

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Ostlänken, delen Loddby-Butängen

Norrköpings kommun, Östergötlands län

Järnvägsplan, 2024-10-31

Diarienummer: TRV 2017/64849



Trafikverket

Postadress: 172 90 Sundbyberg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Kontaktperson Trafikverket: Elin Bartsch

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse Ostlänken, delen Lodby-Butängen, Norrköpings kommun,
Östergötlands län

Författare: Sweco

Dokumentdatum: 2024-10-31

Version: _

Dokument ID: OLP2-01-075-26-0_0-3801

Innehåll

1.	SAMMANFATTNING	4
2.	INLEDNING	5
2.1.	Syfte med samråd	5
2.2.	Samrådets omfattning.....	5
2.3.	Beslut om tillåtlighet enligt 17 kapitlet miljöbalken	5
2.4.	Avsiktsförklaring	6
2.5.	Samråd i tidigare skeden	6
3.	SAMRÅD I JÄRNVÄGSPLANESKEDET	10
3.1.	Samrådskrets	10
3.2.	Samrådsaktiviteter i järnvägsplaneskedet.....	11
3.3.	Underlag	25

1. Sammanfattning

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

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

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

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

I februari-mars 2018 genomfördes ett samråd som avsåg förslag till spårlinje för Ostlänken genom de centrala delarna av Norrköpings kommun. En samrådsremiss lämnades till Länsstyrelsen i Östergötlands län och Norrköpings kommun. Under samrådstiden inkom cirka 60 skriftliga synpunkter, varav cirka 30 kommer från myndigheter och organisationer och resterande från fastighetsägare och allmänhet.

I mars 2020 tog Trafikverket ett beslut om att flytta den södra plangränsen för sträckan Stavsjö-Loddby norrut. Ny gräns ligger strax norr om Västra Bravikenvägen. Detta för att hela Loddby samhälle ska hanteras i denna järnvägsplan (Loddby-Butängen) istället.

I mars-april 2023 genomfördes ytterligare ett samråd som avsåg nytt förslag till spårlinje genom centrala delarna av Norrköping för sträckan Loddby-Klinga. En samrådsremiss lämnades till Länsstyrelsen i Östergötlands län och Norrköpings kommun. Under samrådstiden inkom cirka 60 skriftliga synpunkter, varav cirka 20 kommer från myndigheter och organisationer och resterande från fastighetsägare och allmänhet.

I mars 2024 tog Trafikverket ett beslut om att dela den tidigare delsträckan Loddby-Klinga i två järnvägsplaner; Loddby-Butängen (denna järnvägsplan) och Butängen-Klinga. Detta för att inte negativt påverka kommunens arbete med detaljplanerna för stadsomvandlingen i Butängen och stationsområdet samtidigt som ytterligare utredningar av bland annat produktionsmetoder för den nya tunneln väster om stationen, även kallad Norrköpingstunneln, kunde genomföras. Synpunkter som tidigare inkommit på delar innan uppdelningen av järnvägsplanen och som gäller frågor sydöst om Norrköpings station redogörs för i den samrådsredogörelse som upprättas för Butängen-Klinga. Detta gäller bland annat Norrköpingstunneln och Natura 2000-området vid Borg.

2. Inledning

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

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

Innan lagändringarna trädde i kraft gällde att processen skulle omfatta tre utredningsskeden, eftersom olika alternativ var tänkbara och projektet kunde antas medföra betydande miljöpåverkan. Projektet upprättade därvid erforderliga förstudier samt en järnvägsutredning. Järnvägsplan är det skede där detaljutformning och markanspråk fastställs.

2.1. Syfte med samråd

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

2.2. Samrådets omfattning

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

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

Samrådsmöten i planskedet har så långt möjligt samordnats med den kommunala översikts- och detaljplaneringen.

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

2.3. Beslut om tillåtlighet enligt 17 kapitlet miljöbalken

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

2.4. *Avsiktsförklaring*

I juni 2014 undertecknade Norrköpings kommun och Trafikverket Avsiktsförklaring – Ostlänken inom Norrköpings kommun. I avsiktsförklaringen läggs grunderna för samarbetet mellan kommunen och Trafikverket. Parterna ska bland annat samverka för en fortgående planlägningsprocess så att Ostlänken kan drivas mot byggstart och mot färdigställande med all den koordinering som behövs. Planeringen för en parallell planlägningsprocess ska fortgå till och med laga kraftvunna järnvägsplaner.

2.5. *Samråd i tidigare skeden*

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

2.5.1. *Samråd under förstudien*

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

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

Nedan sammanfattas de samråd som berör delsträckan Loddby-Butängen.

Länsstyrelsen i Östergötlands län

Länsstyrelsens ställningstagande till förstudien var att:

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

Norrköpings kommun

Norrköpings kommun ansåg att Ostlänken var ett mycket viktigt samhällsutvecklingsprojekt ur regionala och nationella perspektiv. Ostlänken knyter samman två av landets största arbetsmarknadsregioner vilket ger möjlighet att förstärka landets viktigaste kunskapsaxel, skapar utrymme och kapacitet för godstrafik liksom fortsatt utveckling av hållbar persontrafik.

Statliga myndigheter

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

Naturvårdsverket ansåg att frågor som måste besvaras i fortsatt planeringsarbete var till exempel vilken påverkan byggandet och drift av järnvägen kan innebära på livsmiljöer och arter i Natura 2000-områden.

Naturvårdsverket ville uppmärksamma den särskilda handläggningsordning som gäller när Natura 2000-områden kan komma att beröras. Vid tunnelprojekt är det viktigt att grundvattenfrågorna ges en utförlig belysning. Buller och vibrationer ska få en stor tyngd i fortsatt utredningsarbete.

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

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

Regionala trafikintressenter

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

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

Allmänhet och intressegrupper

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

2.5.2. Samråd under järnvägsutredningen

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

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

Nedan sammanfattas de samråd som berör delsträckan Loddby-Butängen.

Länsstyrelsen i Östergötlands län

Länsstyrelsen menade att de övergripande ambitionerna för utveckling av resecentrum och omgivande stadsbebyggelse, med stöd av kommunala planläggningsinsatser vid Norrköpings C, var mycket positiva. Inför det fortsatta arbetet anfördes vikten av en omsorgsfull samplanering med kommunen för att utforma resecentrumområdet till en god och funktionell miljö med hänsyn till stadens förutsättningar. Norrköpings innerstad pekades ut som riksintresse.

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

Norrköpings kommun

Kommunen planerade för ett upphöjt spårläge för resecentrum vid Norrköping C.

Norrköpings kommun framförde önskemål om att flytta ut godstrafiken från Norrköping C. Banverket gjorde då bedömningen att annan sträckning för godstrafiken inte kunde motiveras transportekonomiskt. Från stadsbyggnadssynpunkt kan dock vissa positiva effekter finnas. En sträckning utanför Norrköping C utreddes vidare av Norrköpings kommun. Diskussioner om höjdläge för spåren vid Norrköping C fördes och Norrköpings kommun tog i början av 2007 ett inriktningsbeslut om att fortsatt planering skulle inriktas mot ett nedsänkt eller upphöjt läge. Efter järnvägsutredningens systemanalys och fördjupade studier avfärdades alternativ i nedsänkt läge av Banverket av samhällsekonomiska skäl.

Norrköpings kommun accepterade den utökning av korridorerna som gjordes mot norr, men reserverade sig då en utökning bedömdes försvåra den tänkta stadsutvecklingen i södra Butängen.

För avsnittet mellan Norrköping C-Bäckeby ansåg Norrköpings kommun att blå korridor var mest fördelaktig. Blå korridor följer Södra stambanan och E4 vilket medför att barriäreffekten och fragmentiseringen av naturområden skulle minimeras, bullerpåverkan koncentreras och insatser vid tillbud underlättas. Röd korridor vid Himmelstalund skulle medföra irreparabla skador på dess hållristningsområden och naturvärden skadas vid planerad lågbro över Motala ström.

Statliga myndigheter

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

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

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

Regionala trafikintressenter

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

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

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

Allmänhet och intressegrupper

Synpunkterna från samrådsmöten hösten 2004 spände över såväl förslag till järnvägssträckningar, stationslägen, korridorval, värdefulla områden som enskilda frågor. Synpunkter som hanterades vidare i järnvägsutredningen rörde bland annat Norsholm, Borg, värdefulla natur- och kulturmiljöer, Röda stan-området i Norrköping och viltområden. Röd korridor ansågs skona miljöer då den ligger vid motorvägen som redan ger störning medan grön ansågs medföra stor påverkan på naturmiljöer.

3. Samråd i järnvägsplaneskedet

3.1. Samråds-krets

I järnvägsplaneskedet genomfördes samråd med länsstyrelsen, berörda kommuner, de enskilda som särskilt berörs och berörda regionala kollektivtrafikmyndigheter samt även de övriga statliga myndigheter, den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda. Nedan förtecknas den samråds-krets som Trafikverket haft samråd med någon gång under järnvägsplaneskedet, exklusive berörd allmänhet.

Myndigheter och organisationer

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

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

Föreningar

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

Ledningsägare

3GIS AB
E.ON Sverige AB
Norrköping Vatten AB
Skanova
Svenska Kraftnät
Tele2 Sverige AB
Telenor Sverige
Teracom AB
Vattenfall AB
Vattenfall Eldistribution AB

Trafikbolag
Jernhusen AB
Linköping City Airport
Norrköping Airport AB

Norrköping Spårvägar AB
Norrköpings Hamn och Stuveri Aktiebolag
Stockholm Skavsta Flygplats
Östgötatrafiken AB

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

- Februari-mars 2018: Samråd - förslag till spårlinje. Inbjudan skickades ut till fastighetsägare berörda av detta delområde inom ett område motsvarande tillåtlighetskorridoren och cirka 500 meter utanför denna i norra och södra delen och 100 meter utanför tillåtlighetskorridoren genom Norrköpings centrala delar.
- Mars-april 2023: Samråd – nytt förslag till spårlinje. Inbjudan skickades ut till fastighetsägare berörda av detta delområde. Cirka 1 000 brev skickades till myndigheter, enskilda särskilt berörda samt övriga berörda. Annonsering skedde även i dagspress.

3.2. Samrådsaktiviteter i järnvägsplaneskedet

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

3.2.1. Flyttad plangräns vid Loddby

I mars 2020 tog Trafikverket ett beslut om att flytta den södra plangränsen för sträckan Stavsjö-Loddby cirka 680 meter norrut. Ny gräns ligger strax norr om Västra Bravikenvägen vid km 106+000. Detta för att hela Loddby samhälle ska hanteras i denna järnvägsplan (Loddby-Butängen) istället. Det gör att vissa synpunkter som inkommit i samråd för Stavsjö-Loddby, numera berör denna delsträcka. Det rör synpunkter på Pjältån, Västra Bravikenvägen och synpunkter på järnvägens dragning i närhet till Loddby. Nedan sammanfattas de synpunkter som inkommit. Dessa kommer beaktas i den fortsatta projekteringen.

Synpunkter gällande Pjältån

I samband med utbyggnad av Ostlänken planeras Pjältån att byggas om i en mer meandrande lösning. I samrådet i december 2019 såg Länsstyrelsen positivt på tillskapande av våtmarker och återmeandring av Pjältån, vilka kan ses om kompensationsåtgärder för ingrepp som sker på andra håll.

Vid samrådet i december 2019 inkom även synpunkter att Pjältån har stora skyddsvärden som påverkas negativt av Ostlänken.

Synpunkter gällande Västra Bravikenvägen

Vid samrådet i februari 2021 meddelade Norrköpings kommun att de inte hade någon invändning mot nyttjandet av Västra Bravikenvägen men behöver involveras tidigt vid planering av arbetsvägar, in- och utfarter med mera.

Synpunkter gällande Loddby

Synpunkter från boende i Loddby lämnades kring årsskiftet 2017/18 vilka rörde oro för buller och annan negativ påverkan i området.

Från boende i Loddby inkom det vid samrådet i december 2019 flera önskemål om nya trafiklösningar i området och även önskemål om förtida inlösen. Dessutom önskade de att Trafikverket i samband med järnvägsutbyggnaden bör se över hela trafiksituationen och på grund av detta inkom det även synpunkter om att flytta plangränsen så att hela Loddby skulle hanteras inom en järnvägsplan. Även Norrköpings kommun föreslog att plangränsen skulle flyttas norrut så att trafiklösningen för Loddby hanteras sammanhängande i en och samma järnvägsplan.

I samrådet i februari 2021 önskade Norrköpings kommun att gemensamt med Trafikverket se över möjlighet att överta planerade arbetsvägar mellan Västra Bravikenvägen och väg 899 för gång- och cykeltrafik mellan Loddby, Åby och Krokek efter järnvägsplanens genomförande. Sträckan är utpekad i regionala strategier och i kommunal översiktsplan och kan ses som ett funktionellt samband mellan Krokek och Norrköping.

Vid samrådet i februari 2021 inkom även synpunkt att spårlinjen borde gå längre västerut förbi Loddby.

3.2.2. Uppdelning av järnvägsplan Loddby-Klinga

I mars 2024 konstaterade att ytterligare utredningar av produktionsmetoder, produktionsplanering och geoteknik krävdes för den planerade tunneln väster om den nya stationen, även kallad Norrköpingstunneln. För att inte negativt påverka kommunens arbete med detaljplanerna för stadsomvandling i Butängen och stationsområdet beslutade Trafikverket att dela den tidigare delsträckan Loddby-Klinga i två järnvägsplaner; Loddby-Butängen (denna järnvägsplan) och Butängen-Klinga. Detta för att arbetet inom Loddby-Butängen ska kunna fortgå medan ytterligare utredningar genomförs för Norrköpingstunneln. Detta gör att vissa synpunkter som inkommit i samråd för Loddby-Klinga numera berör den nya delsträckan Butängen-Klinga. Det rör bland annat synpunkter på Norrköpingstunneln och Natura 2000-området vid Borg.

3.2.3. Kontinuerliga möten med myndigheter, företag och organisationer

Norrköpings kommun

Sedan hösten 2014 har Trafikverket och Norrköpings kommun löpande haft möten med regelbundna avstämningar av bland annat Ostlänkens projektläge, vattenfrågor och avtalsfrågor. Totalt har cirka 70 avstämningsmöten hållits gällande samordning av järnvägsplan/detaljplaner och planering av samrådsaktiviteter. Separata möten har hållits mellan Trafikverket och kommunen gällande Norrköpings resecentrum.

Länsstyrelsen i Östergötlands län

Sedan hösten 2014 har Trafikverket haft regelbundna avstämningar och samrådsmöten med länsstyrelsen. En agenda har tagits fram tillsammans inför varje möte. Avstämningarna har bland annat handlat om tillåtlighetsvillkoren, artskydd, biotopskydd, strandskydd, yt- och grundvattenförekomster, miljö kvalitetsnormer, invasiva arter, klimatanpassning, dagvattenhantering, bullerpåverkan (både för bostäder, lokaler, skolor och djurstallar), översvämningsrisker, viltåtgärder, masshantering, påverkan under byggtiden samt byggtider.

Räddningstjänsten

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

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

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

Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI), Statens geologiska utredning (SGU) och States geotekniska institut (SGI)

Möte har hållits i maj 2019 angående arbetet i Ostlänken kopplat till tillåtligheten och dess villkor. Dialog har skett avseende bland annat dricksvatten och vattenförekomster och klimatanpassning.

Företag och organisationer

Via möten och skrivelser under 2014 och 2015 har Vulcania AB, fastighetsägare i centrala Norrköping, framfört synpunkter till Trafikverket att placeringen av spår och resecentrum är avgörande för hur Vulcania AB påverkas. Ett konkret förslag till förläggning av perrong och spår inom det område som anges i järnvägsutredningen har tagits fram och presenterats för Trafikverket. Även frågor kring inlösen och ersättningar har diskuterats i dialogen.

Under 2015 och 2016 har Trafikverket och Holmen Paper AB haft kontinuerliga möten med anledning av Ostlänkens eventuella påverkan på Holmens vattentunnel från Motala Ström i centrala Norrköping till Bravikens pappersbruk. Friskvattentunneln går genom samma område som Ostlänken och ett ras eller annan skada i tunneln skulle få konsekvenser för Holmens och andras industrier på Södra Malmölandet.

Möten har i november 2017 och februari 2018 hållits med Vattenfall angående flytt av regionnätledningarna.

3.2.4. Möten med enskilda som kan bli särskilt berörda

Ett flertal möten har hållits och samtal har förts med enskilda fastighetsägare som kan antas bli särskilt berörda av utbyggnaden. Bland annat boende vid Loddby, centrala Norrköping och Lagerlunda där viktiga frågor har varit järnvägens utformning, bullerskyddsfrågor, trafikering på enskilda vägar, vad som händer under byggtiden och hur det påverkar fastigheterna både i stort och smått.

Se även avsnitt 3.2.9 *Synpunkter från fastighets- och sakägare, organisationer och allmänhet som inkommit vid andra tillfällen än specifika samråd.*

3.2.5. *December 2016 - informationsmöte för verksamhetsutövare i Butängen*

Samrådsaktiviteten genomfördes av Trafikverket och Norrköpings kommun i syfte att informera och inhämta synpunkter om Ostlänken och kommunens planer för resecentrum och Butängen.

Verksamhetsutövare och fastighetsägare bjöds in via brev till ett möte som hölls den 5 december 2016. Mötet inleddes med en presentation varefter det fanns möjlighet att enskilt ställa frågor och lämna synpunkter till representanter från Trafikverket och kommunen.

Till Trafikverket framfördes bland annat synpunkten att det som fastighetsägare inom tillåtlighetskorridoren är svårt att utveckla och göra förändringar eftersom det ligger en ”död hand” över området. Från verksamhetsutövare i och kring befintliga lokstallar ställdes frågor om hur fortsatt angöring till spår och Södra stambanan kommer se ut.

3.2.6. *Mars-april 2017 - Ostlänkens påverkan på allmänna vägar*

I tidigare genomförd planlägningsprocess hade inte Ostlänkens påverkan på vägnätet behandlats avseende utredning av möjliga lösningar för vägarna. I Samrådsunderlag för berörda allmänna vägar delen Loddby-Bäckeby beskrivs de allmänna vägar som påverkas av Ostlänkens dragning och möjliga åtgärder för dem. Syftet med samrådsunderlaget var att i ett tidigt skede samråda med kommun, länsstyrelse, regionala kollektivtrafikmyndigheten och enskilda som kunde beröras samt att ge länsstyrelsen ett underlag för att komplettera tidigare beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Länsstyrelsen i Östergötlands län, Norrköpings kommun och Östgötatrafiken

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

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

Sammanfattning av remissvar samt Trafikverkets bemötande

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

Norrköpings kommun förutsatte att funktioner som påverkas av Ostlänken kommer att ersättas och påpekade att val av åtgärder måste ske i nära samverkan med kommunen. Kommunen gav förslag på utformning för Marieborgsvägen som skulle minska ingreppet i ädellövsmiljön.

Trafikverkets svar: *Trafikverket tar med sig Norrköpings kommuns synpunkter i det fortsatta utrednings- och utformningsarbetet. Ostlänkens påverkan på allmänna och enskilda vägar utreds och förslag till lösningar tas fram i samråd med berörda parter inklusive kommunen. Trafikverket och Norrköpings kommun har kontinuerliga möten där bland annat frågor kring val av åtgärder och utformningar för berörda vägar diskuteras*

och samordnas. De allmänna vägarna regleras i järnvägsplanen varvid effekter och konsekvenser för justering av vägar beskrivs i MKB.

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

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

Allmänheten, enskilda särskilt berörda samt övriga berörda myndigheter och organisationer
Allmänheten, enskilda särskilt berörda samt övriga berörda myndigheter och organisationer bjöds in till samrådet genom annonsering den 14 mars 2017 i Norrköpings Tidningar, Folkbladet Norrköping och Post- och Inrikes Tidningar. under samrådstiden fanns samrådsunderlaget (2017-03-07, reviderad 2017-05-10) inklusive bilagor tillgängligt på projektets webbplats www.trafikverket.se/Ostlankennorrkoping. Synpunkter önskades skriftligen senast den 7 april 2017.

Sammanfattning av inkomna skriftliga synpunkter samt Trafikverkets bemötande

Några synpunkter har inte inkommit.

3.2.7. Februari-mars 2018 – förslag till spårlinje

Samrådsaktiviteten avsåg förslag till spårlinje för Ostlänken genom de centrala delarna av Norrköpings kommun (samrådsmaterial 2018-02-16) för sträckan Lodby-Butängen.

Länsstyrelsen i Östergötlands län

I februari 2018 skickades en samrådsremiss (2018-02-16) avseende förslag till spårlinje till Länsstyrelsen i Östergötlands län. Utskicket utgjordes av samrådsunderlag med bilagor samt följebrev. Yttrande inkom från länsstyrelsen den 16 april 2018.

Sammanfattning av Länsstyrelsen i Östergötlands remissvar samt Trafikverkets bemötande

Länsstyrelsen bedömde att Trafikverket har tagit fram ett genomarbetat samrådsunderlag men underströk att materialet kan vara svårt att ta till sig då vissa delsträckor inom sträckningen har kommit längre i processen än andra. De ansåg även att vissa delar av underlaget kunde uppdateras med mer aktuell information.

Länsstyrelsen lämnade detaljerade synpunkter kring delsträckorna längs sträckningen, kulturmiljö, klimat samt risk och säkerhet. Dessutom föreslog länsstyrelsen att Trafikverket behöver utreda särskilda frågor mer i detalj i sitt fortsatta arbete. Det handlade bland annat om att undersöka konsekvenser av buller- och barriäreffekter samt visuella effekter för sträckningen genom centrala Norrköping.

[Trafikverkets svar: Trafikverket har beaktat länsstyrelsens samtliga synpunkter och utreder de särskilda frågorna vidare.](#)

Norrköpings kommun

I februari 2018 skickades en samrådsremiss avseende förslag till spårlinje till Norrköpings kommun för att låta dem yttra sig. Som svar på remissen inkom yttrande från kommunen den 8 mars 2018.

Sammanfattning av Norrköpings kommuns remissvar samt Trafikverkets bemötande

Norrköpings kommun lyfte att de aktivt deltagit under Trafikverkets utredningsarbete och underhand framfört synpunkter. De pekade särskilt på vikten av att skapa förutsättningar för stadsutveckling samtidigt som järnvägsanläggningens trafikala funktion säkerställs. Kommunen lyfte även att det är av vikt att järnvägens barriäreffekter minimeras för att skapa god tillgänglighet och på så sätt säkerställa Norrköpings fortsatta utveckling.

[Trafikverkets svar: Trafikverket fortsätter att ha en löpande dialog med Norrköpings kommun och jobbar tillsammans för att skapa förutsättningar för stadsutveckling samt att säkerställa järnvägsanläggningens trafikala funktion.](#)

Allmänheten, enskilda särskilt berörda samt övriga berörda myndigheter och organisationer Trafikverket informerade om det nya förslaget till spårlinje genom brevutskick till särskilt berörda och annonsering i dagspress med hänvisning till ytterligare information på projektets webbplats. Eventuella synpunkter önskades skriftligen senast 19 mars 2018.

Sammanfattning av inkomna skriftliga synpunkter samt Trafikverkets bemötande

Trafikverket har tagit emot drygt 60 skriftliga synpunkter, varav cirka 30 kommer från myndigheter och organisationer och resterande från fastighetsägare och allmänhet.

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

- Nyköpings kommun
- Transportstyrelsen
- Tillväxtverket
- Stråksäkerhetsmyndigheten (SSM)
- Statens fastighetsverk
- Sjöfartsverket
- SMHI
- Svenska kraftnät
- Naturvårdsverket
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)

Ovan nämnda har huvudsakligen lämnat information som Trafikverket hanterar inom ramen för det fortsatta utrednings- och projekteringsarbetet kopplat till framtagandet av järnvägsplanen. Transportstyrelsen, Tillväxtverket, Sjöfartsverket och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap hade inget att erinra.

Ett flertal synpunkter berör den egna fastigheten och hur spårdragningen påverkar fastighetens ekonomiska värde, enskild vattenbrunn, vibrationer samt bullernivåer inklusive önskemål om bullerskyddsåtgärder. Yttranden inkom från verksamhetsutövare och ledningsägare som lyfte frågor som rörde exempelvis påverkan på bergtäkter och teknisk infrastruktur som ledningar och liknande.

Önskemål om bullerskyddsåtgärder vid Herstadberg har inkommit under samrådsperioden. Denna fråga har även lyfts av boenden i de centrala delarna av Norrköping.

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

Vad gäller bullerpåverkan ska påverkan från all statlig infrastruktur beaktas. Arbetet med bullerberäkningar och bullerskyddsutformning pågår, val av åtgärder styrs av vad som är tekniskt möjligt samt ekonomiskt rimligt. Trafikverket avser att följa riktlinjerna för "nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur" (TDOK 2014:1021). I kommande samråd kommer bullerberäkningar att redovisas samt förslag på bullerskyddsåtgärder.

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

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

Fastighetsägare i Loddby har uttryckt önskemål om att förlänga tunnel förbi Åby.

Trafikverkets svar: Trafikverket har utrett och utvärderat ett flertal olika lösningar med avseende på bland annat omgivningspåverkan, funktion, klimatpåverkan och kostnader. Den nu föreslagna lösningen är den som bedömts mest lämplig.

Ytterligare synpunkter berör Ostlänkens spårdragning, där vissa lyfter att Ostlänken bör förläggas utanför centrala Norrköping istället för att passera genom staden.

Trafikverkets svar: Dessa synpunkter är exempel på frågeställningar som har studerats i tidigare skeden och korridoren där Trafikverket har erhållit tillåtlighet från regeringen begränsar linjedragningen.

I ett par synpunkter lyftes vikten av att bevara vattendraget Pjältån.

Trafikverkets svar: Trafikverket hanterar Pjältån i järnvägsplanen för sträckan Stavsjö-Loddby. Pjältån är ett vattendrag med högt skyddsvärde. I det fortsatta arbetet med järnvägsplan för Stavsjö-Loddby kommer hänsyn tas till Pjältån för att begränsa påverkan.

3.2.8. Mars/april 2023 – Nytt förslag till spårlinje

Samrådsaktiviteten avsåg förslag till spårlinje för Ostlänken genom de centrala delarna av Norrköpings kommun (samrådsmaterial 2023-02-16) för sträckan Loddby-Klinga. Den tidigare samrådda spårlinjen (februari/mars 2018) innebar att Södra stambanan skulle behöva flyttas på en längre sträcka, vilket medförde ökade kostnader. För att minska behoven av provisoriska spår och därmed ökade kostnader inleddes ett optimeringsarbete som resulterade i en ny spårlinje.

Sträckan Loddby-Klinga har efter samrådet delats upp i två järnvägsplaner; Loddby-Butängen (denna järnvägsplan) och Butängen-Klinga. Uppdelningen har inte påverkat förslaget till spårlinje. Synpunkter som inkom under samrådet 2023 och som gäller delsträckan Butängen-Klinga redogörs för i samrådsredogörelsen som upprättas för den järnvägsplanen.

Länsstyrelsen i Östergötlands län

I februari 2023 skickades en samrådsremiss avseende förslag till spårlinje till Länsstyrelsen i Östergötlands län för deras yttrande. Som svar inkom länsstyrelsens yttrande den 3 maj 2023.

Sammanfattning av Länsstyrelsen i Östergötlands läns yttrande samt Trafikverkets bemötande

I sitt yttrande underströk Länsstyrelsen i Östergötland att det är av stor vikt att samplanering mellan Trafikverket och Norrköpings kommun sker för att säkerställa en långsiktig stadsutveckling i anslutning till den nya stationen och för att främja att järnvägsanläggningen får en god anpassning till de lokala förutsättningarna. I yttrandet framhölls också att Länsstyrelsen i Östergötland ser övervägande positivt till den föreslagna spårlinjen genom centrala Norrköping. De poängterade även att det finns en mängd frågor kvar att beakta i det fortsatta arbetet, bland annat frågor om anläggningens byggbarhet, klimatpåverkan och barriäreffekter, påverkan på kulturlandskapet och stadsmiljön, risker för påverkan på vattenmiljön, klimatanpassning samt behov av skyddsåtgärder.

Inom delområdet Loddby-Kiselgatan delar länsstyrelsen Trafikverkets slutsatser och ser positivt på förslaget linjeval med hänsyn till risken för intrång i bebyggelse och känsliga miljöer. Linjen anses även vara fördelaktig med hänsyn till kostnaderna. Genom att undvika ingrepp i ekhagen väster om Marieborg så undviks många skador och utmaningar kopplat till ekmiljöernas lagskydd. I det fortsatta arbetet inom delområdet uppmanas Trafikverket att rikta särskild uppmärksamhet till undvikande av skador till följd av översvämning, framtida havshöjning, skyddande från störningar för befintliga boendemiljöer samt till behovet av passager för att undanröja barriäreffekter. Länsstyrelsen poängterar vikten av att spårlinjens passage av Pjältån sker med stor omsorg om vattendragets naturvärden. Länsstyrelsen uppmärksammar också Trafikverket på att vattendraget norr om Marieborg och söder om golfbanan kommer bli en vattenförekomst i nästa förvaltningscykel (från och med 2027) och att detta bör tas hänsyn till i det framtida arbetet. Länsstyrelsen delar inte Trafikverkets bedömning att påverkan på skyddsvärda kulturmiljöer i anslutning till Loddby och Marieborg är liten. Länsstyrelsen uppmanar Trafikverket att höja bedömningen om påverkan från liten till måttlig då påverkan på kulturmiljöerna i dagsläget behöver studeras vidare för att säkerställa ett begränsat intrång och kulturmiljöernas framtida användbarhet. Vidare påpekar Länsstyrelsen i Östergötland att skadelindring och ersättningsplanteringar

för naturvärden behöver beaktas, samt att befintliga grusvägar som idag fungerar som viktiga kommunikationsstråk för friluftslivet behöver beaktas, och vid behov ersättas.

Inom delområdet Kiselgatan-Riksvägen, där spårlinjen bland annat löper genom centrala Norrköping, delar länsstyrelsen Trafikverkets slutsats om att linjevalet ger en stor negativ påverkan på landskap och miljö genom förändring av stadsbilden och intrång i skyddsvärda bebyggelsemiljöer. Fördelarna med det upphöjda läget bedöms uppväga nackdelarna och det är av stor vikt att finna lösningar som så långt som möjligt kan begränsa negativ påverkan på stadsmiljön. Skadelindring och ersättningsplanteringar behöver beaktas i det fortsatta arbetet för att begränsa påverkan på områdets naturvärden. Vidare framhäver Länsstyrelsen i Östergötland att det är av stor vikt att i det vidare arbetet behandla bullerskydd, dagvattenfrågor (inklusive skydd mot skyfallsöversvämningar), riskhänsyn samt förorenad mark.

Trafikverkets svar:

Trafikverket och Norrköpings kommun har en löpande dialog där många av ovan nämnda frågor hanteras, bland annat för att finna lösningar som så långt som möjligt kan begränsa den negativa påverkan på stadsmiljön. Parallellt med Trafikverkets arbete med järnvägsplanen driver kommunen stadsutvecklingsfrågor kopplat till genomförandet av Ostlänken. Trafikverket instämmer i länsstyrelsens bedömning att en mängd frågor kvarstår att hantera, vilka kommer beaktas i det fortsatta projekteringsarbetet.

Trafikverket håller med länsstyrelsen om att påverkan på kulturmiljön i anslutning till Lodbby och Marieborg bedöms ge måttliga konsekvenser. Dessa kulturmiljöer kräver anpassning av järnvägsanläggningen och Trafikverket kommer arbeta vidare med detta.

I det framtida arbetet tar Trafikverket med sig Länsstyrelsen i Östergötlands synpunkter avseende dagvattenhantering, påverkan på vattenmiljöer, framtida havshöjning, förebyggande åtgärder mot barriäreffekter, begränsningar av störningar för befintlig boendemiljö, bullerskydd, begränsningar av skador på kultur- och naturmiljöer, beaktande av befintliga grusvägar som fungerar som viktiga kommunikationsstråk, samt skadelindring och ersättningsplantering för befintliga naturvärden som berörs.

Trafikverket tar också med sig informationen om att vattendraget norr om Marieborg kommer bli en vattenförekomst i nästa förvaltningscykel.

Norrköpings kommun

I februari 2023 skickades en samrådsremiss till Norrköpings kommun för deras yttrande. Som svar inkom kommunen med sitt yttrande den 4 april 2023.

Sammanfattning av Norrköpings kommuns remissvar samt Trafikverkets bemötande

Norrköpings kommun lyfte vikten av att det fortsatta arbetet ska optimeras utifrån järnvägens funktionalitet och ekonomi. Förutom järnvägens barriäreffekter ser kommunen att bullerpåverkan, klimatanpassning och järnvägens byggskede är de största utmaningarna.

Kommunen ser fram emot att även i fortsättningen aktivt delta i Trafikverkets arbete med järnvägsplanen.

Trafikverkets svar:

I järnvägsplanens projekteringsarbete hanterar Trafikverket fortlöpande de utmaningar Norrköpings kommun nämner i sitt yttrande. Trafikverket och Norrköpings kommun kommer fortsatt ha kontinuerliga möten där bland annat ovan nämnda utmaningar diskuteras.

Allmänheten, enskilda särskilt berörda samt övriga berörda myndigheter och organisationer Trafikverket informerade om det nya förslaget till spårlinje genom cirka 1 000 brevutskick till enskilda särskilt berörda samt övriga berörda samt genom annonsering i dagspress med hänvisning till ytterligare information på projektets webbplats. Samrådsbrev inklusive informationsfolder skickades ut den 15 februari och samrådsmaterialet publicerades på Trafikverkets hemsida den 3 mars. Eventuella synpunkter önskades skriftligen senast 4 april 2023.

Trafikverket tog emot drygt 60 skriftliga synpunkter, varav cirka 20 kom från myndigheter och organisationer och resterande från fastighetsägare och allmänhet.

Sammanfattning av inkomna skriftliga synpunkter samt Trafikverkets bemötande

Region Sörmland uttrycker att den aktuella anläggningen utgör ett viktigt steg för att komma framåt kring Ostlänkens dragning genom Norrköping. I sitt yttrande lyfter de att det är av stor vikt, särskilt utifrån regeringens beslut om att nya stambanor inte ska byggas, att det skapas möjligheter att knyta samman Södra stambanan och Ostlänken ur ett redundantperspektiv; det vill säga att kopplingar görs för olika alternativa trafikeringsupplägg. Dessutom lyfter Region Sörmland vikten av att stationen i Norrköping skapar möjlighet för flera trafikeringsscenarion med vändande tåg. Region Sörmland poängterar att Ostlänken ska byggas utifrån robusthet, långsiktighet och flexibilitet.

Trafikverkets svar:

Utifrån det nya regeringsuppdraget där Ostlänken inte längre ingår i ett system av nya stambanor för höghastighetståg utförs under våren 2023 en översyn av trafikering, restider och tillgänglighet. Utifrån de nya förutsättningarna analyseras om samhällsnyttan kan förbättras genom bättre funktion, lindrade intrång och konsekvenser eller lägre investeringskostnader.

Region Östergötland hänvisar till tidigare yttranden och vikten av kontinuerlig dialog, bland annat gällande vidare detaljfrågor om utformning av anläggningen. I yttrandet betonar Region Östergötland att Ostlänken har en viktig funktion för den regionala utvecklingen samt vikten av att Ostlänken håller hög framdrift och att projektet inte försenas. I yttrandet framhävs det att de anläggningar som byggs och utvecklas är robusta och flexibla för att möta den tillväxt och utveckling som förväntas i tågtrafiken. Region Östergötland är angelägna om att bli involverade i dialog kring stationsutformningen.

Trafikverkets svar:

Trafikverket noterar detta och tar med sig det i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen.

Strålsäkerhetsmyndigheten lyfter i sitt yttrande att magnetfältsnivåer för närliggande bostäder och andra platser där människor vistas varaktigt behöver redovisas i framtida miljökonsekvensbeskrivning. I yttrandet uppmärksammas också Trafikverket på de av

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

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för synpunkten. Trafikverket kommer vidare utreda, och säkerställa, att anläggningens magnetfältsnivåer inte överskrider referensvärdena för järnvägsanläggningar.

Östsvenska Handelskammaren gläds åt att samrådsprocessen för Ostlänken Loddby-Klinga går framåt och lyfter betydelsen av projektet för den lokala och regionala utvecklingen och de stärkta sambanden mellan stråken. De lyfter att sträckningen Loddby-Klinga inte ska påverka en framtida utbyggnad av Händelöleden negativt.

Trafikverkets svar:

Trafikverket noterar detta och tar med sig det i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen.

Nedan listas övriga myndigheter, organisationer samt ledningsägare som inkommit med yttranden huvudsakligen innehållande information, krav och riktlinjer, vilket Trafikverket hanterar inom ramen för det fortsatta projekteringsarbetet:

- Linköpings kommun
- Statens geologiska undersökning
- Statens geotekniska institut
- E.ON Eldistribution AB
- Vattenfall Eldistribution AB
- Holmen Skog Syd AB

Följande myndigheter och organisationer har informerat att de avstår från att yttra sig eller att de inte har några synpunkter:

- Försvarsmakten
- Havs- och vattenmyndigheten
- Jordbruksverket
- Kemikalieinspektionen
- Lantmäteriet
- Luftfartsverket
- Länsstyrelsen i Södermanlands län
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
- Nyköpings kommun
- Polismyndigheten, Polisregion Öst
- Sjöfartsverket
- Skogsstyrelsen
- Svenska Kraftnät
- STF Bråvalla

Synpunkter har inkommit gällande utformning av stationsläget i Norrköping. Synpunkterna är av positiv och negativ karaktär gällande upphöjt läge av stationen. En oro har även lyfts kring förhöjd olycksrisk vid upphöjd station. Det har även inkommit önskemål om spårtunnel under hela centrala Norrköping.

Synpunkter har inkommit om placeringen av stationen med anledning av klimatförändringar och höjda vattennivåer.

En synpunkt berörde ökade kostnader för Trafikverket avseende kommunens beslut om upphöjt stationsläge och fundering över om markförlagd station är ett billigare alternativ.

Trafikverket svar:

Trafikverket har utrett och utvärderat ett flertal olika lösningar med avseende på bland annat omgivningspåverkan, funktion, klimatpåverkan och kostnader. Den nu föreslagna lösningen är den som bedömts mest lämplig.

Det tecknade medfinansieringsavtalet har som utgångspunkt att kommunen finansierar tillkommande kostnader som tillförs projektet utifrån kommunala önskemål. Ett omtag i form av en markförlagd station skulle den utgångspunkten inte ge någon avgörande besparing för Trafikverket.

Flera synpunkter från boende i Herstadberg har inkommit där ursprunglig lokalisering av järnvägen, väster om stambanan, önskas. Information har även lämnats gällande den befintliga avvattningsproblematiken i Herstadberg samt oro för att Vikingavägen samt gång- och cykelvägen intill stambanan kommer försvinna.

Trafikverket svar:

Trafikverket har utrett och utvärderat ett flertal olika lösningar med avseende på bland annat omgivningspåverkan, funktion, klimatpåverkan och kostnader. Den nu föreslagna lösningen är den som bedömts mest lämplig. Avvattningsproblematiken kommer beaktas i den fortsatta projekteringen. Ostlänkens påverkan på allmänna och enskilda vägar utreds och förslag till lösningar tas fram i samråd med kommunen och berörda parter.

Det har inkommit önskemål om bullskyddsåtgärder och efterfrågan av bullerberäkningar.

Trafikverket svar:

Vad gäller bullerpåverkan ska påverkan från all statlig infrastruktur beaktas. Arbetet med bullerberäkningar och bullerskyddsutformning pågår, val av åtgärder styrs av vad som är tekniskt möjligt samt ekonomiskt rimligt. Trafikverket avser att följa riktlinjerna för "nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur" (TDOK 2014:1021). Denna samrådsaktivitet berör föreslagen linje, det vill säga att detaljerna kring anläggningens utformning samt utförligare beskrivningar av dess effekter och konsekvenser är inte framtagna. Detta är något som Trafikverket nu arbetar med och i kommande samråd kommer bullerberäkningar att redovisas samt förslag på bullerskyddsåtgärder.

Flera fastighetsägare och boende i bland annat Herstadberg, Marieborg, Butängen, och Lagerlunda har lämnat synpunkter som berör den egna fastigheten och hur påverkan kommer bli under byggtiden med bland annat bullernivåer, vibrationer, sättningar i byggnader, energibrunnar, vatten och avlopp, tillgänglighet samt trafiksituationen.

Trafikverkets svar:

Under 2024 kommer Trafikverket att samråda de markanspråk och eventuella skyddsåtgärder som anses nödvändiga för byggandet och under drift av järnvägen.

Under byggskedet kommer det råda stor aktivitet kring den blivande järnvägen, såsom sprängning och borrhning samt transporter till och från området, vilket kommer att innebära förhöjda bullernivåer. Utsläpp till luft och vatten samt en försämrad framkomlighet på vissa platser då trafiken ökar. Trafikverket arbetar för att byggskedets intrång och miljökonsekvenser ska begränsas. Detta görs bland annat genom att ställa krav på entreprenörer gällande arbetstider, bullernivåer, transporter med mera. För respektive aspekt föreslås åtgärder som kan genomföras för att minska miljöpåverkan under byggskedet. Dessa åtgärder kommer att hanteras genom bland annat miljökrav i upphandling och kontrollprogram.

Inventering görs av byggnader inom cirka 100 meter från planerade sprängningsarbeten med avseende på förekomst av känsliga verksamheter och utrustning. En riskanalys görs med avseende på byggnadernas känslighet för vibrationer. Det finns inget generellt riktvärde för vibrationer under byggskede. Riktvärde gällande vibrationer räknas fram för varje byggnad i enlighet med svensk standard SS 4604866:2011 – Vibrationer och stöt – Riktvärden för sprängningsreducerade vibrationer i byggnader. Riktvärdet sätts så att byggnadsskador ska undvikas och baseras på grundläggningsförhållanden, byggnadens konstruktion och användning samt avstånd till sprängningsarbeten. Alla byggnader som ligger inom riskområdet vid sprängning kommer genomgå en besiktning både före och efter sprängningsarbetet för att se om några skador orsakats. Befintliga fastigheters grundläggning och konstruktion behöver analyseras under projektets projekteringsfas, det vill säga under 2023–2025, för att optimera och anpassa produktionsmetod och temporära stödkonstruktioner för att begränsa påverkan på befintliga fastigheter.

Vid upprättande av bygghandlingar kommer behov av åtgärder för skydd mot störningar under byggtiden preciseras. Dessa åtgärder kommer att hanteras genom bland annat miljökrav i upphandling och kontrollprogram. Vid behov kommer vibrationsmätare att monteras på de byggnader och anläggningar som ligger inom påverkansområde för planerad sprängning. Vibrationsmätaren mäter av storleken på vibrationen och läses av efter sprängning för att kunna följa upp eventuella rörelser på alla objekt som då finns i denna riskzon. Om vibrationsmätaren visar att sprängningen orsakat vibrationer över det specifika riktvärdet för en byggnad eller anläggning justeras kommande sprängsalva. Som en skyddsåtgärd kan närboende förberedas på att sprängning ska genomföras genom exempelvis meddelande via telefon.

Trafikverket arbetar ständigt för att påverkan på omgivningen ska vara så liten som möjligt. Om en skada trots allt uppstår på grund av Trafikverkets arbeten, åtgärdas skadan eller så ersätts den som drabbas. Mer information kring ersättningsregler med mera finns att läsa i "Väg eller järnväg på min mark – hur får jag ersättning?" som kan laddas ner från Trafikverkets hemsida.

Ytterligare synpunkter berör Ostlänkens spårdragning, där vissa lyfter att Ostlänken bör förläggas utanför centrala Norrköping istället för att passera genom staden.

Trafikverkets svar:

Dessa synpunkter är exempel på frågeställningar som har studerats i tidigare skeden och korridoren där Trafikverket har erhållit tillåtlighet från regeringen begränsar linjedragningen.

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

Nedan beskrivs mer omfattande och återkommande synpunkter. Utöver det har det inkommit enskilda synpunkter av mer allmän karaktär som redan besvarats vid samrådstillfällena och därför inte tas upp nedan.

Det har under 2015-2021 inkommit synpunkter och önskemål om järnvägens sträckning och stationsplacering.

Synpunkter från boende i Loddby lämnades kring årsskiftet 2017/18 vilka rörde oro för buller och annan negativ påverkan i området.

Det har under 2020 lämnats synpunkter om planeringen och påverkan av Ostlänken, konsekvenser för Lagerlunda, väganslutningar i Loddby, resecentrum och fastighetsfrågor.

Det har under 2023-2024 skett dialog med fastighetsägare som berörs av permanenta och tillfälliga markanspråk kring Norrköpings nya centralstation och i Lagerlunda.

3.3. *Underlag*

Minnesanteckningar, tjänsteanteckningar och yttranden från samråd i järnvägsplaneskedet återfinns under diarienummer TRV 2017/64849.



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

www.trafikverket.se