket vid behov att erbjuda boende i flerbostadshusen närmast järnvägen ett tillfälligt boende under en begränsad tid. Detta på grund av grundläggningsarbeten och byggtrafik i området. De garage som finns vid flerbostadshusen behöver rivas på grund av intrång från järnvägsanläggningen. Nya parkeringar möjliggörs av Norrköpings kommun och dessa föreslås anläggas på flerbostadshusens östra sida och en ny tillfartsväg möjliggörs till husen.

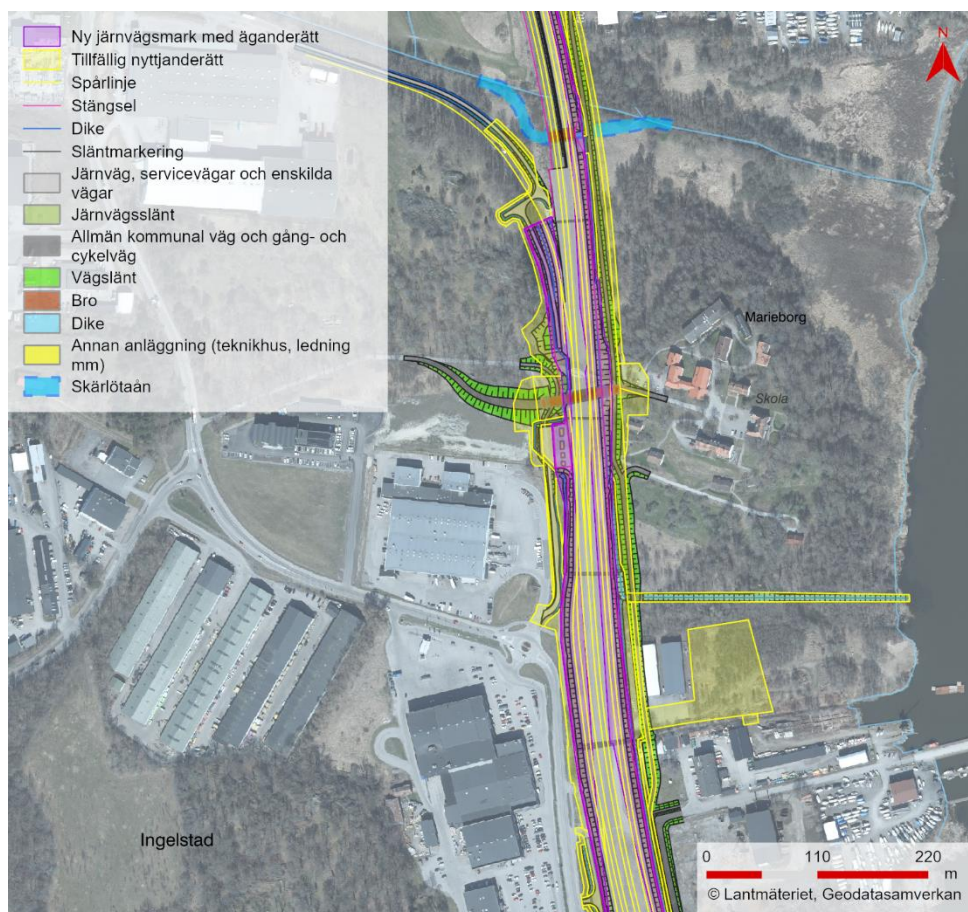
Den nya vägbron över Södra stambanan och Ostlänken till bostadsområdet Herstadberg kommer att anläggas med en skyddsportal över Södra stambanan. Lösningen är vald för att upprätthålla järnvägstrafiken på Södra stambanan under en så stor del av byggtiden som möjligt. Den befintliga vägbron rivs först efter det att den nya bron är färdigbyggd för att undvika avbrott för vägtrafiken. Intill den nya bron planeras en etableringsyta för att möjliggöra uppställning av byggkran och lagring av material till byggnationen av bron. Byggtrafik i samband med byggnationen av bron leds längs Ostlänkens planerade spårlinje och delvis parallellt med Skeppsvägen. För att vidhålla en trafiksäker situation där byggtrafik korsar den allmänna trafiken föreslås signalreglering samt eventuellt i kombination med bommar.

Söder om den nya bron till Herstadberg anläggs en ny teknikgård på järnvägens västra sida med teknisk utrustning för både Södra stambanan och Ostlänken. Till följd av de arbeten som behöver utföras på Södra stambanan kommer Södra stambanans trafik att under en av produktionsstaperna att tillfälligt trafikera Ostlänken. För att möjliggöra denna trafikering behöver teknikgårdarna på de aktuella avsnitten av Ostlänken vara färdigbyggda och i drift tidigt under byggtiden.

Skärlötaån kommer att ledas om i nytt läge och i samband med det kommer en ny järnvägsbro anläggas över Skärlötaån för Södra stambanan och Ostlänken. För att möjliggöra trafik samtidigt som den nya bron anläggs kommer byggnationen av bron ske etappvis. Under byggnationen av den nya bron läggs ån tillfälligt i trumma under de nya spåren för Ostlänken. När Ostlänken är redo att trafikeras leds trafiken på Södra stambanan över till Ostlänken och därefter byggs bron klart under Södra stambanan. När järnvägsbron är färdigbyggd leds ån om till sitt nya läge och trumman under Ostlänken i åns befintliga läge rivs ut. För att minska påverkan på grundvattnet kommer spontning att bli aktuellt vid byggnationen av den nya bron.

5.5 Marieborg

En ny längre vägbro som sträcker sig över både Ostlänken och Södra stambanan kommer att ersätta befintlig bro över järnvägen mot Marieborgs folkhögskola. Den befintliga bron kommer i ett tidigt skede att behöva rivras för att ge plats för den nya bron. Byggtiden beräknas till cirka 2–3 år. Den nya vägbron kommer att anläggas med en skyddsportal över Södra stambanan för att kunna upprätthålla järnvägstrafiken i så stor utsträckning som möjligt under byggskedet. I järnvägsplanen tas tillfälligt markanspråk för byggkranar för brobyggnationen, personalbodnar, arbetsfordon samt lagring av byggmaterial och teknisk utrustning i anslutning till den nya vägbron. I samband med byggnationen av den nya vägbron kommer trafik till och från Marieborgs folkhögskola att trafikera en tillfällig väg som byggs mellan Herstadberg och Marieborg på järnvägens östra sida, omledning av trafiken bedöms krävas under något års tid.



Figur 61. Påverkan under byggtiden inom delområdet Marieborg.

Söder om Marieborg, på järnvägens östra sida, planeras en etableringsyta avsedd för personalbodar, arbetsfordon samt tillfällig lagring av byggmaterial och teknisk utrustning samt för att möjliggöra de grundläggningsarbeten som krävs i området. Etableringsytans placering har anpassats för att undvika värdefulla naturmiljöer söder om Marieborg. Byggtrafiken kommer att kunna passera planskilt från den allmänna trafiken på produktionsväg på Ostlänkens östra sida under den nya bron.

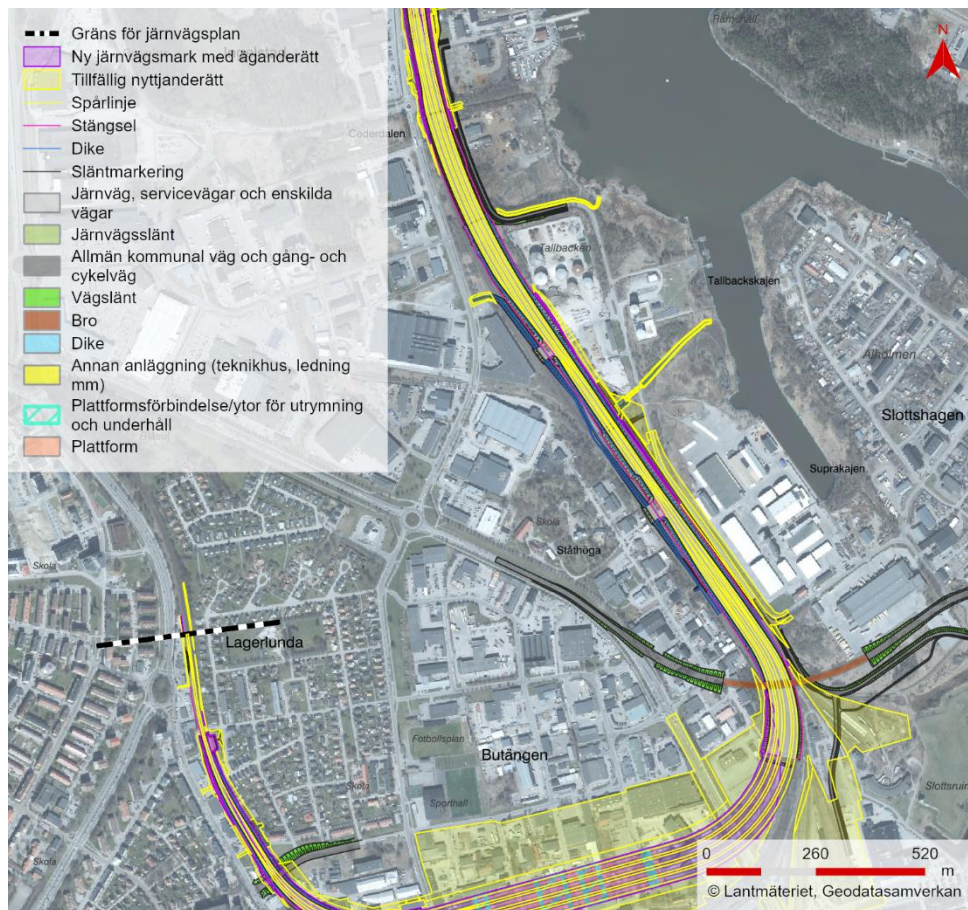
Söder om Marieborg anläggs även en ny teknikgård på järnvägens västra sida med teknisk utrustning för både Södra stambanan och Ostlänken på järnvägens västra sida. Till följd av de arbeten som behöver utföras på Södra stambanan kommer Södra stambanans trafik att under en av produktionsetapperna att tillfälligt trafikera Ostlänken. För att möjliggöra denna trafikering behöver teknikgårdarna på de aktuella avsnitten av Ostlänken vara färdigbyggda och i drift tidigt under byggtiden.

Under ombyggnationen av Södra stambanan kommer spåret till Postnordsterminal inte att kunna vara i drift under en längre tid.

5.6 Kommendantvägen

Den nya järnvägsanläggningen kräver utrymme för bland annat tillfälliga arbetsvägar under byggskedet. Under delar av byggskedet (cirka 2–3 år) kommer järnvägstrafiken även att trafikera provisoriska spår på järnvägens östra sida. För att göra plats för detta behöver Kommendantvägen läggas om längre österut vilket innebär kortare avstängningar för vägtrafiken vilket bland annat påverkar Karlsro marina. Kommendantvägens norra del behöver flyttas permanent medan dess södra del endast behöver flyttas tillfälligt för att därefter återfå sin befintliga dragning efter byggskedet.

De provisoriska spåren som anläggs inom delområdet (cirka 1 600 meter) krävs för att kunna upprätthålla trafik på Södra stambanan samtidigt som de befintliga spåren byggs om. En etableringsyta invid Kommendantvägen finns för att inrymma personalbodar, arbetsfordon och lagring av byggmaterial och teknisk utrustning. Anläggande av de provisoriska spåren genomförs under den inledande produktionsetappen som bedöms pågå i cirka 3 år, därefter trafikeras de tillfälliga spåren samt delar av Ostlänkens nya spår under cirka 2–3 års tid innan provisorier rivs för att kunna färdigställa anläggningen.



Figur 62. Påverkan under byggtiden inom delområdet Kommendantvägen.

Inom delområdet planerar Norrköpings kommun för en ny väg över Södra stambanan och Ostlänken, kallad Johannisborgsförbindelsen. Den nya vägbron över Södra stambanan och Ostlänken behöver byggas under tiden som järnvägstrafiken går på den befintliga Södra stambanan eller de provisoriska spår som planeras. Under byggnationen av Johannisborgsförbindelsen kommer även en skyddsportal att anläggas för att minimera påverkan på trafiken på Södra stambanan. Ytterligare samordning med Norrköpings kommun krävs då bygget av Johannisborgsförbindelsens bro även kräver att den befintliga godsbangården har avvecklats.

I området intill det statliga byggnadsminnet Johannisborgs slottsruin behövs tillfällig nyttjanderätt för etablering. Utöver att slottsruinen är ett statligt byggnadsminne är området även en registrerad fornlämning. Den tillfälliga etableringsytan har anpassats för att inte påverka vare sig fornlämningen eller byggnadsminnet. Ytan har även optimerats för att undvika påverkan på den intilliggande lokbangården.

5.7 Stationsområdet

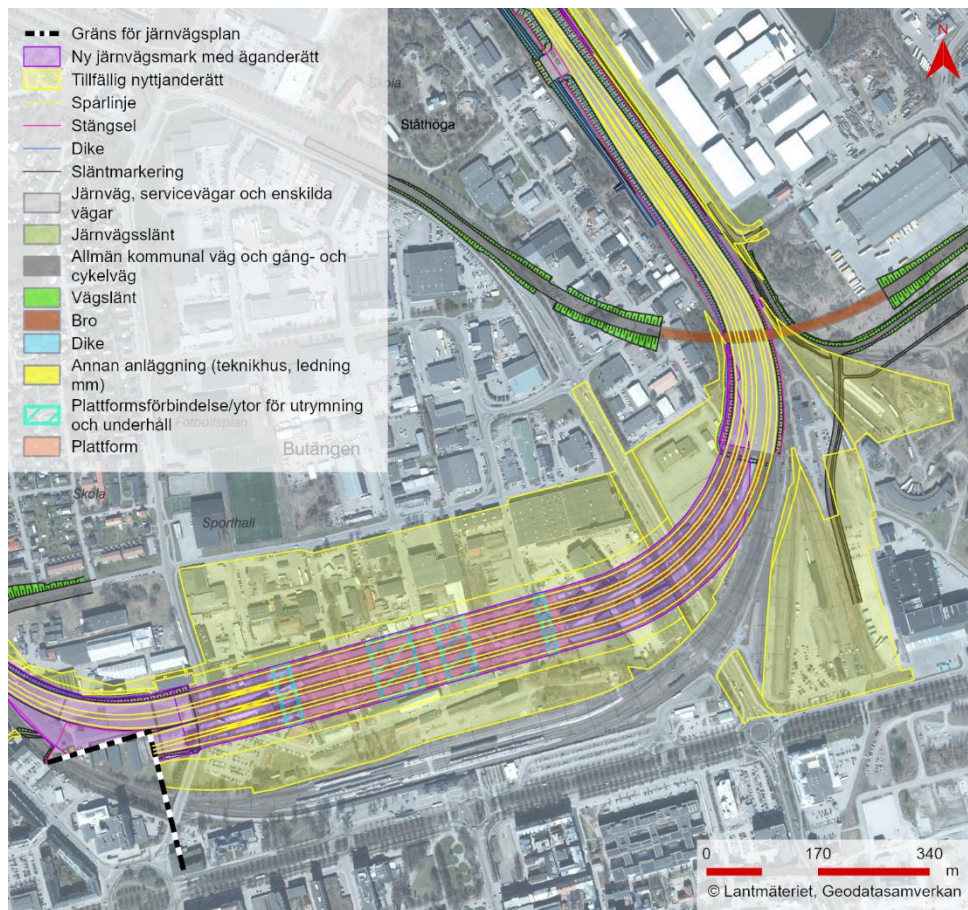
För att möjliggöra byggnationen av stationsbron krävs ett tillfälligt nyttjande på ett större område i Butängen. Arbeten kommer att pågå i området under större delen av byggtiden. Inom området som krävs för byggnationen kommer uppställning ske av flertalet byggkranar, etablering av personalbodar, uppställning av fordon och maskiner samt lagring av material. Området kommer i sin helhet att stängslas in och transporter till och från området kommer ske via väg genom utpekade in- och utfarter. Ingelstagatan planeras fungera som den huvudsakliga infarten till etableringsområdet och kommer under i princip hela byggtiden vara avstängd för allmän trafik.

Flera fastigheter påverkas av tillfälligt markanspråk. Utöver kommunala fastigheter påverkas fastigheter inom kvarteren Butängen, Banvallen, Stämplaren, Sågaren, Bindgarnet och Vulkan. Byggnader inom den tillfälliga nyttjanderätten kommer att rivas och verksamheterna evakueras för att ge plats åt produktionen och den framtida stadsutvecklingen.

Byggnationen av stationsbron inleds med grundläggningsarbeten för att hantera områdets stora lermäktigheter. I samband med grundläggningen av stationsbron krävs en samordning med Norrköpings kommun för de arbeten som kommunen planerar i Butängenområdet.

Då det krävs en stor mängd betong för att bygga den nya stationsbron kommer en tillfällig betongstation troligen att upprättas inom etableringsområdet. Detta för att effektivisera arbetet och minska behovet av transporter in och ut från etableringsområdet. Eventuell betongstation kommer att placeras i nära anslutning till den nya stationsbron och kommer att rivas efter att byggnationen färdigställts. Det kan även bli aktuellt med prefabricering av broelement inom etableringsområdet.

Under byggtiden kommer trafiken i centrala Norrköping att påverkas av begränsad framkomlighet och tillfälliga avstängningar som påverkar gående, cyklister, kollektivtrafikresenärer samt vägtrafik. Påverkan kommer främst att uppstå på Ståthögavägen (delen Packhusrondellen-Växelgatan), Ingelstagatan (delen Norrtull-Butängsgatan), Fredriksdalsgatan och Stockholmsvägen (vid Bergslagsgatan). Begränsad framkomlighet kommer även att råda inom Butängen även utanför instängslat område. Vissa pendlarparkeringar i stationens närområde kommer att behöva stängas av under byggskedet. Alternativ utreds av Norrköpings kommun.



Figur 63. Påverkan under byggtiden inom delområdet Stationsområdet.

Under senare delen av byggskedet kommer tågtrafiken att flyttas över från den befintliga centralstationen till den nya centralstationen. Under en övergångsperiod kommer resterande delar av befintlig centralstation, såsom hållplatser för kollektivtrafiken, cykelparkeringar och pendlar-parkeringar att finnas kvar i sitt nuvarande läge. En temporär passage mellan den befintliga centralstationen och den nya centralstationen anläggs för resenärer, servicefunktioner och blåljuspersonal. Arbetena runt den nya centralstationen fortsätter därefter och centralstationens olika funktioner flyttar allt eftersom till sina nya lägen i anslutning till den nya centralstationen.

Väster om den nya centralstationen leder Södra stambanans nya läge till intrång i kvarteret Vulkan. Av kvarterets tio byggnader bedöms endast fem kunna stå kvar. Övriga byggnader behöver rivas för att göra plats för det nya läget för Södra stambanan. Efter det att byggnaderna inom kvarteret Vulkan rivits inleds ett arbete med den större teknikgård som planeras mellan Södra stambanan och Ostlänken väster om den nya stationsbron. Under delar av byggskedet nås denna från Ingelstagatan innan om-läggning kan ske till en permanent serviceväg från Stockholmsvägen.

5.8 Lagerlunda

I och med omläggningen av Södra stambanans spår krävs ombyggnation på en sträcka av järnvägen förbi Lagerlunda. Till följd av att spåren förskjuts österut kommer intrång att ske på flera fastigheter utmed Bromsaregatan och de sydligaste delarna av Vasagatan som löses in och rivs. Dessa ytor kommer därför dels att nyttjas för byggnationen av de nya spåren, dels för själva anläggningen. Tillfälliga intrång kommer även att ske på fastigheter utmed Stockholmsvägen. Åtkomst till arbetsområdet kommer i huvudsak att ske från spårområdet med vissa anslutningar mot Stockholmsvägen för åtkomst till området. Då många arbeten kommer att ske inom befintlig järnvägsfastighet kommer enkelspårdrift att krävas under delar av byggskedet vilket begränsar kapaciteten.



Figur 64. Påverkan under byggtiden inom delområdet Lagerlunda.

6 Markåtkomst

När Trafikverket tar fram en järnvägsplan är utgångspunkten att göra så lite intrång på andras mark och ställa till med så få problem för de boende som möjligt. Trafikverket ska göra det som behövs för att minska skador, så länge kostnaderna för det är rimliga. Det går dock inte helt att undvika intrång och olägenheter.

Nedan kan du läsa en sammanfattning av hur Trafikverket får tillgång till mark och vilken ersättning som fastighetsägare kan få. Du kan även läsa om när och hur Trafikverket har rätt att ta mark i anspråk, permanent eller tillfälligt.

Mer information finns i Trafikverkets broschyr [”Väg eller järnväg på min mark – hur får jag ersättning?”](#)

6.1 Trafikverket köper mark som behövs för järnvägar

När järnvägsplanen har vunnit laga kraft blir beslutet om fastställande juridiskt bindande. Detta innebär bland annat att järnvägsbyggaren eller vägbyggaren, det vill säga Trafikverket i detta projekt, har rätt, men också skyldighet, att lösa in mark som behövs permanent för järnvägen. Den mark som Trafikverket behöver använda framgår av järnvägsplanens plankartor. Trafikverket måste bygga vägen eller järnvägen på det sätt som visas i planen.

Trafikverket köper normalt mark som behövs för en järnväg och får därmed äganderätt. Köpet avslutas genom att Trafikverket ansöker om lagfart eller genom att lantmäterimyndigheten gör en fastighetsreglering vid en lantmäteriförrättning.

Grunden för detta är oftast att Trafikverket har kommit överens med fastighetsägaren. Lantmäterimyndigheten har dessutom möjlighet att besluta om att Trafikverket får överta mark och rättigheter enligt järnvägsplanen även om det inte finns någon överenskommelse. Lantmäterimyndighetens beslut kan överklagas till domstol.

Trafikverket kan börja bygga på marken när en överenskommelse har gjorts med fastighetsägaren, köpehandling upprättats eller när Lantmäterimyndigheten fattat beslut. Ibland har Lantmäterimyndigheten möjlighet att fatta beslut om förtida tillträde till marken, även om inte alla beslut i förrättningen är tagna.

Mark som tas permanent i järnvägsplanen består av äganderätt, servitutsrätt och vägrätt. Den mark som kommer att tas i anspråk med äganderätt är sådan mark som behövs för järnvägsanläggningen och som inte kan kombineras med annan markanvändning. Mark tas i anspråk för bland annat järnvägsspår, tryckbankar, servicevägar och teknikgårdar. Vid stationsbron kommer tredimensionell fastighetsbildning (Jt) att tillämpas. Det innebär att fastigheten vid stationsbron kommer att avgränsas i höjd och djupled.

Permanent markanspråk med servitutsrätt avser mark och utrymmen som av olika anledningar behövs för järnvägsanläggningen men som kan kombineras med annan markanvändning. Nedan beskrivs servituten respektive vilken beteckning som redovisas på plankartorna.

- Js1 – Servitutsrätt för serviceväg som krävs för att Trafikverket ska kunna nyttja väg för åtkomst till järnvägsanläggningen. Servitutet ger även Trafikverket rätt att anlägga nya vägar för åtkomst till järnvägen. För befintliga vägar belagda med servitutsrätt för serviceväg kommer Trafikverket att nyttja vägen tillsammans med den/de som idag har rätt att nyttja den. Rättigheten kan säkras genom servitut som bara hanterar rätten att nyttja vägen, men inte underhållet av den, eller genom bildande av gemensamhetsanläggning som hanterar helheten.
- Js8 – Servitut för trädsäkring. Trädsäkring innebär att träd och annan vegetation som kan äventyra järnvägens driftsäkerhet tas bort. Servitutet ger Trafikverket rättighet att avverka och röja träd och buskar för att skydda spåranläggningen och järnvägsdriften, markägaren har rätt att nyttja denna mark på sätt som inte riskerar att påverka anläggningen. Servitutet sträcker sig 25 meter utåt från spårets mitt. Utanför skötselgatan finns en kantzon där Trafikverket har rätten att avverka träd som vid fall kan nå banan. Denna kantzon redovisas inte på plankartan.
- Js10 – Servitut för järnvägsbro. Används vid stationsbron och ger Trafikverket rätt att ha brostöd inom fastigheter under bron. Servitutet ger Trafikverket rätt att anlägga, vidmakthålla och ersätta brokonstruktionen. Marken under bron kan fortsätta användas för vägar eller annan markanvändning som inte riskerar att påverka brokonstruktionen.
- Js11 – Servitutsrätt för markanläggningar såsom diken och dagvattenledningar. Markanspråket behövs för att säkerställa att järnvägsanläggningen kan avvattnas. Servitutet ger Trafikverket rätt att anlägga, vidmakthålla och ersätta diken och ledningar utmed järnvägsanläggningen.

Mark som behövs för ombyggnad av den kommunala Loddbyvägen tas i anspråk med vägrätt. Trafikverket planlägger den nya Loddbyvägen samt del av Hagvägen på uppdrag av Norrköpings kommun, som är medsökande i planen. Vaghållaren får rätt att i fastighetsägarens ställe bestämma över marken eller utrymmets användning under den tid vägrätten består. Vidare får vaghållaren tillgodogöra sig jord- och bergmassor och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet. När vägrätt har uppkommit gäller den för obestämd tid och upphör när vägen dras in.

6.2 Mark kan behövas tillfälligt under byggandet

För ett väg- och järnvägsbygge behövs ofta tillfälliga transportvägar, och det behövs plats för arbetsbodas, kontor, upplag, maskiner, byggnadsmaterial med mera. Trafikverket kan då behöva använda mark som ligger utanför själva väg- eller järnvägsområdet. På järnvägsplanens plankartor redovisas sådan mark som områden med tillfällig nyttjanderätt. Där anges också under vilken tidsperiod som nyttjanderätten gäller. Trafikverket och entreprenörerna får sedan använda marken på det sätt som fastställts i planen. Trafikverket betalar ersättning till fastighetsägaren för den tillfälliga nyttjanderätten.

I järnvägsplanen anges när marken ska lämnas tillbaka till fastighetsägaren och i vilket skick den då ska vara.

6.3 Fastighetsägare och rättighetshavare får ersättning

Reglerna om ersättning finns lagen om byggande av järnväg. Samma regler tillämpas vid frivilliga överenskommelser.

Fastighetsägaren har rätt till ersättning för mark som Trafikverket tar i anspråk vid ett järnvägsbygge och för de flesta skador som uppstår i samband med byggandet. Även den som har nyttjanderätt eller någon annan särskild rätt till en fastighet kan ha rätt till ersättning.

En grundförutsättning för att du ska ha rätt till ersättning är att du har drabbats av en ekonomisk skada. Trafikverket kan inte betala någon ersättning för affektionsvärden.

Vid inlösen av en fastighet ska ersättningen motsvara fastighetens marknadsvärde plus 25 procent. Om det gäller en del av en fastighet får du ersättning för minskningen av marknadsvärdet plus 25 procent. Du kan

också få ersättning för vissa andra ekonomiska skador, till exempel flyttkostnader eller vissa ökade kostnader i din verksamhet.

Hur stor ersättningen blir bestäms utifrån förhållandena den dag när Trafikverket tar marken i anspråk, den så kallade värdetidpunkten.

6.4 Fastigheter som påverkas av buller och vibrationer

Utgångspunkten när Trafikverket bygger en ny järnväg är att störningen inte ska överskrida de riktvärden för buller och vibrationer som är fastlagda av riksdagen samt ingår i tillåtlighetsbeslutet för Ostlänken. Trafikverket får dock ta hänsyn till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

I järnvägsplanen finns förslag till skyddsåtgärder mot buller och vibrationer. Skyddsåtgärderna kan vara bullerskyddsskärm, byte av fönster eller fasaddelar eller stabilitetsåtgärder. Bullerskyddsskärmar placeras i regel så nära ljudkällan som möjligt. Om det inte är möjligt att placera en skärm vid källan bör den i stället placeras nära mottagaren.



Figur 65. Södra stambanan vid kvarteret Vulkan.

7 Vattenverksamhet

7.1 Generellt om miljöprövning

Att bygga i ett vattenområde och bortleda grundvatten är exempel på vattenverksamheter som generellt är tillståndspliktiga. I avsnitt ”Definition vattenverksamheter” nedan kan du läsa mer om definitionen av vad som utgör vattenverksamhet. Anläggande och drift av Ostlänken kommer att innebära att både yt- och grundvattenförhållandena påverkas. Parallellt med järnvägsplaneprocessen pågår det därför en tillståndprocess, där Trafikverket kommer att ansöka om tillstånd hos mark- och miljödomstolen enligt Miljöbalken kap. 11, för ett antal vattenverksamheter. Inför tillståndsprövningen av vattenverksamheterna ska Trafikverket visa vilka miljökonsekvenser som den planerade vattenverksamheten kan ge upphov till.

Detta samråd är ett avgränsningssamråd gällande ansökan om tillstånd till vattenverksamheter. Under arbetet med inventering av de olika vattenverksamheterna inom ansökan har Trafikverket avgränsat ett preliminärt påverkansområde (utredningsområde) där allmänna eller enskilda intressen kan bli berörda av sökt verksamhet.

Trafikverket har gjort bedömningen att de samlade vattenverksamheterna som kommer av den planerade järnvägsanläggningen innebär en betydande miljöpåverkan. Det innebär att inget undersökningssamråd kommer att hållas.

Under samrådsprocessen tar Trafikverket kontakt och för dialoger med andra myndigheter, organisationer, berörd allmänhet och enskilt berörda för att få ta del av deras synpunkter och kunskap. Synpunkterna som kommer in vid samrådet sammanställs i en samrådsredogörelse.

Trafikverket tar senare fram en ansökan om tillstånd. Ansökan kommer att ha flera bilagor; en miljökonsekvensbeskrivning (MKB), en teknisk beskrivning, en grund- och ytvattenutredning, samrådsredogörelse samt ett flertal andra utredningar och tillsammans med en formell juridisk ansökan skickas de in till mark- och miljödomstolen för prövning. Miljökonsekvensbeskrivningen kommer att innehålla information om vilka underlag och förutsättningar som finns avseende planer, tillstånd, miljömål, omgivning, formella skydd och krav samt de vattenverksamheter som järnvägens anläggande medför. Miljökonsekvensbeskrivningen beskriver därefter bedömda konsekvenser för människors hälsa och miljön, samt vilka skyddsåtgärder som planeras för att minimera de negativa miljökonsekvenserna.

Ansökan kungörs av mark- och miljödomstolen i tidningar så att bland annat de enskilda berörda som önskar kan ta del av vad som planeras och har möjlighet att yttra sig under remisstiden. Utöver kungörelsen av inkommen ansökan med miljökonsekvensbeskrivning får en del berörda myndigheter med mera ta del av hela ansökan. Både innan kungörelse och efter dess remisstid är över och yttranden har bemötts av sökanden kan domstolen begära kompletteringar av ansökan. När domstolen bedömer att ärendet är komplett kallar domstolen vanligen till en huvudförhandling. Vid detta tillfälle får berörda sakägare möjlighet att yttra sig på nytt. Tillståndsprövningen avslutas genom att domstolen meddelar dom/tillstånd. Tillståndet inkluderar en rad villkor där det regleras hur tillståndet får nyttjas. I domstolens beslut beskrivs även andra saker, såsom vilka ersättningar som eventuellt ska betalas ut av sökanden respektive eventuella rättegångskostnader.



Figur 66. Pjältån.

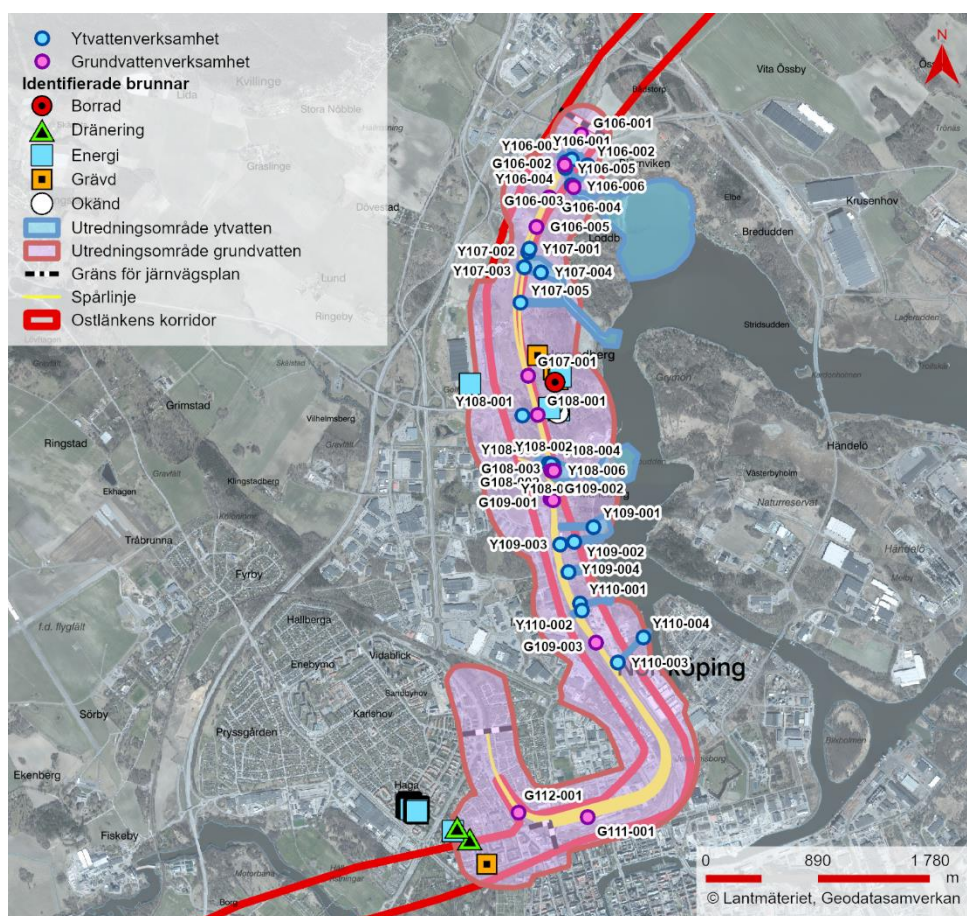
7.2 Vattenverksamhet Loddby–Butängen

De vattenverksamheter som bedöms kunna bli aktuella är bortledning av grundvatten där spåransläggningen finns inom jord- och bergsskärningar, vägpassager samt för torrläggning av tillfälliga schakt för exempelvis brostöd. Skyddsinfiltration kan även bli aktuellt för att minska omgivningspåverkan på grundvattennivåer.

Utöver detta kommer det även ske arbeten inom vattenområde vid passage av Pjältån, Skärlötaån samt ett flertal namnlösa diken. Arbeten i vattenområden innebär bland annat anläggande av dagvattenutlopp i diken, vattendrag och Loddbyviken, omgrävning av vattendrag och diken samt uppförande av andra anläggningar i vattenområden (till exempel trummor och erosionskydd).

Samrådet omfattar även att beskriva den tänkta hanteringen av drän- och länshållningsvatten som kan uppkomma tillfälligt i byggskedet

Ytterligare information om vattenverksamheterna kan hittas i samrådsunderlaget. Samrådsunderlaget återfinns på Trafikverkets hemsida.



Figur 67. Utredningsområdet och planerade vattenverksamheter på delsträckan.

7.3 Detta samråd

Detta underlag för avgränsningssamråd visar vattenverksamheternas lokalisering omfattning och utformning, de miljöeffekter som verksamheten eller åtgärden kan antas medföra. I underlaget beskrivs miljökonsekvensbeskrivningens tänkta innehåll och utformning. Metodiken för hur miljöbedömningen har gjorts beskrivs längre ner.

I samrådet förekommer termen "vattenförekomster". Sjöar och vattendrag över en viss storlek samt ett antal grundvattenmagasin är klassade som vattenförekomster enligt Länsstyrelserna. Det innebär att det finns en dokumentation och uppföljning av vattnets status, kvalitet och ekologiska sammanhang samt att det finns fastställda miljökvalitetsnormer att förhålla sig till. Grundregeln är att vid domstolens prövning av ett tillstånd ska de bestämmelser och villkor beslutas som behövs för att verksamheten inte ska medföra försämring av vattnets nuvarande status eller äventyra att normerna inte kan uppnås. Mer information om vattenförekomster finns här: www.viss.lansstyrelsen.se.

Samrådet för vattenverksamhet samordnas med samrådet för järnvägsplanen.

Under samrådet önskar även Trafikverket få mer information om enskilda dricksvattenbrunnar (i jord och berg) samt energibrunnar (jord och berg) som finns i området. Enkätutskick (brunnsinventering) har utförts under sommaren 2024 till berörda. Denna brunnsinventering handlar inte bara om "vanliga dricksvattenbrunnar" utan också brunnar för djurhållning, bevattning och energibrunnar (till exempel bergvärme).

7.4 Metodik för bedömning av miljöpåverkan

Den tidiga bedömningen av miljöpåverkan är gjord utifrån verksamhetens eller åtgärdens omfattning och utformning, verksamhetens lokalisering samt möjliga miljöeffekters typ och utmärkande egenskaper (10–13 §§ miljöbedömningsförordningen, 2017:966). Även hur omfattande utredningsarbete som krävs för att fastställa miljöpåverkan har vägts in i bedömningen. Utifrån detta har en bedömning av vilka vattenverksamheter som kan antas medföra stor, måttlig eller liten miljöpåverkan och/eller kräva omfattande utredningsinsatser gjorts. Efter att kompletterande utredningar senare har utförts, kan nytillkommen kunskap leda till att verksamheter eller åtgärder som i tidigt skede bedömts medföra stor eller måttlig miljöpåverkan i stället bedöms medföra måttlig eller liten miljöpåverkan.

Nedan beskrivs exempel på vattenverksamheter som inom Ostlänken bedöms ha stor miljöpåverkan, måttlig miljöpåverkan eller medföra ett omfattande utredningsbehov respektive liten miljöpåverkan.

Stor miljöpåverkan

Vattenverksamheter som berör områden där det finns risk för stor eller måttlig påverkan på höga eller måttligavärden. Exempel på sådana är:

Anläggningsarbeten inom vattenområden

- a) som kan medföra permanent skada på måttliga eller höga natur- eller kulturvärden
- b) där vattenverksamheten medför risk för permanent negativ påverkan på vattenskyddsområde eller annat måttligt eller högt dricksvattenintresse
- c) där vattenverksamheten kan medföra försämring av status eller försvårar möjligheten att uppnåmiljökvalitetsnormer (MKN) för vatten.

Grundvattenbortledning som berör områden

- a) med måttliga eller höga grundvattenberoende natur- eller kulturvärden
- b) med nuvarande eller framtida intresse för dricksvattenförsörjning med måttligt eller högt värde
- c) som utgör vattenförekomst och det finns risk att vattenverksamheten medför försämring av status eller försvårande att uppnå miljökvalitetsnormer för vatten.

Måttlig miljöpåverkan eller omfattande utredningsbehov

Inom gruppen måttlig miljöpåverkan ingår vattenverksamheter som, trots att det inte finns högre värden som kan påverkas, kräver mer omfattande utredningar. Ett större utredningsbehov föreligger till exempel vid grundvattenbortledning som kan påverka enskild vattenförsörjning, grundläggning hos byggnader och anläggningar, eller där det finns risk för mobilisering av föroreningar.

För arbeten i vattenområde avses arbeten där det finns måttliga eller högre naturvärden eller andra värden i vattenområdet, men där effekter och konsekvenser endast uppkommer i byggskedet (exempelvis grumling som tillfälligt kan ge negativ påverkan).

Liten miljöpåverkan

Vattenverksamheter som bedöms innebära liten miljöpåverkan utförs i områden där det inte finns högre naturvärden eller dricksvattenintressen och ska typiskt sett inte heller medföra några större utredningsinsatser.

Dessa vattenverksamheter hanteras, om det är möjligt, ofta som anmälningsärenden och är sådana verksamheter som bedöms inte i någon högre grad kunna påverka eller skada några enskilda intressen.

7.5 Definition Vattenverksamheter

Definitionen av vad som utgör vattenverksamhet finns beskrivet i 11 kap. 3 § miljöbalken i en punktlista.

Vattenverksamhet är enligt dessa definitioner

- arbeten inom vattenområde (punkt 1, 2, 4 och 5) dvs uppförande, ändring, lagning eller utrivning av en anläggning i ett vattenområde, fyllning eller pålning i ett vattenområde, grävning, sprängning eller rensning i ett vattenområde eller annan åtgärd i ett vattenområde som syftar till att förändra vattnets djup eller läge.
- grundvattenbortledning eller utförande av anordningar för detta (punkt 6)
- infiltration av vatten för att öka grundvattenmängden eller utförande av anordningar för detta (punkt 7) samt
- markavvattning (punkt 8).

Med vattenområde avses det område kring ett vattendrag eller sjö som står under vatten vid högsta förutsebara vattenstånd.

De vattenverksamheter som samrådet avser är bortledande av grundvatten, tillförsel av vatten för att öka grundvattenmängden samt arbeten i vattenområden.

Mer information om definitioner kring vattenverksamheter kan läsas hos www.lansstyrelsen.se (Östergötland, Miljö och vatten, Åtgärder och verksamheter i vatten, Vattenverksamhet).

8 Handlingar

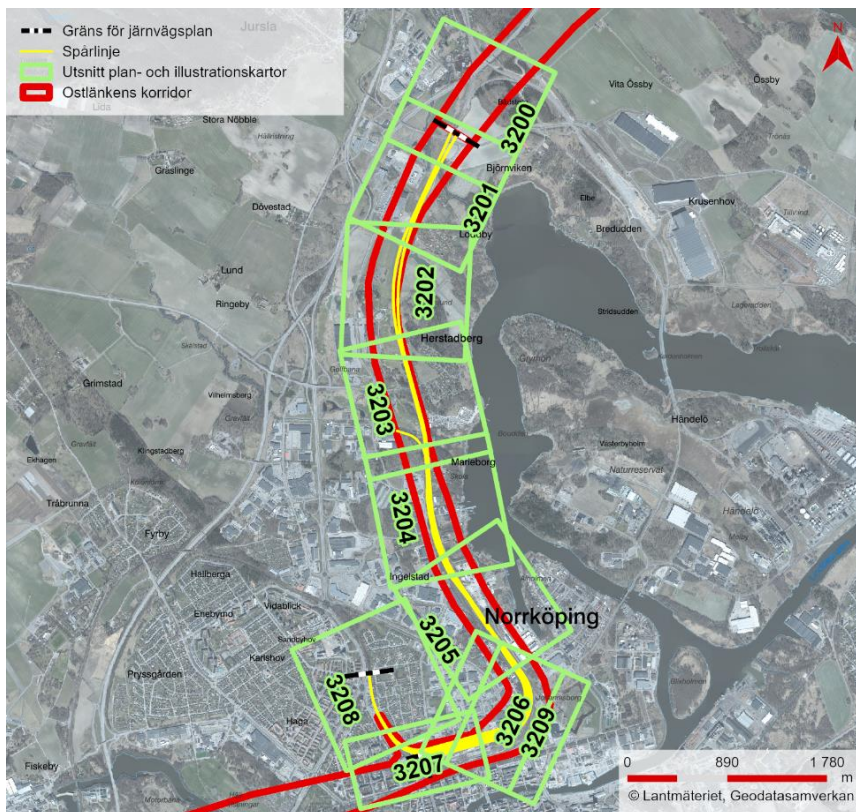
Nedan finns en lista med samtliga handlingar som ingår i detta samråd. Bläddra nedåt för att se samtliga samrådshandlingar. Handlingarna finns tillgängliga på ytterligare platser, se fliken ”Om projektet och samråden”.

I kartan på nedan ser du plan- och illustrationskartornas bladindelning och de delområden som beskrivits tidigare i denna Samrådsportal.

8.1 Järnvägsplan

www.trafikverket.se/ostlankennorrkoping (Dokument, Norrköping, Aktuella handlingar: Järnvägsplan)

- Beskrivning av planförslaget och dess konsekvenser (samma innehåll som samrådsportalen)
- Miljökonsekvensbeskrivning för samråd
- Samrådsredogörelse
- Plankartor
- Illustrationskartor
- Resultattabell bullerberäkningar
- Bullerutbredningskartor



Figur 68. Ritningsutsnitt för järnvägsplanens plan- och illustrationskartor.

8.2 Samrådsunderlag avgränsningssamråd vattenverksamhet

www.trafikverket.se/ostlankennorrkoping (Dokument, Norrköping, Aktuella handlingar: Vattenverksamhet)

- Samrådsunderlag vattenverksamhet Loddby–Butängen

8.3 Kommunal planering

- www.norrkoping.se (Boende, trafik och miljö, Planer och byggprojekt, Next: Norrköping, Butängen och ny centralstation).

9 Lämna synpunkter

Vi önskar få in synpunkter och yttranden på de handlingar som ingått i samråden senast 13 december 2024. Observera att synpunkter på Norrköpings kommuns förslag till detaljplan för nytt resecentrum i Butängen samt berörda detaljplaner som påverkas av Trafikverkets järnvägsplan för Ostlänken lämnas till Norrköpings kommun. För att lämna synpunkt till Norrköpings kommun, följ följande länk: www.norrkoping.se (Boende, trafik och miljö, Planer och byggprojekt, Next: Norrköping, Butängen och ny centralstation).

Använd gärna våra digitala synpunktsformulär. Följ länkarna nedan för att komma till synpunktsformulären. Länkarna öppnas i ett nytt fönster.

[Synpunktsformulär Järnvägsplan](#)

[Synpunktsformulär Samrådsunderlag vattenverksamhet](#)

Synpunktsformulären hittas även via Trafikverkets hemsida, www.trafikverket.se/ostlankennorrkoping (Lämna synpunkter, Via synpunkterformulär).

Det går även bra att lämna synpunkter via mejl eller brev. Var då noga med att uppge ärendenummer **TRV 2017/64849** om din synpunkt gäller järnvägsplanen eller **TRV 2017/114570** om din synpunkt gäller samrådsunderlaget för vattenverksamhet.

Mejladress:

investeringsprojekt@trafikverket.se

Postadress:

Trafikverket
Ärendemottagning
Box 810
781 28 Borlänge

Trafikverket, 172 90 Sundbyberg. Besöksadress: Solna Strandväg 98

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

[trafikverket.se](https://www.trafikverket.se)