

# REDOGÖRELSE FÖR SAMRÅD -

Kompletterande samråd

## Ostlänken, delen Stavsjö-Loddby

Norrköpings kommun, Östergötlands län

Diarienummer: TRV 2014/72083

2021-06-02



**Trafikverket**

Postadress: 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Kontaktperson Trafikverket: Fay Scafe och Jonas Glaumann

Dokumenttitel: Redogörelse för samråd – kompletterande samråd. Ostlänken, delen Stavsjö-Loddby

Författare: Sweco

Dokumentdatum: 2021-06-02

Dokumentidentitet: OLP2-01-075-21-0\_0-3804

Version: \_\_.7

# Inledning

Sedan förra samrådet (november 2019 till januari 2020) har mindre förändringar skett i den permanenta anläggningen, men även en del större förändringar gällande tillfälliga markanspråk under byggtiden. Därför har Trafikverket genomfört ett kompletterande samråd. Med hänsyn till pandemin Covid-19 har samrådet genomförts helt digitalt.

I denna redogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådsprocessen för det kompletterande samrådet för Ostlänken, delprojekt Norrköping, sträckan Stavsjö-Loddby har bedrivits. I redogörelsen beskrivs även hur inkomna synpunkter, inkomna under perioden 3 februari till 3 maj 2021, från myndigheter, allmänheten, enskilda samt särskilt berörda kommer att tas om hand. Denna redogörelse kommer att inarbetas i Samrådsredogörelsen för Järnvägsplan, Stavsjö-Loddby.

En viktig del vid planeringen av utbyggnaden av Ostlänken är dialogen med allmänheten och 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.

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). Vid samrådet fanns förutom löpande information även kontaktuppgifter och formulär för att lämna synpunkter.



# Kompletterande samråd om förslag till detaljutformning av anläggningen

Samrådsaktiviteten avsåg ett kompletterande samråd gällande anläggningens utformning för Ostlänken på delen Stavsjö-Loddbys i Norrköpings kommun (samrådsmaterial daterat 2021-02-02). Trafikverket informerade om anläggningens utformning genom brevutskick och annonsering i dagspress med hänvisning till ytterligare information på projektets webbplats. Där presenterades förslaget och det gavs möjlighet att lämna synpunkter. I samrådsgruppen ingick fastighetsägare upp till 200 meter utanför de planerade spåren eller som bedömdes påverkade av tillfälliga nyttjanderätter samt de myndigheter och organisationer som antogs vara berörda. En samrådsremiss lämnades även till Länsstyrelsen i Östergötlands län och Länsstyrelsen i Södermanlands län. Totalt erbjöds cirka 400 berörda hushåll till att ta del av samrådsmaterialet genom personligt brev. Synpunkter önskades skriftligen senast 23 februari 2021. På grund av pandemin hölls inga öppna hus, däremot fanns möjlighet till personligt möte på orten.

Samrådsmaterialet innehöll en digital portal där det fanns möjlighet att i text och kartor läsa om anläggningen, byggtiden och vilka förändringar som skett sedan förra samrådet.

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

## *Länsstyrelserna i Östergötlands och Södermanlands län*

I januari 2021 skickades en samrådsremiss avseende anläggningens utformning till länsstyrelserna för deras yttrande. Som svar på remissen inkom yttrande från länsstyrelserna den 26 mars 2021.

### **Sammanfattning av länsstyrelsernas remissvar samt Trafikverkets svar**

I följande stycken redovisas ett kort referat av länsstyrelsernas samrådsyttrande.

Verksamheter som ska bedrivas inom masshanteringsytorna, och även iordningställandet av ytor, kan utgöra miljöfarlig verksamhet. Länsstyrelsen anser att prövning av planerad miljöfarlig verksamhet inom respektive yta bör ske separat genom antingen en anmälan eller ansökan om tillstånd. Länsstyrelsen ser därför att det är lämpligt att i kommande miljökonsekvensbeskrivning ange om verksamheterna kommer att innebära tillståndspliktig eller anmälningspliktig miljöfarlig verksamhet.

Länsstyrelsen bedömer att det utifrån samrådsunderlaget är svårt att ta ställning till om lokaliseringen av de nya masshanteringsytorna är lämpliga utifrån påverkan på människors hälsa och miljön. Det saknas beskrivning av den verksamhet som ska bedrivas inom respektive yta, motiv för val av plats samt planerade skyddsåtgärder för att undvika olägenheter och skador. Detta bör redovisas i fortsatta samråd och i planens miljökonsekvensbeskrivning. När det gäller byggskedets miljökonsekvenser, särskilt den störning som uppstår på etableringsytor där verksamhet kommer att pågå under lång tid, bör det tydligare beskrivas i miljökonsekvensbeskrivningen. Det gäller även för de nu föreslagna massupplagsytorna.

I samrådsunderlaget anges att närhet till boende har varit en aspekt vid lokalisering av ytor. Det kvarstår dock att beskriva hur denna aspekt vägts in för båda upplagen, de transportvägar som berörs samt hur långt avstånd som har bedömts vara tillräckligt för att förhindra oacceptabel störning.

Länsstyrelsen konstaterar att fortsatt samråd behövs för en del av områdena avseende påverkan på omkringsliggande miljö, inte minst vad avser risk för läckage av kväve. För att klargöra detta behövs en tydligare beskrivning av den planerade masshanteringen.

I områdena för massupplagen och där nya vägar och arbetsområden ska anläggas bedömer länsstyrelsen att det är nödvändigt att snarast utföra arkeologiska utredningar. Det är angeläget att massupplagen och övriga arbetsytor anpassas efter vad som framkommer i dessa utredningar.

Vidare lämnar länsstyrelsen ett flertal synpunkter samt information om natur- och kulturmiljövärden kopplat till föreslagna upplags- och etableringsytor. Särskilt lyfts behovet av fortsatt samråd, att ytterligare utredningar behöver utföras, att fördjupade beskrivningar och motiveringar av valda platser behöver göras samt att lämpliga anpassningar och försiktighetsmått behöver vidtas för att undvika skada på naturvärden.

Länsstyrelsen ser positivt på de temporära skyddsåtgärder som görs vid Villa Skoga under byggtiden och att räddningsytan justerats angående markanspråk. Länsstyrelsen ställer sig däremot tveksam till om föreslagen genomsiktlig skärm är tillräcklig för att skydda Villa Skoga och vill se mer utarbetade förslag för att förhindra påverkan på byggnadsminnet.

Slutligen lämnar länsstyrelsen specifika synpunkter gällande vattenverksamhet.

#### *Trafikverkets svar:*

*Då det har inkommit många synpunkter avseende massupplagsytorna har Trafikverket valt en annan strategi gällande överskottsmassor, se utförligare beskrivning under rubrik Allmänheten och enskilda särskilt berörda, punkt 6. När Trafikverket nu tänker annorlunda avseende masshanteringen, blir det därför ej aktuellt att bemöta synpunkterna från länsstyrelserna i samma omfattning. Avseende verksamheter som kan utgöra farlig miljöverksamhet samt miljökonsekvenser i byggskedet så kommer detta att beskrivas i delsträckans miljökonsekvensbeskrivning.*

*Trafikverket ser positivt på fortsatt samråd med länsstyrelserna för vidare dialog kring masshanteringsfrågan.*

*För att dölja järnvägen för Villa Skoga och skydda mot buller kommer en bullerskyddsskärm placeras vid södra tunnelmynningen. Delen närmast tunnelmynningen behöver vara genomsiktig på grund av räddningstjänstens krav. Den delen ligger dock till stor del bakom befintligt höjdrygg/ås, vilket gör att den kommer vara mindre synlig från Villa Skoga. Trafikverket är positiva till fortsatt samråd om utformning av bullerskyddsåtgärden.*

*Trafikverket tar till sig synpunkterna avseende vattenverksamhet. Dessa hanteras inom ramen för miljöprövning och bemöts i samrådsredogörelsen för vattenverksamhet.*

### **Norrköpings kommun**

I januari 2021 skickades en samrådsremiss avseende anläggningens utformning till Norrköpings kommun för deras yttrande. Som svar på remissen inkom yttrande från kommunen den 13 april 2021.

### **Sammanfattning av Norrköpings kommuns remissvar samt Trafikverkets svar**

Norrköpings kommun tidigare yttrande avseende framtida utbyggnad av trafikplats Björnsnäs kvarstår. Samrådshandlingen redogör inte för om förslaget går att förena med en framtida utbyggnad av trafikplatsen så som kommunens översiktsplan anger.

Kommunen tolkar samrådshandlingen som att merparten av byggtrafiken kommer att angöra arbetsområdet via tillfälliga trafikplatser längs E4 och ser positivt på detta. Dock har Gamla Stockholmsvägen tillkommit som angöringsväg för byggtrafik, något som belastar Katrineholmsvägen och Nyköpingsvägen. Vid nyttjande av gator genom Åby måste hänsyn tas till oskyddade trafikanter. Trafiksäkerhetsåtgärder kan behöva utföras för byggtrafiken och vägens bärighet behöver utredas samt bedömas mot förväntad belastning. Kommunen har ingen invändning mot nyttjandet av Västra Bravikenvägen men behöver tidigt involveras vid planering av byggvägar, in- och utfarter med mera.

Vidare önskar kommunen att gemensamt med Trafikverket se över möjlighet att överta planerade byggvägar 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.

Norrköpings kommun betonar vikten av att bibehålla möjligheterna att ta sig till målpunkter viktiga för friluftslivet, både under byggtid och efter genomförandet. Verksamheter kopplade till järnvägsbygget bör ta största möjliga hänsyn för att inte påverka fasta rekreationsplatser genom störning som buller och vibrationer.

Slutligen ser kommunen positivt på en fortsatt dialog om hur tillfällig infrastruktur och massor i lämpliga fall kan nyttjas och återanvändas lokalt.

### **Trafikverkets svar:**

*Ostlänkens linjesträckning över Malmölandet var ute för samråd 2016. Nu gällande samråd avser järnvägens utbredning i plan och profil. I Trafikverkets samrådsyttrande för FÖP:en Åby – Jursla (2014-08-08) framförde Trafikverket att den i FÖP:en redovisade utbyggnaden av en fullständig trafikplats på E4 behövde analyseras vidare. Denna analys och vidare arbete ska ske i dialog med Trafikverket Planering region Öst.*

*Beträffande byggtrafik på Gamla Stockholmsvägen genom Åby kommer endast personbilstransporter kommer att vara tillåtna, se svar under rubrik Allmänheten och enskilda särskilt berörda, punkt 5. Trafikverket kommer att fortsätta föra en kontinuerlig dialog med Norrköpings kommun avseende Gamla Stockholmsvägen. Trafikverket noterar att sträckan är utpekad i regionala strategier samt i kommunal översiktsplan och kommer att ha fortsatt dialog med både markägare och kommunen för att om möjligt hitta samverkansfördelar och möjligheter till resurshushållning.*

*Vid val av järnvägens utformning har Trafikverket eftersträvat att placera spårlinjens läge i plan och profil så nära E4 som möjligt för att i möjligaste mån begränsa påverkan på bland annat friluftsliv. Men när en järnvägsanläggning av den här storleken ska byggas kan detta inte göras utan att omgivningen påverkas, vilket även innebär att tillgängligheten förbi bygget kommer att minska under byggtiden. Man kommer ibland behöva köra omvägar, men det ska fortfarande vara möjligt att ta sig mellan för allmänheten viktiga målpunkter. Trafikverket arbetar för att begränsa påverkan och en översyn pågår över vilka platser som är viktigast att ge tillgänglighet till.*

*Trafikverket ser att en aktiv dialog med kommunen är viktig för att hitta lokala avsättningar för massor för att kunna begränsa miljöpåverkan.*

### ***Nyköpings kommun***

I januari 2021 skickades en samrådsremiss avseende anläggningens utformning till Nyköpings kommun för deras yttrande. Som svar på remissen inkom yttrande från kommunen den 23 februari 2021.

### **Sammanfattning av Nyköpings kommuns remissvar samt Trafikverkets svar**

Nyköpings kommun konstaterar att det från framtaget underlag är svårt att avgöra ifall krossning och sortering kan bli aktuellt inom ytan för massupplag som ligger inom kommunen. Placering av massupplaget innebär att stora trafikmängder med tung trafik kommer att tillkomma, något som innebär stora olägenheter för boende och verksamma i samhället. Nyköpings kommun kräver att Trafikverket garanterar en hållbar trafiklösning då detta inte redovisas i handlingarna och ser behovet av att konsekvensanalyser upprättas.

Nyköpings kommun vill också lyfta fram behovet av samordning mellan Ostlänkens delsträckor Skavsta-Stavsjö och Stavsjö-Loddbys avseende ytor för etablering. I Stavsjö finns verksamhetsmark planlagd som lämpar sig för etableringar under byggtid, som får direkt koppling till service och andra funktioner. Kommunen ser fram emot fortsatt dialog kring detta med Trafikverket.

### **Trafikverkets svar:**

*Beträffande massupplag, se svar under rubrik Allmänheten och enskilda särskilt berörda, punkt 6.*

*Avseende en hållbar trafiklösning, så kommer trafikanordningsplaner att tas fram i byggskedet. Där kommer en analys göras över vilka tillfälliga åtgärder som anses nödvändiga för att säkerställa trafiksäkerheten.*

*Samordning sker kontinuerligt mellan de olika delsträckorna under projektets gång, exempelvis ytor för etablering under byggtid, och Trafikverket ser fram emot fortsatt dialog med Nyköpings kommun angående gemensamma frågor.*

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

Trafikverket har tagit emot cirka 150 skriftliga synpunkter, varav cirka 40 kommer från myndigheter och organisationer och resterande från fastighetsägare, rättighetsägare och allmänhet.

**Lantbrukarnas Riksförbund Östergötland (LRF)** betonar vikten av att passager för djur och lantbruksmaskiner under Ostlänkens bygg- och driftskede bör ha en god framkomlighet. Lantbruksnäringens behov behöver framgent tydliggöras och tekniska lösningar måste presenteras för att minimera effekterna av järnvägskorridoren i jord- och skogsbrukslandskapet. LRF önskar även att ny infrastruktur förläggs i anslutning till befintlig för att således minimera intrång.

Vidare uppmanar LRF att Trafikverket bör erbjuda markägare ersättningsmark och att ansvariga myndigheter bör vara lyhörda till andra förslag från drabbade markägare. Slutligen betonar LRF vikten av att Trafikverket erbjuder sig bekosta ombudskostnader i de fall det behövs.

#### Trafikverkets svar:

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

*Trafikverket har eftersträvat att lokalisera järnvägen så nära E4 som möjligt för att minska konsekvenser för bland annat fastighetsägare. Spårlinjens utformning är ett resultat av samråd om val av lokalisering som hölls 2017 och efterföljande beslut*

*Trafikverket har normalt sett ingen ersättningsmark att erbjuda, utan ersätter den skada som uppkommer för markägaren. Beträffande ombudskostnader är Trafikverket inte skyldiga att betala ersättning till fastighetsägaren för dennes ombud vid frivilliga förhandlingar. Vid särskilda omständigheter kan dock Trafikverket ersätta fastighetsägaren för skäliga ombudskostnader om överenskommelse har träffats.*

**Naturskyddsföreningen** upplyser Trafikverket om att påverkan på Torsjön samt avrinningen från området måste utredas och hanteras. Avledande dike behöver få sådan utformning att kväve och fosfor kan fångas upp naturligt genom växtzoner på sin väg ner till Bråviken för att inte belasta Östersjön. Om massupplagsytan bedöms vara det mest lämpliga i jämförelse önskar Naturskyddsföreningen att förslag på kompensationsåtgärder redovisas.

Beträffande Gamla Stockholmsvägen vill Naturskyddsföreningen informera Trafikverket om att transporter genom Åby samhälle är olämpliga och riskabla. Utöver buller och olycksrisker så finns även anledning att beakta risken för markvibrationer.

#### Trafikverkets svar:

*Naturskyddsföreningen har haft liknande synpunkter som allmänheten vad gäller nyttjande av Gamla Stockholmsvägen och massupplag. Se svar under rubrik Allmänheten och enskilda särskilt berörda, punkt 5 respektive punkt 6.*

**Naturvårdsverket** väljer att avstå från ett fullständigt yttrande men lämnar en synpunkt om att Trafikverket föreslår en masshantering med långsam infiltrering av lakvatten med kväve, som inte följer gängse metod. Naturvårdsverket uppfattar osäkerheter med metoden och ser att det är angeläget



att expertis på området deltar i det fortsatta arbetet. Länsstyrelsen bör kopplas in i frågan, om så inte redan gjorts.

Trafikverkets svar:

*Trafikverket har samrådsmöten med länsstyrelsen varje månad där även frågan om hantering av kvävehaltigt lakvatten diskuteras. Trafikverket fortsätter att utreda hur kvävehaltigt lakvatten ska hanteras för att inte ge upphov till negativa effekter i mottagande recipient vilket kommer redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen och dess bilaga PM Miljökvalitetsnormer.*

**Nodra** betonar vikten av att vattenskyddsområden och dricksvattentäkter måste skyddas från eventuell påverkan från Ostlänken. Om dagvatten från järnvägsanläggningen blir aktuellt att leda till Nodras anläggning ska det säkerställas att kapacitet finns och att vattnet inte är förorenat. Vatten från masshanteringsytor och produktions-/etableringsytor eller liknande får inte ledas till någon av Nodras anläggningar.

Trafikverkets svar:

*Trafikverket kommer att ha en fortsatt dialog kring behov av vatten samt kring de kommunala vattenskyddsområdena. Trafikverket säkerställer i sin projektering att dagvattenflödena från anläggningen är dimensionerande på så sätt att recipient i form av sjö, bäck eller dike inte påverkas negativt.*

**Torsjöns Vatten- och fiskevårdsförening** anser att Torsjön inte ska ges en försämrad vattenkvalitet då föreningen bedriver hobbyfiske och inplanterat signalkräftor. Området är dessutom ett uppskattat strövområde och föreningen menar på att ett planerat massupplag kommer att få stora konsekvenser.

Trafikverkets svar:

*Beträffande massupplag, se svar under rubrik Allmänheten och enskilda särskilt berörda, punkt 6.*

**Åby/Jursla vägförening** vill upplysa Trafikverket om att vägnätet inom Åby samhälle inte är dimensionerat för tunga transporter. Vägföreningen önskar att de inledande arbetena planeras så belastning respektive påverkan på Åby samhälle minskas så långt det går. Vidare önskar vägföreningen att få vara delaktiga i arbetet framåt och att en överenskommelse om åtgärdsplan samt ansvarsfördelning behöver vara klar innan arbetet startar. Vägföreningen ser även att etableringsytan vid Bådstorp medför ökad belastning för Humpevägen och Krusenhovsvägen som har bärighetsproblem. Vägföreningen har påtalat skador uppkommit från grävmaskiner och arbetsfordon vid arbetet med Kardonbanan och Trafikverket har inte återkommit med förslag på åtgärder och kostnadsreglering.

Trafikverkets svar:

*Gällande Gamla Stockholmsvägen har Trafikverket beslutat att inga tunga lastbilstransporter för byggtrafik kommer att passera genom Åby. Endast personbilstransporter kommer att vara tillåtna, vilket gör att olycksrisken och risken för buller och markvibrationer är låg.*

*Trafikverket avser inte att använda Humpevägen eller Krusenhovsvägen nordväst om E4.*

*Trafikverket har sedan påpekande från Åby/Jursla vägförening haft kontakt avseende Kardonbanan för att hitta en bra lösning framåt avseende åtgärder och kostnadsreglering.*

**Östsvenska Handelskammaren** vill betona vikten av att ytor som ska tas i anspråk, tung masshanteringstrafik liksom arbetsvägar måste anpassas så att menlig inverkan på näringsverksamheten blir minsta möjliga under byggtiden. God dialog och kommunikation med berörda företag bör vara en prioriterad aktivitet för Trafikverket och dess underentreprenörer.

*Trafikverkets svar:*

*Beträffande massupplag, se svar under rubrik Allmänheten och enskilda särskilt berörda, punkt 6. I fortsatt arbete med masshantering är kommunikation med berörda aktörer viktigt för Trafikverket.*

De myndigheter och organisationer som har yttrat sig utöver ovanstående är Vattenfall Eldistribution AB och Luftfartsverket. Dessa har huvudsakligen lämnat information vilket Trafikverket hanterar inom ramen för det fortsatta utrednings- och projekteringsarbetet kopplat till framtagandet av järnvägsplanen.

Följande myndigheter och organisationer fick också samrådsremissen men avstod från att yttra sig, hänvisade till tidigare yttranden eller hade ingenting att erinra:

- E.ON Energidistribution AB
- Elsäkerhetsverket
- Energimyndigheten
- Havs- och vattenmyndigheten
- Jordbruksverket
- Kemikalieinspektionen
- Lantmäteriet
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)
- Norrköpings Airport AB
- Räddningstjänsten Östra Götaland
- SMHI
- Sjöfartsverket
- Skogsstyrelsen
- STF Bråvalla
- Tillväxtverket

## *Allmänheten och enskilda särskilt berörda*

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

#### **1. Påverkan på boende i drift- och byggskedet**

Boende och fastighetsägare i området lyfter synpunkter om att Ostlänken och dess åtgärder påverkar värdet på den egna fastigheten negativt. Det har även inkommit synpunkter om att boende får en försämrad framkomlighet och möjlighet att ta sig ut i omkringliggande natur. En fråga har också inkommit om hur höga bullernivåer det kommer att bli och hur man som boende kommer att påverkas av byggtrafiken?

#### *Trafikverkets svar:*

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

*Gällande bullernivåer beaktas påverkan från all statlig infrastruktur. Avseende järnvägen uppstår den maximala ljudnivån just när ett tåg passerar, vilket skiljer sig från buller från exempelvis E4 där det framför allt är medelljudnivån under ett dygn (ekvivalent ljudnivå) som är hög. Ostlänken kommer inte att medföra så höga ekvivalenta ljudnivåer som E4. Bullerberäkningar har utförts och förslag till bullerskyddsåtgärder redovisades på plankartorna vid samrådet 2019. Dessa återfinns på Trafikverkets hemsida. Byggbuller regleras inte i järnvägsplanen. Det finns dock riktlinjer för hur mycket det får låta. Entreprenören ska planera sitt arbete så rikt värdena i Naturvårdsverkets allmänna råd om buller för byggplatser (NFS 2004:15) efterlevs. Inom ramen för järnvägsplanen utreder Trafikverket så att det finns lämpliga platser och tillräckligt utrymme för att entreprenören ska ha möjlighet att bedriva sitt arbete.*

*När en järnvägsanläggning av den här storleken ska byggas kan detta inte göras utan att omgivningen påverkas, vilket även innebär att tillgängligheten förbi bygget kommer att minska under byggtiden. Man kommer ibland behöva köra omvägar, men det ska fortfarande vara möjligt att ta sig mellan för allmänheten viktiga målpunkter. Trafikverket kommer arbeta för att begränsa påverkan. En översyn pågår över vilka platser för friluftsliv som är viktigast att ge tillgänglighet till och där är inkomna synpunkter en viktig del.*

#### **2. Synpunkter på spårets läge i plan och profil**

Vissa synpunkter har inkommit avseende spårlinjens sträckning i plan och profil. Till exempel att tunneln under Kolmården bör förlängas norrut mot Stavsjö och att en sådan tunnel bör projekteras sammanhängande med järnvägsplanen för Skavsta-Stavsjö för att samla alla förutsättningar. Synpunkter har även inkommit gällande att spåret över Björnsnäs efter Kolmårdsbranten bör läggas närmare E4 för att undvika överbliven mark, samt att spårlinjen bör gå längre västerut förbi Loddby. Det har också inkommit förslag av konstruktion för en landbro med önskemål om att det bör utvärderas för att sänka kostnader

#### Trafikverkets svar:

När det gäller spårlinjen så samråddes denna fråga i samrådet som hölls 2017. En samlad bedömning av olika spårförslag finns även beskriven (PM Förslag till spårlinje, samlad bedömning, Stavsjö-Loddby, daterad 2016-05-10, reviderad 2019-05-28). Avseende frågan om längre tunnel så har även den utretts tidigare (PM Bortvalt tunnelalternativ Böksjö-länsgräns, daterad 2017-10-03, reviderad 2020-07-09). Där valdes en längre tunnel bort på grund av ökad risk att påverka vattenskyddsområdet norr om Strålen, försämrad möjlighet att anlägga en driftplats med önskad funktionalitet sett till kapacitet, samt på grund av omfattande kostnadsökningar. Järnvägens placering nära befintlig E4 har valts och anpassats så långt som det är tekniskt och ekonomiskt rimligt.

3. Synpunkter på anläggningens utformning och befintliga vägar under drift- och byggskedet  
Synpunkter har inkommit avseende anläggningens utformning samt påverkan på befintliga vägar under drift- och byggskedet. Exempelvis att vägar i området Stavsjö – Strömsfors, exempelvis trafikplats Strömsfors, i dagsläget har trafikproblem som bör åtgärdas och att Trafikverket bör uppmärksamma detta under byggtid, de servicevägar som ska gå på befintligt vägnät ska vara minst i det skick de var då projektet påbörjas och det ska finnas gott om mötesplatser för att upprätta framkomlighet och trafiksäkerhet. Synpunkt har även inkommit om att föreslagen arbets- och serviceväg för bro över Malmölandet med påfart från Strandvägen bör anslutas söderifrån. Det har också inkommit synpunkter gällande flytt av väg vid Strålen med olika utformningsalternativ. Frågor har inkommit avseende hur Nyköpingsvägen kommer att dras om eller ändras samt vem som kommer att vara väghållare för enskilda vägar under drift- och byggskede?

#### Trafikverkets svar:

Trafikverket har analyserat de trafikplatser som kommer att trafikeras under byggskedet. Vid behov kommer justeringar för förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet ske inom befintliga trafikplatser. Behov av breddning och justering av utformning på enskilda vägar säkerställs med tillfällig nyttjanderätt. Ändringar kan komma att ske fram till järnvägsplanens granskningshandling men större förändringar kommer att samrådas med berörda.

En alternativ dragning av serviceväg för bro över Malmölandet söderifrån har utretts och valts bort då det krävt en extra bro över Torshagsån. Då Torshagsån har höga naturvärden bör påverkan undvikas. Markförhållandena söder om Torshagsån är dåliga, vilket gör marken mindre lämplig för vägbyggnation. Detta alternativ hade inneburit en högre kostnad och hade dessutom inneburit en sämre lösning under byggtiden då masstransporter hade behövt köra en längre vägsträcka.

Trafikverket har under längre tid haft dialog med de fastighetsägare vars väg skärs av vid Strålen. Både Trafikverket och fastighetsägarna har tagit fram olika förslag på möjliga sträckningar och specifika utformningar. Fortsatt dialog kommer föras med berörda fastighetsägare. Vägens nya läge och eventuella vändplatser kommer fastställas i en lantmäteriförrättning efter att järnvägsplanen vunnit laga kraft.

Nyköpingsvägen kommer endast att dras om en liten sträcka öster om E4.

Beträffande väghållaransvaret kommer detta att ligga kvar hos nuvarande väghållare men drift- och underhållsfrågor under Trafikverkets nyttjandetid kommer att hanteras i en överenskommelse mellan parterna.



#### 4. Synpunkter på Gamla Stockholmsvägen under byggskedet

Frågor och synpunkter har inkommit på Gamla Stockholmsvägen. En del av synpunkterna rör vägens utformning, till exempel att vägen är dåligt anpassad för tung trafik, att vägen är hårt trafikerad i dagsläget, att det inte är lämpligt att passera Åby med ökad trafik och en oro över transporter för farligt gods. Andra synpunkter rör trygghet och trafiksäkerhet, exempelvis att många oskyddade trafikanter passerar vägen och att hus kommer skadas under byggtiden. Det har även inkommit synpunkter om förslag att använda andra vägar för byggtrafik.

Frågor har inkommit hur Trafikverket kommer att arbeta för att minimera trafiken genom Åby, om underentreprenörer kommer att hålla gällande hastighetsgräns, hur genomfart sker på ett säkert sätt, vilken typ av transporter och i vilken mängd kommer trafikera sträckan, återställning av vägen om den förstörs under byggtid och om det går att ta del av de riskanalyser som har gjorts. Det efterfrågas även fler undersökningar kring Gamla Stockholmsvägens värden och hur dessa påverkas.

##### Trafikverkets svar:

*Sträckan mellan Strömsfors och fram till ny arbetsväg mot Svartgölen kommer ha en intensiv trafik då bergmassorna kommer att transporteras ut från tunneln den vägen. Här planeras en särskild arbetsväg att byggas vid Tyskorpets för att separera byggtrafiken med övrig trafik för att öka trafiksäkerheten, då det finns både boende och skolskjuts i området. Dessutom planeras vägen breddas norr om Tyskorpets fram till den nya arbetsvägen mot Svartgölen.*

*Gamla Stockholmsvägen mellan arbetsvägen mot Svartgölen och fram till Rödmossen kommer inte ha någon intensiv byggtrafik, mestadels personbilstransporter för att anläggningsarbetarna ska kunna ta sig till och från arbetsplatsen. Dessutom någon enstaka grävmaskin. I början av byggskedet under ett par månader kommer ett mindre antal byggtransporter för etablering av arbetsplatsen vid Rödmossen. Det kan röra sig om transporter för skogsmaskiner, grävmaskiner, byggbodar och borrhigg. Inga transporter av bergmassor kommer ske på denna delsträcka.*

*Gamla Stockholmsvägen mellan Rödmossen och Persdal kommer inte heller ha någon intensiv byggtrafik, mestadels personbilstransporter för att anläggningsarbetarna ska kunna ta sig till och från arbetsplatsen. Dessutom någon enstaka grävmaskin. I början av byggskedet under ett par månader kommer ett mindre antal byggtransporter för etablering av arbetsplatsen vid Persdal. Det kan röra sig om transporter för skogsmaskiner, grävmaskiner, byggbodar och borrhigg. Inga transporter av bergmassor kommer ske på denna delsträcka.*

*Från Persdal till Åby har Trafikverket nu beslutat att inga tunga lastbilstransporter för byggtrafik kommer att passera genom Åby. Endast personbilstransporter kommer att vara tillåtna vilket gör att olycksrisken och risken för buller och markvibrationer är låg.*

*Ett fordons hastighet ska anpassas till vad trafiksäkerheten kräver. Tunga fordon är även skyldiga att följa den skyltning som finns vad gäller vägens bärighetsklass (BK). Trafikverket förutsätter därför att entreprenören följer gällande skyltning. Om Gamla Stockholmsvägen skadas av Trafikverket eller entreprenören under byggtid, kommer vägen att återställas. Trafikverkets ambition är att begränsa störningarna från byggandet av Ostlänken på befintlig infrastruktur så mycket som möjligt, därför kommer så lite trafik som möjligt att trafikera Gamla Stockholmsvägen. Trafikverket kommer heller inte att bredda eller på något sätt förändra vägens nuvarande utformning, förutom längst i norr. Trafikverket kommer även ha kontinuerlig dialog med Gamla Stockholmsvägens väghållare (Gamla Stockholmsvägens vägsamfällighet, Getådalens vägsamfällighet och Åby-Jursla vägförening). Kemikalier för sprängmedel till bergsprängning transporteras separat och blandas på plats, så Trafikverket kommer inte att köra några transporter*

*med explosiva varor för byggandet av anläggningen. Alla bergtransporter kommer vara koncentrerade till sträckan mellan Strömsfors-Svartgölen samt via de nya tillfälliga ramperna direkt ut till E4, inte på Gamla Stockholmsvägen.*

*När det gäller de värden som finns kring Gamla Stockholmsvägen har Trafikverket god kännedom om dessa och arbetar fortfarande med att identifiera möjliga åtgärder så att värdena inte påverkas.*

#### 5. Synpunkter på Ostlänkens miljöpåverkan

Det har inkommit synpunkter om Ostlänkens miljöpåverkan. Det finns en oro över att omkringliggande natur- och friluftsliv kommer att förstöras och att barriärer bör byggas på båda sidor om spårlinjen för att avskärma känslig miljö från buller. Det har också inkommit synpunkter om att känsliga biotoper och vattenlevande organismer kommer att förstöras, exempelvis i Lilla Älgsjön där utrotningshotade arter kommer bli påverkade under byggtiden, samt att det är viktigt att vattendrag tas omhand. Boende har även informerat att örnar finns i området och att dessa kommer påverkas av buller. Dessutom har en fråga ställts hur det kommer att säkerställas att inga vibrationer eller annan påverkan av tunneln sker på vägar, vandringsleder och passager.

#### Trafikverkets svar:

*Att bygga en så stor järnvägsanläggning som Ostlänken utan att naturmiljön påverkas är omöjligt. Spårlinjens läge i plan och profil har placerats för att i möjligaste mån begränsa påverkan på naturmiljö och friluftsliv. Produktionsytorna kommer att återställas men vid skogsmiljö tar det tid innan naturvärden kan återkomma. Under byggtiden kommer det att säkerställas att det är möjligt att passera bygget på ett säkert sätt för att nå områden som är viktiga för friluftslivet.*

*Vad gäller buller uppstår den maximala ljudnivån just när ett tåg passerar. Det skiljer sig från buller från exempelvis E4 där det framför allt är medelljudnivån under ett dygn (ekvivalent ljudnivå) som är hög. Ostlänken kommer inte att medföra så höga ekvivalenta ljudnivåer som E4.*

*Våtmarker är skyddsvärda och kommer i möjligaste mån att bevaras. För de sjöar och vattendrag som påverkas under byggskedet, exempelvis Åksjöbäcken och Torshagsån, kommer skyddsåtgärder att vidtas för att säkerställa att påverkan inte leder till skadliga effekter. Uppföljning och kontroller kommer också att genomföras under byggskedet. Vissa av vattendragen har dessutom juridiskt styrande miljö kvalitetsnormer som ska uppfyllas. Att Trafikverket efterlever dessa kommer att redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen och dess bilaga PM Miljö kvalitetsnormer. Området kring Lilla Älgsjön och dess vattenmiljö har inte inventerats då det ligger långt från spårlinjen och kommer inte att påverkas.*

*Trafikverket har inventerat örn i området. En avisare kommer att sättas på översta ledningen längs delar av sträckan för att minska risken för att fåglar ska flyga på ledningarna.*

*Vibrationerna från tågtrafik på Ostlänken har beräknats och bedöms inte skada vägar, vandringsleder eller passager då de vibrationer som ger upphov till komfortstörningar är mycket lägre än vad som skulle krävas för att kunna orsaka skada. Under byggskedet kommer vibrationer att uppstå i samband med att sprängning av tunneln utförs. En riskbedömning kommer att göras och utifrån resultatet kommer arbetet anpassas för att undvika skador.*

## 6. Synpunkter på tillkommande massupplag

Flera synpunkter rör ytor för massupplag. Till exempel att ytor kommer att orsaka buller och damm, att naturen bör finnas kvar med avseende på friluftsliv, att ytor kommer påverka dricksvattnet för närboende, att krossning endast får genomföras på vardagar under arbetstid, att ytor ska vara återbeskningsbara och att ytor är olämpligt placerade på grund av nära bebyggd miljö. Frågor har inkommit om varför upplagsytorna endast föreslagits på den östra sidan om E4 och järnvägen, vilken garanti boende har att allt fraktas bort efter 10 år, om det finns ett kontrollprogram, om det går att minska transporterna om krossning/lagring kan genomföras på samma plats och därmed minska belastningen på Skinnarbovägen och om ett nytt samråd kommer att ske när Trafikverket har mer information om ytornas konsekvenser. Dessutom har det inkommit förslag på nya användningsområden av överblivna massor.

Många synpunkter har inkommit avseende massupplagsytan vid Torsjön där det uttryckts oro att ytan kommer att förstöra sjön och vattenmiljön omkring, att friluftslivet blir påverkat och att boendes källa till grundvatten försvinner. Man frågar om avvattningen kan leda till att areal för Torsjön minskar och om det påverkar Torsjöns ekologiska kvalitet negativt, om kväve kommer att ta sig till Torsjön under byggtid och hur Trafikverket resonerat kring att sjön är naturvärdesklass 3.

Även ett flertal synpunkter beträffande massupplagsytan vid Örstad har inkommit, till exempel att ytan medför konsekvenser för naturmiljö och föroreningar i brunnar där det uttrycks önskan om kontrollprogram. Det uttrycks även en oro för skadligt buller och damm för närboende. Synpunkt har inkommit om att dela upp ytan vid Örstad i mindre ytor så den lokala inverkan blir mindre. En fråga har också inkommit om Trafikverket är medvetna om att fornlämningen Jättegrödan finns i området.

### Trafikverkets svar:

*Trafikverket konstaterar att det har inkommit många synpunkter avseende massupplagsytorna, speciellt vid Torsjön och Örstad. Förutom synpunkter från allmänhet och särskilt berörda, så har det även inkommit synpunkter från myndigheter, kommuner och andra organisationer.*

*Trafikverket har nu kommit längre i utredningsarbete avseende masshantering och byter nu, med anledning rådande förutsättningar och inkomna synpunkterna, strategi för hantering av överskottsmassor från Kolmårdenstunnel. Dessa ska inte längre hanteras inom järnvägsplanen. I och med detta kommer de massupplagsytor (vid länsgränsen söder om E4 och Nyköpingsvägen, Örstad, Vargberget, Torsjön och utökad yta vid Persdal) som redovisades vid samrådet att tas bort.*

*När det gäller överskottsmassor som inte kommer att återanvändas i produktionen av Ostlänken kommer Trafikverket genom upphandling och samarbete med andra aktörer, få direkt avsättning för massorna genom att lagring kan ske närmare slutanvändaren, exempelvis i andra infrastrukturprojekt eller vid fastighets- och industriexploatering.*

#### 7. Synpunkter på etableringsytor/massupplag

Synpunkter har inkommit avseende etableringsytor och ytor för massupplag. Exempelvis att ytan vid Gullvagnen bör flyttas då området används för orientering och jakt samt hyser kronhjort, att ytan norr om Bådstorp är en temporär lösning som förstör åkermark permanent och att önskemål finns om att Trafikverket i sådant fall anlägger en träridå för att skylla bangården. Vidare har det inkommit synpunkter om att Persdal är en olämplig yta för massupplag då det är ett strövområde med rik friluftaktivitet och att avrinningen från ytan inte får gå igenom skyddat naturområde.

##### Trafikverkets svar:

*Den utökade ytan vid Persdal kommer att tas bort. Däremot kommer de upplag och etableringsområden som redovisats vid Gullvagnen och tunnelpåslagen (Böksjö, Svartgölen, Rödmosse och Persdal) att bli kvar i den omfattning som de redovisades i tidigare samråd. Det kan finnas en möjlighet att dessa, eller andra massupplagsytor, utökas på frivillig väg i samband med byggande av järnvägen. Detta kommer i sådant fall att ske i överenskommelse med markägare och kommer kräva en separat miljöprövning.*

#### 8. Synpunkter på avloppsanläggningar

En synpunkt har inkommit beträffande befintliga avloppsanläggningar i Böksjö. En oro finns över hur dessa kommer att påverkas under byggtid och ifall Trafikverket har inventerat detta?

##### Trafikverkets svar:

*Trafikverket bedömer att vi inte kommer påverka anläggningen, då den ligger långt från järnvägsanläggningen och vi bedömer även att de inte kommer påverkas under byggtiden.*

#### 9. Synpunkter på om Ostlänken behövs

Det har inkommit synpunkter avseende behovet av Ostlänken. Till exempel att befintlig järnväg kan rustas upp, att projektet kostar mycket pengar som kan läggas på omsorg och skola samt att allt fler kommer att jobba hemifrån med avseende på pandemin Covid-19.

##### Trafikverkets svar:

*Ostlänken ingår i Trafikverkets nationella plan (perioden 2014–2025) som bygger på tidigare studier. Planen är beslutad av regeringen, som gett Trafikverket i uppdrag att utreda och bygga järnvägen.*







Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1.

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