

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Ostlänken, delen Loddby-Klinga

Norrköpings kommun, Östergötlands län

Järnvägsplan, 2023-02-16

Diarienummer: TRV 2017/64849



Trafikverket

Postadress: 172 90 Sundbyberg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Kontaktperson Trafikverket: Daniel Palm

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

Författare: Sweco

Dokumentdatum: 2023-02-16

Version: -.

Dokument ID: OLP2-01-075-22-0_0-3801

Innehåll

1.	SAMMANFATTNING	4
2.	INLEDNING.....	6
2.1.	Syfte med samråd.....	6
2.2.	Samrådets omfattning	6
2.3.	Beslut om tillåtlighet enligt 17 kapitlet miljöbalken	6
2.4.	Avsiktsförklaring.....	7
2.5.	Samråd i tidigare skeden.....	7
3.	SAMRÅD I JÄRNVÄGSPLANESKEDET	11
3.1.	Samrådsrets.....	11
3.2.	Samrådsaktiviteter i järnvägsplaneskedet.....	12
3.3.	Underlag.....	28

1. Sammanfattning

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådsprocessen för Ostlänken, delprojekt Norrköping, sträckan Loddby-Klinga 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 2015 genomfördes ett samråd om passagen genom Natura 2000-området Borg inför Trafikverkets ansökan om tillstånd för passage i tunnel under Natura 2000-området. Boende och nyttjanderättsinnehavare inom Natura 2000-området Borg, myndigheter och organisationer erbjöds att ta del av samrådsmaterialet. 2015-06-12 meddelade länsstyrelsen att de beviljar tillstånd för passage i tunnel under Natura 2000-området Borg.

I maj 2016 samrådde Trafikverket kring förslag till spårlinje på sträckan Klinga-Bäckeby som även innefattar en kortare sträcka norr om Klinga-Bäckeby, som numera ingår i järnvägsplanen för Loddby-Klinga. En samrådsremiss lämnades till Länsstyrelsen i Östergötlands län och Norrköpings kommun. Allmänheten, enskilda särskilt berörda samt övriga berörda myndigheter och organisationer hade möjlighet att ta del av information om den föreslagna spårlinjen vid öppet hus i Kimstad. De sammanlagt cirka 150 besökarna gavs även möjlighet att ställa frågor vid bemannade stationer. Information om den föreslagna spårlinjen fanns även på projektets webbplats. Under samrådstiden inkom cirka 25 skriftliga synpunkter. Synpunkterna berörde bland annat påverkan på egen fastighet och vattenbrunn, projekt Ostlänken som helhet, förslag till annan dragning mellan Lövstad trafikplats och Bäckeby och förslag till tunnel i stället för bro vid passagen av Göta kanal. Efter samrådet i maj 2016 flyttades Klinga-Bäckeby's norra plangräns cirka 4 000 meter söderut, vilket innebar att hela Norrköpingstunneln och dess vattenverksamhet istället hamnade i järnvägsplanen för Loddby-Klinga.

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 april-maj 2019 genomfördes ett nytt samråd om förslag på spårlinje för Ostlänken på delen Riksvägen-Bäckeby. En samrådsremiss lämnades till Länsstyrelsen i Östergötlands län och Norrköpings kommun. Under samrådet inkom cirka 25 skriftliga synpunkter, varav drygt 10 kommer från myndigheter och organisationer och resterande från fastighetsägare, rättighetsägare och allmänhet.

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

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-Klinga.

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 (Loddbby)-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 Loddbby-Klinga.

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 – Östgötalänken 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 Rytthälsförening
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:

- Mars-april 2015: Samråd om Natura 2000-området Borg. Inbjudan skickades till fastighetsägare och nyttjanderättsinnehavare inom Natura 2000-området Borg.
- Maj 2016: Samråd inklusive öppet hus - förslag till spårlinje. Inbjudan skickades ut till fastighetsägare inom ett område motsvarande tillåtlighetskorridoren och cirka 500 meter utanför denna.
- 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.
- April-maj 2019: Samråd – förslag till spårlinje, Riksvägen-Bäckeby. Inbjudan skickades ut till fastighetsägare berörda av detta delområde inom ett område motsvarande tillåtlighetskorridoren och cirka 500 meter utanför denna.

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

Under järnvägsplaneskedet har gränsen för järnvägsplanen flyttats, både i norr och i söder. Till och med samråd i maj 2016 låg den södra plangränsen vid Borgs kyrka. Efter samrådet flyttades plangränsen cirka 4 000 meter söderut för att hela Norrköpingstunneln och dess vattenverksamhet skulle hamna i en järnvägsplan.

I mars 2020 tog Trafikverket ett beslut om att flytta den södra plangränsen för sträckan Stavsjö-Loddbys cirka 680 meter norrut. Ny gräns ligger strax norr om Västra Bravikenvägen vid km 106+000. Detta för att hela Loddbys samhälle ska hanteras i denna järnvägsplan (Loddbys-Klinga) istället. Det gör att vissa synpunkter som inkommit i samråd för Stavsjö-Loddbys, numera berör denna delsträcka. Det rör synpunkter på Pjältån, Västra Bravikenvägen och synpunkter på järnvägens dragning i närhet till Loddbys. 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. 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, hantering av släckvatten, 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 risk- och säkerhetsfrågor i tunnlar, kortare statusuppdatering om aktiviteter i projekt Ostlänken samt risk- och planarbetet.

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

Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI), Statens geologiska utredning (SGU) och Statens 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.

Trafikverket och Nodra har under 2020 haft mejlkontakt gällande påverkan på Glans vattenskyddsområde och tunnelmynningen.

3.2.3. 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, Lagerlunda och Borg 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 3.2.10 *Synpunkter från fastighets- och sakägare, organisationer och allmänhet som inkommit vid andra tillfällen än specifika samråd.*

3.2.4. Mars-april 2015 – Natura 2000-området Borg

Samrådsaktiviteten avsåg samråd om passagen genom Natura 2000-området Borg, SE0220304, inför Trafikverkets ansökan om tillstånd för passage i tunnel under Natura 2000-området.

Trafikverket informerade om samrådet via ett brevutskick och en miljökonsekvensbeskrivning fanns tillgänglig på Trafikverkets hemsida under perioden 11 mars till 2 april 2015. Boende och nyttjanderättsinnehavare inom Natura 2000-området Borg, myndigheter och organisationer erbjöds att ta del av samrådsmaterialet.

Norrköpings kommun ansåg att om det finns en risk för att tunnelbygget har en betydande miljöpåverkan på Natura 2000-området är förslagen på uppföljning i miljökonsekvensbeskrivningen högst rimliga och bör genomföras för att säkerställa att ingen påverkan sker i området. Naturvårdsverket såg positivt på att Trafikverket söker om tillstånd enligt 7 kap. 28 a och b § § MB innan ansökan om tillåtlighet för Ostlänken lämnas in till regeringen. De ansåg att miljökonsekvensbeskrivningens bedömningar av konsekvenser för områdets utpekade arter och naturtyper borde motiveras på ett tydligare sätt. Riksantikvarieämbetet och Havs- och vattenmyndigheten meddelade att de avstod från att yttra sig.

[Trafikverkets svar:](#)

[Trafikverket tar med sig synpunkterna i det fortsatta utrednings- och utformningsarbetet.](#)

Länsstyrelsen i Östergötlands beslut:

2015-04-30 beslutade länsstyrelsen att passage i tunnel under Natura 2000-området Borg inte kan antas orsaka betydande miljöpåverkan.

2015-06-12 meddelade länsstyrelsen att de beviljar tillstånd för passage i tunnel under Natura 2000-området Borg och beslutade att godkänna den MKB som bifogats ansökan för prövning.

3.2.5. Maj 2016 - förslag till spårlinje Klinga-Bäckeby

Samrådsaktiviteten avsåg Trafikverkets förslag till spårlinje (samrådshandling 2016-05-18) för sträckan Klinga-Bäckeby. Vid genomförandet av samrådet var Loddby-Klinga och Klinga-Bäckeby ännu inte uppdelade till två järnvägsplaner, utan hängde ihop i en enda järnvägsplan för Loddby-Bäckeby.

I denna samrådsredogörelse nämns endast sådant som är relevant för sträckan Loddby-Klinga. Se samrådsredogörelsen för Klinga-Bäckeby för mer information om generella synpunkter som framkom samt sådana kopplade till sträckan Klinga-Bäckeby.

Länsstyrelsen i Östergötlands län och Norrköpings kommun

För beskrivning av samrådsremiss med mera, se samrådsredogörelse för Klinga-Bäckeby.

Sammanfattning av Länsstyrelsen i Östergötlands läns remissvar samt Trafikverkets bemötande

De synpunkter som särskilt berör aktuell sträcka Loddby-Klinga, redovisas nedan. I övrigt se samrådsredogörelse för Klinga-Bäckeby.

Länsstyrelsen framhävde att det är viktigt att den valda linjen inte får negativ påverkan på Himmelstalund och Natura 2000-området Borgs ekhagar. En passage av området i en djup tunnel, enligt det förslag som förordades, ansågs därför vara att föredra.

Ytterligare utredningar ansågs behövas vid Herrebrokärret.

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

Sammanfattning av Norrköpings kommuns remissvar samt Trafikverkets bemötande

De synpunkter som särskilt berör aktuell sträcka Loddby-Klinga, redovisas nedan. I övrigt se samrådsredogörelse för Klinga-Bäckeby.

Kommunen såg en potential att utveckla verksamhetsområdet intill trafikplats Klinga och önskade delta i Trafikverkets arbete i området för att i samverkan hitta lösningar som inte ger negativ påverkan på järnvägens sträckning men samtidigt optimerar verksamhetsområdet.

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

Allmänheten, enskilda särskilt berörda samt övriga berörda myndigheter och organisationer

Den 23 maj 2016 bjöds allmänheten in till öppet hus på Grebyskolan i Kimstad. Utöver brev informerade Trafikverket via annons i dagspress med hänvisning till projektets webbplats där samma information fanns att tillgå som vid öppet hus. Allmänheten uppmanades att lämna sina eventuella skriftliga synpunkter senast den 1 juli.

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

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

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

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

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

Sammanfattning av inkomna skriftliga synpunkter samt Trafikverkets bemötande

Enskilda fastighetsägare framförde oro för påverkan på egen fastighet och vattentäkt i samband med sprängningsarbeten för tunneln.

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

3.2.6. 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.

3.2.7. Mars-april 2017 - Ostlänkens påverkan på allmänna vägar

I tidigare genomförd planläggningsprocess 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-Loddbys och Loddbys-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.

3.2.8. 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 Lodbby-Klinga.

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 Herstaberg har inkommit under samrådsperioden. Denna fråga har även lyfts av boenden i de centrala delarna av Norrköping. Ett flertal boenden i Röda stan inkom med yttranden rörande den egna fastigheten med önskemål om bland annat vibrationer och bullerskyddsåtgärder.

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.

Trafikverket kommer att ta hänsyn till att Röda stan är ett viktigt område ur kulturmiljösynpunkt under planeringsarbete och senare i den kommande byggnationen. Trafikverkets ambition är att så gott det går att minimera störningar under byggnationen samt under driftskedet.

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.

3.2.9. April/maj 2019 - nytt förslag till spårlinje Riksvägen-Bäckeby

Samrådsaktiviteten avsåg förslag till spårlinje för Ostlänken på delen Riksvägen-Bäckeby (samrådsmaterial 2019-04-08). Vid samrådet 2018 föreslogs en spårlinje som passerade under Klinga bergtäkt. Sträckningen under bergtäkten visade sig mindre lämplig för en järnvägstunnel, och därför föreslogs en ny spårlinje sydöst om Klinga bergtäkt. I samrådet ingick även en flytt av spårlinjen på delen Klinga-Bäckeby för att undvika flytt av E4 vid Lövstad som tidigare föreslagits.

Länsstyrelsen i Östergötlands län

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

Samrådsmaterialet innehöll följande underlag:

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

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

Sammanfattning av Länsstyrelsen i Östergötlands remissvar samt Trafikverkets svar för delen Riksvägen – Klinga

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

Länsstyrelsen framför bland annat vikten av fortsatt goda förutsättningar för jordbruket,

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

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

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

På sträckan där Ostlänken går i tunnel är det viktigt att i det fortsatta planeringsarbetet belysa och kontrollera om det finns risk för att tunneln kan förändra grundvattenutbytet mellan jord och berg. Tunneln går också inom vattenskyddsområdet för Glan, och i det fortsatta arbetet behöver eventuell påverkan från arbetsföretag inom vattenskyddsområdet beskrivas inklusive uppgift om eventuell påverkan på gällande skyddsföreskrifter för

vattenskyddsområdet. Länsstyrelsen anser att den arbetstunnel som föreslås inom vattenskyddsområdet bör ha tunnelmynningen utanför skyddsområdet. Trafikverket bör utreda om det finns risk för påverkan på Borgs vattenverk under bygg- och driftskede.

På delen Riksvägen-Klinga berör spårlinjen två vattenförekomster, Motala ström och Ålbäcken. Det är viktigt att passagen av Ålbäcken utformas så att den ekologiska statusen i bäcken inte riskerar att försämrats, vilket behöver utredas vidare i det fortsatta planeringsarbetet. Länsstyrelsen anser även att en biotopkartering behöver göras av samtliga vattendrag som passerar.

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

Föreslagen linje påverkar en tillståndsgiven bergtäkt på delen Riksvägen-Klinga. Trafikverket bör tillsammans med verksamhetsutövaren av tåkten utreda hur Ostlänken påverkar verksamheten samt undersöka möjligheten att hantera överskott av bergmassor från Ostlänken i bergtåkten.

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

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

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

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

I det fortsatta arbetet utreds vidare hur de hydrologiska och hydrogeologiska förhållandena är i området och vilken påverkan som järnväg med tunnel, bank och skärningar medför. I det fortsatta arbetet studeras påverkan på Glans vattenskyddsområde under både bygg- och driftskede vidare.

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

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

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

Norrköpings kommun

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

Sammanfattning av Norrköpings kommuns remissvar samt Trafikverkets svar för delen Riksvägen – Klinga

Norrköpings kommun lyfte att det är viktigt att järnvägsanläggningen anpassas till landskapet så att en negativ påverkan på landskapsbilden kan begränsas.

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

Trafikverkets svar: Trafikverket och Norrköpings kommun har en löpande dialog och jobbar tillsammans för att skapa förutsättningar för kommunens utvecklingsplaner. I det aktuella samrådet samråddes föreslagen linje utifrån de parametrar som är avgörande för linjevalet. I det fortsatta arbetet detaljeras anläggningens utformning och anpassning till omgivningen. Då säkerställs bland annat åtgärder för landskapsanpassning. Samtliga berörda markägare ingår i samråds-kretsen och ges möjlighet att yttra sig i hela

planläggningsprocessen. I det fortsatta arbetet kommer påverkan under byggtiden utredas och samrådats med berörda parter.

Allmänheten och enskilda särskilt berörda samt övriga berörda myndigheter och organisationer

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

Sammanfattning av inkomna skriftliga synpunkter samt Trafikverkets svar

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

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

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

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

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

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

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

Trafikverkets svar: Tunnelns läge och längd är föreslagen utifrån en avvägning mellan omgivningspåverkan, teknisk genomförbarhet och ekonomisk rimlighet. En längre tunnel

hade medfört högre kostnader och en större klimatpåverkan som inte kan motiveras utifrån de intrång som ett markförlagat spår ger i aktuellt avsnitt.

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

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

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

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

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

- Folkhälsomyndigheten
- Försvarsmakten
- Jordbruksverket
- Luftfartsverket
- Region Östergötland
- Räddningstjänsten Östra Götaland
- Sjöfartsverket
- Skogsstyrelsen
- SMHI
- Strålsäkerhetsmyndigheten
- Svenska kraftnät
- Svenska kyrkan, Norrköpings pastorat
- Svenska turistföreningen Norrköping, STF Bråvalla
- Sveriges Geologiska Undersökning
- Vattenfall Eldistribution

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

Jordbruksverket, Sveriges Geologiska Undersökning, SMHI, Sjöfartsverket, Försvarsmakten och Folkhälsomyndigheten hade inget att erinra. Skogsstyrelsen hade endast hade synpunkter som rörde delen Klinga-Bäckeby.

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

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

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

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

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

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

Svenska kyrkan, Norrköpings pastorat påtalade att Borgs kyrka ett viktigt inslag i landskapsbilden och en betydelsefull förrättningskyrka för Borgs församling. Kyrkan är skyddad enl Kulturmiljölagen 4 kap. Hänsyn måste tas vid tunnelarbeten så att kyrkan inte skadas. Krav på åtgärder avseende vibrationer, grundvattennivåer, sättningar.

Trafikverkets svar: Trafikverket tar med sig synpunkterna i den fortsatta projekteringen och ha fortsatt dialog med Svenska kyrkan.

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

Trafikverkets svar: Trafikverket noterar yttrandet.

3.2.10. *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.

Februari 2019 inkom synpunkt kopplat till fastighetsfrågor och information om häckande fåglar runt Klinga gård.

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.

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