

# REDOGÖRELSE FÖR SAMRÅD – Förslag till spårlinje Ostlänken, delen Loddby-Klinga

Norrköpings kommun, Östergötlands län

Diarienummer: TRV 2017/64849

2023-06-22



**Trafikverket**

Postadress: Trafikverket, 172 90 Sundbyberg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Kontaktperson Trafikverket: Jonas Glaumann

Dokumenttitel: Redogörelse för samråd – Förslag till spårlinje, Ostlänken, delen Loddby-Klinga

Författare: Sweco

Dokument ID: OLP2-01-025-22-0\_0-4002

Dokumentdatum: 2023-06-22

Version: \_

# Inledning

I denna redogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådsprocessen för samråd om förslag till spårlinje för Ostlänken, delprojekt Norrköping, sträckan Loddby-Klinga har bedrivits samt hur inkomna synpunkter från myndigheter, allmänheten, enskilda särskilt berörda samt övriga berörda kommer att hanteras. Detta samråd genomfördes under mars och april 2023. En viktig del vid planeringen av utbyggnaden av Ostlänken är dialogen med alla som berörs. 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. På projektets webbplats presenterades förslaget och det gavs möjlighet att lämna synpunkter.

Löpande information om hela projekt Ostlänken och om delprojekt Norrköping finns på webbplatserna [www.trafikverket.se/ostlanken](http://www.trafikverket.se/ostlanken) respektive [www.trafikverket.se/ostlankennorrkoping](http://www.trafikverket.se/ostlankennorrkoping). Förutom löpande information fanns kontaktuppgifter och formulär för att lämna synpunkter.

Nästa samrådstillfälle för Loddby-Klinga planeras till sommaren 2024.

# Samråd i mars och april 2023 – förslag till spårlinje

Samrådsaktiviteten avsåg förslag till spårlinje för Ostlänken genom de centrala delarna av Norrköpings kommun för sträckan Loddby-Klinga. Trafikverket informerade om det nya förslaget till spårlinje genom cirka 1 000 brevutskick till myndigheter, enskilda särskilt berörda samt övriga berörda och 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.

Samrådsmaterialet, daterat den 16 februari 2023, innehöll följande:

- Plan- och profilkarta nr 1–3
- Översiktskarta
- Samrådsredogörelse
- Temakartor:
  - Förutsättningar rekreation och friluftsliv
  - Förutsättningar kulturmiljö
  - Förutsättningar naturmiljö
- PM Förslag till spårlinje

Under samrådsperioden har Trafikverket även genomfört fysiska och digitala möten med särskilt berörda, till exempel boende i Loddby, Herstadberg och Lagerlunda.

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

## *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 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. Särskilda risker för läckage av föroreningar kan förekomma till följd av grundvattensänkning i samband med spårtunnelbygget längs Bergslagsgatan.

Inom delområdet Riksvägen-Klinga, där spårlinjen mestadels löper i tunnel, delar länsstyrelsen Trafikverkets bedömning att linjealternativet ger liten negativ påverkan på de bedömningsfaktorer som beaktats i underlaget till samrådet. Länsstyrelsen vidhåller sin tidigare bedömning avseende tillstånd enligt Natura 2000-bestämmelserna för Borgs Ekbackar. Viktiga frågor att fortsatt utreda är risken för påverkan på vattenmiljöer, med särskilt beaktande av vattentäkten och vattenskyddsområdet vid Borgs vattenverk. Intrång i kultur- och naturmiljöer på grund av arbetstunnlar och andra schaktningsåtgärder måste studeras mycket noga i syfte att begränsa skador. Behovet att begränsa störningar från masstransporter under byggtiden måste beaktas.

#### 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 Loddby och Marieborg bedöms ge måttliga konsekvenser. Dessa kulturmiljöer kräver anpassning av järnvägsanläggningen och Trafikverket kommer arbeta vidare med detta. För Natura 2000-området Borgs Ekbackar kommer Trafikverket fortsätta utföra undersökningar och säkerställa att villkoren för tillståndet uppfylls.*

*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 samt informationen om föroreningsläckageriskerna till följd av grundvattensänkning i samband med spårtunnelbygget längs Bergslagsgatan.*

### **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.*

### **Övrigt berörda myndigheter och organisationer**

I detta avsnitt presenteras övriga myndigheter och organisationer som yttrat sig utöver Länsstyrelsen i Östergötland och Norrköpings kommun.

**Region Sörmland** uttrycker att den aktuella anläggningen utgör ett viktigt steg för att komma framåt kring Ostlänkens dragnings 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 trafikeringssupplägg. Dessutom lyfter Region Sörmland vikten av att stationen i Norrköping skapar möjlighet för flera trafikeringsscenarioer 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.*

**SMHI** betonar vikten av att utreda vilka konsekvenser extrem nederbörd får för spårtunneln och för arbetstunnlarna. Tunnel bör konstrueras så att stora mängder regnvatten inte tränger in och orsakar översvämning. Hänsyn bör även tas till förändrade översvämningrisker i framtida klimat och hur Motala ström och Bråviken kan orsaka översvämningar. Vidare lyfter SMHI behov av utredning om tunneln kan påverka vattenflödet i Motala ström.

*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

*Allmänheten och enskilda särskilt berörda*

### **Sammanfattning av inkomna skriftliga synpunkter samt Trafikverkets bemötande**

#### *Stationsläget*

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.*

#### *Lokalisering Herstadberg*

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.

#### **Buller**

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.

#### **Påverkan på den egna fastigheten under byggtiden**

Flera fastighetsägare och boende i bland annat Herstadberg, Marieborg, Butängen, Lagerlunda, Röda stan, utmed Bergslagsgatan, Stockholmsvägen samt Svenska kyrkan - Norrköpings pastorat för Borgs kyrka 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. Det är även flera fastighetsägare som är oroliga för hur deras verksamheter fortsatt ska kunna bedrivas i anslutning till tunnelbygget.

#### 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 Trafikverket hemsida.

#### *Lokalisering utanför centrala Norrköping*

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 linjdragningen.





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

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