

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Ostlänken, delen Loddby-Butängen

Norrköpings kommun, Östergötlands län

Järnvägsplan, 2025-12-11

Diarienummer: TRV 2017/64849



Trafikverket

Postadress: 172 90 Sundbyberg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Kontaktperson Trafikverket: Elin Bartsch

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

Författare: Sweco

Dokumentdatum: 2025-12-11

Version: __.17

Dokument ID: OLP2-01-075-26-0_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
2.5.1.	Samråd under förstudien	7
2.5.2.	Samråd under järnvägsutredningen.....	8
3.	SAMRÅD I JÄRNVÄGSPLANESKEDET	11
3.1.	Samrådsrets.....	11
3.2.	Samrådsaktiviteter i järnvägsplaneskedet	12
3.2.1.	Kontinuerliga möten med myndigheter, företag och organisationer	12
3.2.2.	Möten med enskilda som kan bli särskilt berörda	13
3.2.3.	Flyttad plangräns vid Loddby	13
3.2.4.	Uppdelning av järnvägsplan Loddby-Klinga	14
3.2.5.	December 2016 - informationsmöte för verksamhetsutövare i Butängen	15
3.2.6.	Mars-april 2017 - Ostlänkens påverkan på allmänna vägar	15
3.2.7.	Februari-mars 2018 – förslag till spårlinje.....	16
3.2.8.	Mars/april 2023 – Nytt förslag till spårlinje	18
3.2.9.	November/december 2024 – förslag till detaljutformning av anläggningen.....	25
3.2.10.	Oktober/November 2025 – Kompletterande samråd gällande detaljutformning av anläggningen.....	48
3.2.11.	Synpunkter från fastighets- och sakägare, organisationer och allmänhet som inkommit vid andra tillfällen än specifika samråd.....	55
3.3.	Underlag.....	56

1. Sammanfattning

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

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

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

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

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

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

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

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

I november-december 2024 genomfördes ytterligare ett samråd som avsåg förslag till anläggningens utformning. En samrådsremiss lämnades till Länsstyrelsen i Östergötlands län och Norrköpings kommun. Under samrådstiden inkom cirka 60 skriftliga synpunkter, varav cirka 35 kom från myndigheter och organisationer och resterande från fastighetsägare och allmänhet.

I november 2025 genomfördes ett kompletterande samråd som avsåg förändringar av anläggningens utformning i delområdena Loddby, Herstadberg, Marieborg, Kommendantvägen och Lagerlunda. En samrådsremiss lämnades till Länsstyrelsen i Östergötlands län och Norrköpings kommun. Under samrådstiden inkom 22 skriftliga synpunkter, varav fyra kom från organisationer och resterande från fastighetsägare och allmänhet.

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 planläggningsprocessen 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 förstudierna och järnvägsutredningen genomfördes också samråd som dokumenterades i separata samrådsredogörelser. I den här samrådsredogörelsen är även dessa samråd sammanfattade.

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

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

2.3. Beslut om tillåtlighet enligt 17 kapitlet miljöbalken

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

2.4. *Avsiktsförklaring*

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

2.5. *Samråd i tidigare skeden*

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

2.5.1. *Samråd under förstudien*

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

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

Nedan sammanfattas de samråd som berör delsträckan Loddby-Butängen.

Länsstyrelsen i Östergötlands län

Länsstyrelsens ställningstagande till förstudien var att:

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

Norrköpings kommun

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

Statliga myndigheter

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

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

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

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

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

Regionala trafikintressenter

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

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

Allmänhet och intressegrupper

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

2.5.2. Samråd under järnvägsutredningen

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

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

Nedan sammanfattas de samråd som berör delsträckan Loddby-Butängen.

Länsstyrelsen i Östergötlands län

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

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

Norrköpings kommun

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

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

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

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

Statliga myndigheter

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

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

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

Regionala trafikintressenter

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

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

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

Allmänhet och intressegrupper

Synpunkterna från samrådsmöten hösten 2004 spände över såväl förslag till järnvägssträckningar, stationslägen, korridorval, värdefulla områden som enskilda frågor. Synpunkter som hanterades vidare i järnvägsutredningen rörde bland annat Norsholm, Borg, värdefulla natur- och kulturmiljöer, Röda stanområdet 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. Samrådsrets

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

Ledningsägare

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

Trafikbolag

Jernhusen AB
Linköping City Airport
Norrköping Airport AB
Norrköping Spårvägar AB
Norrköpings Hamn och Stuveri Aktiebolag
Stockholm Skavsta Flygplats
Östgötatrafiken AB

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

- Februari-mars 2018: Samråd - förslag till spårlinje. Inbjudan skickades ut till fastighetsägare berörda av detta delområde inom ett område motsvarande tillåtlighetskorridoren och cirka 500 meter utanför denna i norra och södra delen och 100 meter utanför tillåtlighetskorridoren genom Norrköpings centrala delar.
- Mars-april 2023: Samråd – nytt förslag till spårlinje. Inbjudan skickades ut till fastighetsägare berörda av detta delområde. Cirka 1 000 brev skickades till myndigheter, enskilda särskilt berörda samt övriga berörda. Annonsering skedde även i dagspress.
- November-december 2024: Samråd – förslag till anläggningens utformning. Inbjudan skickades ut till fastighetsägare berörda av detta delområde. Cirka 1 000 brev skickades till myndigheter, enskilda särskilt berörda samt övriga berörda. Annonsering skedde även i dagspress.
- Oktober-November 2025: Kompletterande samråd – ändringar av anläggningens utformning i Loddby, Herstadberg, Marieborg, Kommendantvägen och Lagerlunda. Inbjudan skickades ut till fastighetsägare som i huvudsak berörs av de förändringar som gjorts av anläggningen i dessa delområden. Cirka 350 brev skickades ut till enskilda särskilt berörda samt övriga berörda. Annonsering skedde även i dagspress.

3.2. Samrådsaktiviteter i järnvägsplaneskedet

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

3.2.1. 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. Kontinuerliga avstämningsmöten har hållits med kommunen gällande samordning av järnvägsplan/detaljplaner och planering av samrådsaktiviteter. Separata möten har hållits mellan Trafikverket och kommunen gällande Norrköpings resecentrum.

Länsstyrelsen i Östergötlands län

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

Räddningstjänsten

Sedan år 2015 har Trafikverket genomfört kontinuerliga möten varje halvår tillsammans med berörda räddningstjänster, länsstyrelser och kommuner avseende risk och säkerhet för hela projekt Ostlänken. Utöver dessa möten har Trafikverket även genomfört särskilda möten och scenariospel med Räddningstjänsten Östra Götaland och Norrköpings kommun gällande frågor som rör specifikt Ostlänken genom Norrköpings kommun.

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

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

Företag och organisationer

Löpande möten har skett med de ledningsägare som berörs av Ostlänken. Mötena har behandlat påverkan på ledningarna samt förslag på åtgärder såsom omledning eller skydd av ledningen. Möten har hållits med bland andra Vattenfall, Nodra, E.ON, Skanova och Tele 2.

3.2.2. 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, Herstadberg, Marieborg, centrala Norrköping och Lagerlunda där viktiga frågor har varit järnvägens utformning, bullerskyddsfrågor, trafikering på enskilda vägar, vad som händer under byggtiden och hur det påverkar fastigheterna både i stort och smått.

I det inledande arbetet med järnvägsplanen under åren 2014–2015 hölls ett flertal möten med Vulcania AB som var fastighetsägare i centrala Norrköping. Mötena behandlade bland annat placering av spår och resecentrum.

Under 2015 och 2016 hade Trafikverket och Holmen Paper AB kontinuerliga möten med anledning av Ostlänkens eventuella påverkan på Holmens vattentunnel från Motala Ström i centrala Norrköping till Bravikens pappersbruk.

Dialog har sedan 2016 skett med Yara AB med anledning av påverkan på deras anläggning samt hantering av risker kopplat till deras verksamhet.

Se även avsnitt 3.2.11 *Synpunkter från fastighets- och sakägare, organisationer och allmänhet som inkommit vid andra tillfällen än specifika samråd.*

3.2.3. Flyttad plangräns vid Loddby

I mars 2020 tog Trafikverket ett beslut om att flytta den södra plangränsen för sträckan Stavsjö-Loddby cirka 680 meter norrut. Ny gräns ligger strax norr om Västra Bravikenvägen vid km 106+000. Detta för

att hela Loddby samhälle ska hanteras i denna järnvägsplan (Loddby-Butängen) i stället. Det gör att vissa synpunkter som inkommit i samråd för Stavsjö-Loddby, numera berör denna delsträcka. Det rör synpunkter på Pjältån, Västra Bravikenvägen och synpunkter på järnvägens dragning i närhet till Loddby. Nedan sammanfattas de synpunkter som inkommit. Dessa kommer beaktas i den fortsatta projekteringen.

Synpunkter gällande Pjältån

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

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

Synpunkter gällande Västra Bravikenvägen

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

Synpunkter gällande Loddby

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

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

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

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

3.2.4. Uppdelning av järnvägsplan Loddby-Klinga

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

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

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

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

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

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

I tidigare genomförd 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 foljbrev.

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

Sammanfattning av remissvar samt Trafikverkets bemötande

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

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

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

Östgötatrafiken lämnade synpunkter på en övergripande nivå, detaljerade synpunkter kommer att lämnas i samband med den kommande detaljplaneringen av respektive vägsträcka eller trafikplats. För att kunna erbjuda korta restider önskar Östgötatrafiken att vägnätet, så långt det är möjligt, utformas så

att kollektivtrafikens framkomlighet eller sträckningar inte påverkas negativt. Östgötatrafikens 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 Östgötatrafikens för att inhämta synpunkter och informera.

Allmänheten, enskilda särskilt berörda samt övriga berörda myndigheter och organisationer

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

Sammanfattning av inkomna skriftliga synpunkter samt Trafikverkets bemötande

Några synpunkter har inte inkommit.

3.2.7. Februari-mars 2018 – förslag till spårlinje

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

Länsstyrelsen i Östergötlands län

I februari 2018 skickades en samrådsremiss (2018-02-16) avseende förslag till spårlinje till Länsstyrelsen i Östergötlands län. Utskicket utgjordes av samrådsunderlag med bilagor samt foljebrev. 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. Komplettering 2025-03-05: Trafikverket har i det fortsatta arbetet särskilt utrett påverkan på kulturmiljö, klimatanpassning, buller, barriäreffekter samt risk och säkerhet. Trafikverket har haft en fortsatt löpande dialog med länsstyrelsen om de nämnda frågorna.

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 teknisk infrastruktur som ledningar och liknande.

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

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

Vad gäller bullerpåverkan ska påverkan från all statlig infrastruktur beaktas. Arbetet med bullerberäkningar och bullerskyddsutformning pågår, val av åtgärder styrs av vad som är tekniskt möjligt samt ekonomiskt rimligt. Trafikverket avser att följa riktlinjerna för "nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur" (TDOK 2014:1021). I kommande samråd kommer bullerberäkningar att redovisas samt förslag på bullerskyddsåtgärder. Komplettering 2025-03-05: Resultat av bullerberäkningar samt förslag på bullerskyddsåtgärder redovisades vid samråd hösten 2024. Bullerskyddsskärmar föreslås i Loddby, Herstadberg, vid Norrköpings station samt Lagerhunda.

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 kommer de fastighetsägare och verksamhetsutövare som påverkas att kontaktas.

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

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

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

Ytterligare synpunkter berör Ostlänkens spårdragning, där vissa lyfter att Ostlänken bör förläggas utanför centrala Norrköping i stället 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. Komplettering 2025-03-05: I mars 2020 beslutade Trafikverket att flytta plangränsen vid Loddby för järnvägsplan Stavsjö-Loddby norrut. Det innebär att Pjältån hanteras i järnvägsplan för Loddby-Butängen. I utformningen av Ostlänkens samt Loddbyvägens nya passage över Pjältån har hänsyn tagits till de natur- och kulturvärden som finns utmed ån. Pjältån föreslås ligga kvar i sitt nuvarande läge, och att Ostlänken passerar över ån på en lång järnvägsbro.

3.2.8. Mars/april 2023 – Nytt förslag till spårlinje

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

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

Länsstyrelsen i Östergötlands län

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

Sammanfattning av Länsstyrelsen i Östergötlands läns yttrande samt Trafikverkets bemötande

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

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

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

Trafikverkets svar:

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

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

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

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

Komplettering 2025-03-05: Under det fortsatta projekteringsarbetet har hänsyn tagits till de aspekter som länsstyrelsen belyser avseende dagvattenhantering, omgivningspåverkan, framtida havshöjning, skyddsåtgärder och påverkad trafikinfrastruktur. En löpande samordning har även skett med Norrköpings kommun för att säkerställa en fungerande infrastruktur som tar hänsyn till omgivande värden, boendemiljöer med mera.

Norrköpings kommun

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

Sammanfattning av Norrköpings kommuns remissvar samt Trafikverkets bemötande

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

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

Trafikverkets svar:

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

Allmänheten, enskilda särskilt berörda samt övriga berörda myndigheter och organisationer

Trafikverket informerade om det nya förslaget till spårlinje genom cirka 1 000 brevutskick till enskilda särskilt berörda samt övriga berörda samt genom annonsering i dagspress med hänvisning till ytterligare information på projektets webbplats. Samrådsbrev inklusive informationsfolder skickades ut den 15

februari och samrådsmaterialet publicerades på Trafikverkets hemsida den 3 mars. Eventuella synpunkter önskades skriftligen senast 4 april 2023.

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

Sammanfattning av inkomna skriftliga synpunkter samt Trafikverkets bemötande

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

Trafikverkets svar:

Utifrån det nya regeringsuppdraget där Ostlänken inte längre ingår i ett system av nya stambanor för höghastighetståg utförs under våren 2023 en översyn av trafikeringsrestider och tillgänglighet. Utifrån de nya förutsättningarna analyseras om samhällsnyttan kan förbättras genom bättre funktion, lindrade intrång och konsekvenser eller lägre investeringskostnader. Komplettering 2025-03-05: Norrköpings central har i samband med det avbrutna arbetet med Nya stambanor anpassats för en ökad flexibilitet avseende både nationell och regional tågtrafik med en ökad integrering mellan Ostlänken och Södra stambanan.

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

Trafikverkets svar:

Trafikverket noterar detta och tar med sig det i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen. Komplettering 2025-03-05: Norrköpings central har i samband med det avbrutna arbetet med Nya stambanor anpassats för en ökad flexibilitet avseende både nationell och regional tågtrafik med en ökad integrering mellan Ostlänken och Södra stambanan.

Strålsäkerhetsmyndigheten lyfter i sitt yttrande att magnetfältsnivåer för närliggande bostäder och andra platser där människor vistas varaktigt behöver redovisas i framtida miljökonsekvensbeskrivning. I yttrandet uppmärksammas också Trafikverket på de av Strålsäkerhetsmyndigheten angivna referensvärdena för elektromagnetiska fält från järnvägsanläggningar. Referensvärdena är satta för att med marginal skydda mot alla säkerställda hälsorisker.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för synpunkten. Trafikverket kommer vidare utreda, och säkerställa, att anläggningens magnetfältsnivåer inte överskrider referensvärdena för järnvägsanläggningar. Komplettering 2025-03-05: Beräkningar av elektromagnetiska fält har gjorts för Ostlänken. Beräkningarna visar att två kvarvarande bostäder ligger inom 20 meter från mitten av spåren och därmed riskerar att få ett årsmedelvärde över riktvärdet 0,4µT.

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

Trafikverkets svar:

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

Komplettering 2025-03-05: Utformningen av järnvägsanläggningen har skett samordnat med Norrköpings kommun och Händelöledens genomförbarhet har säkerställts i det arbetet.

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

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

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

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

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

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

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

Trafikverket svar:

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

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

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

Trafikverket svar:

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

Komplettering 2025-03-05: Förslag på utformning av järnvägsanläggningen redovisades vid samråd under hösten 2024. Förslaget innebär att Vikingavägen närmast järnvägen tas i anspråk och en ny sträckning föreslås längre österut. Avvattning av järnvägen och nya vägar har hanterats samordnat med Norrköpings kommun för att säkerställa en god avvattning av nya anläggningar.

Det har inkommit önskemål om bullskyddsåtgärder och efterfrågan av bullerberäkningar.

Trafikverket svar:

Vad gäller bullerpåverkan ska påverkan från all statlig infrastruktur beaktas. Arbetet med bullerberäkningar och bullerskyddsutformning pågår, val av åtgärder styrs av vad som är tekniskt möjligt samt ekonomiskt rimligt. Trafikverket avser att följa riktlinjerna för "nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur" (TDOK 2014:1021). Denna samrådsaktivitet berör föreslagen linje, det vill säga att detaljerna kring anläggningens utformning samt utförligare beskrivningar av dess effekter och konsekvenser är inte framtagna. Detta är något som Trafikverket nu arbetar med och i kommande samråd kommer bullerberäkningar att redovisas samt förslag på bullerskyddsåtgärder. Komplettering 2025-03-05: Resultat från bullerberäkningar samt förslag på bullerskyddsåtgärder redovisades på samråd under hösten 2024. Spårnära bullerskyddsåtgärder föreslås i Loddby, Herstadberg, vid stationen samt Lagerunda.

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

Trafikverkets svar:

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

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

Inventering görs av byggnader inom cirka 100 meter från planerade sprängningsarbeten med avseende på förekomst av känsliga verksamheter och utrustning. En riskanalys görs med avseende på byggnadernas känslighet för vibrationer. Det finns inget generellt riktvärde för vibrationer under byggskede. Riktvärde gällande vibrationer räknas fram för varje byggnad i enlighet med svensk standard SS 4604866:2011 – Vibrationer och stöt – Riktvärden för sprängningsreducerade vibrationer i byggnader. Riktvärdet sätts så att byggnadsskador ska undvikas och baseras på grundläggningsförhållanden, byggnadens konstruktion och användning samt avstånd till sprängningsarbeten. Alla byggnader som ligger inom riskområdet vid sprängning kommer genomgå en besiktning både före och efter sprängningsarbetet för att se om några skador orsakats. Befintliga fastigheters grundläggning och konstruktion behöver analyseras under projektets projekteringsfas, det vill säga under 2023–2025, för att optimera och anpassa produktionsmetod och temporära stödkonstruktioner för att begränsa påverkan på befintliga fastigheter. Komplettering 2025-03-05: Grundläggningsinventering kommer även att ske utifrån påverkan av tillfälliga och permanenta grundvattensänkningar.

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

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

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

Trafikverkets svar:

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

3.2.9. November/december 2024 – förslag till detaljutformning av anläggningen

Samrådsaktiviteten avsåg förslag till anläggningens utformning för Ostlänken på delen Loddby-Butängen i Norrköpings kommun (samrådsmaterial daterat 2024-11-13).

Samrådsmaterialet innehöll följande underlag:

- Plan- och illustrationskartor
- Digital samrådsportal med beskrivning av planförslaget och dess konsekvenser
- PM Beskrivning av planförslaget och dess konsekvenser (spegling av samrådsportal)
- Samrådsredogörelse
- Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) för samråd
- Bullerutbredningskartor

Länsstyrelsen i Östergötlands län

I november 2024 skickades en samrådsremiss till Länsstyrelsen i Östergötlands län för deras yttrande. Som svar inkom länsstyrelsens med ett yttrande den 13 februari 2025.

Sammanfattning av Länsstyrelsen i Östergötlands läns synpunkter samt Trafikverkets bemötande

Projektet påverkar i viss mån de riksintressen som finns i området, men bedöms inte orsaka någon påtaglig skada på motstående riksintressen. Länsstyrelsen påpekar att riksintresset för kulturmiljövård ska bli föremål för omprövning och revidering och att slutlig bedömning kan därför behöva uppdateras. Natura 2000-områden finns i närheten, men länsstyrelsen delar Trafikverkets bedömning att dessa inte kommer att påverkas av projektet.

Länsstyrelsen bedömer att planförslaget i huvudsak får en lämplig lokalisering och utformning samt att planförslaget ligger i linje med kommunens översiktsplan och detaljplaner. Nedan följer en redogörelse för respektive delområde i underlaget för samråd.

På sträckan **Västra Bravikenvägen-Pjältån** påverkas natur- och kulturmiljöer vid Pjältån, vilket kräver stor försiktighet vid utförande. Länsstyrelsen betonar vikten av god gestaltning av den nya Loddbyvägen, med hänsyn till landskapsbild och översvämningsrisker. Vägen bör utformas för gång- och cykeltrafik. Det är också viktigt att området mellan den nya vägen och järnvägen kan skötas om på ett ändamålsenligt sätt, samt att den tillfälliga trumman för Pjältån under byggtiden utformas för att minimera störningar för uter och annat vattenanknutet djurliv.

Länsstyrelsen ser positivt på anläggandet av bullerskyddsskärmar vid **Loddby** för att minska störningar och att detta kommer minska störningarna jämfört med idag. Utformningen av skärmarna bör studeras med hänsyn till landskapsbild och närmiljö. Fastigheter som berörs av fastighetsnära bullerskydd bör inventeras bebyggelsehistoriskt för att bedöma behov av särskild hänsyn. Länsstyrelsen anser att en ny idrottsplats behövs på grund av Ostlänkens intrång. För sträckan mellan Loddby och Herstadberg påtalas behov av arkeologiska åtgärder.

Vid **Herstadberg** ser länsstyrelsen positivt på föreslagna bullerskyddsskärmar för att minska störningarna. Samtidigt påverkar bullerskyddsskärmarna landskapsbild och länsstyrelsen betonar vikten av omsorgsfull gestaltning. Fastigheter som berörs av fastighetsnära bullerskydd bör inventeras bebyggelsehistoriskt för att bedöma behov av särskild hänsyn. Det finns även fyra flerbostadshus inom 30 meter från järnvägen, vilket kräver skyddsåtgärder för att uppnå en rimlig risknivå, och detta behöver utredas vidare.

Vid **Marieborg** finns risk för översvämningar på grund av framtida havsnivåhöjningar och länsstyrelsen betonar vikten av anpassningar av höjdsättning och konstruktioner för att undvika skador till följd av detta. Den nya vägbron och det breddade järnvägsområdet påverkar viktiga natur- och kulturmiljöer. Länsstyrelsen ser positivt på förslaget att placera vägbron söder om den befintliga bron för att skydda trädmiljön väster om järnvägen. Samtidigt kommer intrång i skyddsvärda miljöer ske öster om järnvägen och det är viktigt att intrången minimeras så långt som möjligt. Brons gestaltning bör anpassas till områdets kulturvärden, och borttagna alléträd måste kompenseras. Vidare måste bullerskyddsåtgärder beakta byggnadernas karaktär och tågbullrets påverkan på ljudmiljön vid folkhögskolans lokaler utredas. Länsstyrelsen informerar om att det sannolikt förekommer markföroreningar sydväst om Marieborgsvägen.

Inom **Kommendantvägen** betonar länsstyrelsen vikten av skyddsåtgärder för att begränsa risken för olyckor som kan påverka risknivån vid intilliggande Sevesoanläggningar. Eventuellt behov av bullerskyddsåtgärder vid den befintliga skolan väster om järnvägen bör kommenteras och beaktas vid behov. Länsstyrelsen efterlyser även en motivering till det föreslagna arbetsområdet söder om Marieborgs folkhögskola.

Johannisborgsförbindelsen och järnvägsbanken ger en stor påverkan på landskapsbilden. Länsstyrelsen efterfrågar en omsorgsfull gestaltning som beaktar infrastrukturens påverkan på kulturmiljövärdena vid Johannisborgs slottsruin och Norra promenaden. Länsstyrelsen betonar även riskperspektivet, med två korsande transportleder för farligt gods och närhet till två Sevesoanläggningar. Riskerna måste utredas vidare för att klargöra behovet av skyddsåtgärder för att säkerställa en rimlig risknivå. Slutligen framhåller länsstyrelsen vikten av samplanering med kommunens dagvattenkanal.

Vid **Stationsområdet** kommer den nya stationsbron att ge en stor påverkan på miljön på grund av omfattande rivning av bebyggelse och ökade störningar. En hög ambitionsnivå för järnvägens utformning gällande säkerhet efterfrågas för att säkerställa att allvarliga olyckor kan undvikas. Räddningstjänstens framkomlighet och åtkomst måste beaktas särskilt. Bullerskyddsskärmar vid den nya stationsbron är positiva och den nya stationsbron bör gestaltas omsorgsfullt för att minimera negativ påverkan på stadsbilden. Länsstyrelsen betonar vikten av samplanering med Norrköpings kommun och kollektivtrafikmyndigheter under byggande och drift. Länsstyrelsen framhåller vikten av att begränsa intrången i kvarteret Vulkan så långt som möjligt för att värna kulturmiljön och att särskild utredning krävs för att studera påverkansrisk och behov av skyddsåtgärder för kvarvarande byggnader. Vad gäller dagvattensystem för området ser länsstyrelsen att det är mycket angeläget att ett sådant system säkerställs och kommer till i ett tidigt skede. Frågan har stor betydelse även under byggtiden och måste samplaneras med Norrköpings kommun. Samplanering med Norrköpings kommun är även avgörande för att minska störningar under byggtiden för närliggande fastigheter och trafiksituationen i centrala Norrköping.

Vid **Lagerlunda** betonar länsstyrelsen vikten av att bullerstörningar, risker samt gestaltningen av järnvägens sidoområden inklusive bullerskyddsskärmar behandlas omsorgsfullt. Hälsoaspekterna av den föreslagna teknikgårdens lokalisering måste också belysas närmare.

Länsstyrelsen saknar en sammanställning av hur dagvattnet kommer att ledas under drift- och byggskedet. Redovisningen behöver ses över i sin helhet för att bli mer enhetlig och för att säkerställa att tekniska och miljömässiga konsekvenser tas omhand. Byggnader och anläggningar anlagda på rustbädd samt äldre träd kan även skadas av tillfälliga grundvattenförändringar och det är därför viktigt att detta beaktas vid inventeringen av kulturmiljöer som kan påverkas av grundvattenavsänkningar.

Länsstyrelsen lämnade även synpunkter på innehåll och bedömningar i det utkast till miljökonsekvensbeskrivning som presenterades under samrådet, bland annat gällande kulturmiljö, miljö kvalitetsnormer och byggskedets miljökonsekvenser.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för ett konkret yttrande med frågor att utreda vidare. Trafikverket och Norrköpings kommun har en löpande dialog och samarbete där många av ovan nämnda frågor hanteras, bland annat för att säkerställa en så omsorgsfull gestaltning som möjligt och för att begränsa negativ påverkan under byggtiden. En dialog pågår även med berörda kollektivtrafikhuvudmän för att säkerställa en så effektiv trafikering som möjligt under byggtiden. Parallellt med Trafikverkets arbete med järnvägsplanen driver kommunen stadsutvecklingsfrågor kopplat till genomförandet av Ostlänken. Ytterligare samråd kommer att genomföras med länsstyrelsen efter behov.

En del i Trafikverkets samarbete med Norrköpings kommun handlar också om att säkerställa att den kommunala och statliga anläggningen fungerar som en helhet, bland annat avseende hantering av dagvatten samt påverkan på allmän trafik och gång- och cykeltrafik. Järnvägsplan och MKB kommer att ses över för att förtydliga konsekvenser för trafik och fastigheter samt hur dagvattnet kommer att hanteras under såväl bygg- som driftskedet.

Många av de frågor som länsstyrelsen lyfter kommer att bearbetas vidare inför det att MKB lämnas in till länsstyrelsen för godkännande samt granskningen av järnvägsplanen och miljökonsekvensbeskrivningen. Exempelvis vad gäller produktionsplaneringen och motiven för järnvägsplanens tillfälliga markanspråk. Även påverkan på kulturmiljön (bland annat kvarteret Vulkan), risker och hälsoaspekter (bland annat elektromagnetiska fält) och förslag till skyddsåtgärder inom en rad frågor är exempel på frågor som kommer att utredas vidare och fördjupas i det fortsatta arbetet. Kända föroreningar har kartlagts och hänsyn kommer att tas i områden där föroreningar förekommer. Vad gäller grundvattenavsänkningens påverkan på byggnader och anläggningar samt äldre träd tackar Trafikverket för länsstyrelsens inspel. Denna fråga kommer att utredas vidare i det fortsatta arbetet med tillståndsansökan för vattenverksamhet och redovisas översiktligt i MKB.

Vad gäller bullerberörda fastigheter har inventering för dessa skett för att klarlägga behovet av bullerbegränsande åtgärder. Åtgärdernas exakta utförande är dock inget som fastställs i järnvägsplanen. Trafikverket kommer därför att ta med sig frågan om bebyggelsehistorisk inventering av bullerberörda bostäder till arbetet med bygghandlingen där exakt utförande av de fastighetsnära bullerskyddsåtgärderna klarläggs.

Trafikverket kommer att ta till sig länsstyrelsens synpunkter på innehåll och bedömningar i MKB och bearbeta dessa vidare till dess att MKB lämnas in till länsstyrelsen för godkännande. Frågor kan komma att tas upp för fortsatt dialog på samrådsmöten med länsstyrelsen.

Norrköpings kommun

I november 2024 skickades en samrådsremiss till Norrköpings kommun för deras yttrande. Som svar inkom kommunen med sitt yttrande den 28 januari 2025.

Sammanfattning av Norrköpings kommuns remissvar samt Trafikverkets bemötande

Norrköpings kommun ser positivt på järnvägsplanen. Ostlänken beskrivs helt avgörande för att komma till rätta med de svåra kapacitetsproblem som under lång tid hämmat utvecklings- och tillväxtpotentialen i stråket Östergötland-Stockholm. Med Ostlänken erhålls kraftigt förbättrade resmöjligheter mot såväl

Stockholm som Linköping och innebär en unik chans för Norrköping att positionera sig ännu starkare som regional motor.

För Norrköpings kommun är det överordnade målet att säkra Ostlänkens genomförande och få full utväxling på de möjligheter som den nya järnvägen innebär. Det är angeläget att i det fortsatta arbetet fortsätta optimera utifrån järnvägens funktionalitet och ekonomi. Förutom järnvägens barriäreffekter ser kommunen att bullerpåverkan, klimatanpassning och järnvägens byggskede är de största utmaningarna.

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

Trafikverkets svar:

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

Övriga berörda myndigheter och organisationer

Trafikverket tog emot cirka 60 skriftliga synpunkter, varav cirka 35 kom från myndigheter och organisationer. De myndigheter och organisationer, utöver Länsstyrelsen i Östergötlands län och Norrköpings kommun, som yttrat sig är följande:

BRF Kopparslagaren efterfrågar en besiktning av fastigheten innan bygget av Ostlänken startar. Föreningen anser även att en värdesäkring av lägenheterna behövs under byggtiden, det vill säga en ersättning vid försäljning av lägenheterna om priserna faller i jämförelse med lägenheter i andra delar av Norrköping och/eller med priser före byggstarten. Föreningen önskar även byte eller ekonomisk ersättning för tomtförlusten samt önskar att den planerade vändplanen vid den egna fastigheten vänds söderut för att minska intrånget fastigheten. Föreningen har även ytterligare önskemål som gäller utformningen av kommunala gator.

Trafikverkets svar:

Fastigheter som bedöms riskera utsättas för vibrationer, sättningar eller ligger inom riskområdet vid sprängningar kommer att genomgå en besiktning innan byggstart/sprängningsarbeten. Eventuella skador som uppstått till följd av arbetena kommer att följas upp och ersättas av Trafikverket. I det fall en fastighet påverkas av permanent markintrång ersätts fastighetsägaren för den värdeminskning som fastigheten drabbas av. Trafikverket har ingen möjlighet att värdesäkra fastigheter. Åtgärder har däremot vidtagits för att begränsa störningar under byggtiden och vid den färdiga anläggningen, exempelvis bullerskyddsåtgärder för att uppfylla de riktvärden som finns i Ostlänkens tillåtighetsbeslut. Byggtiden för de justeringar som görs av Södra stambanan i anslutning till Lagerlunda bedöms i dagsläget även vara kortare än byggtiden för Ostlänken i övrigt, dock minst 4 år. Störningarna under byggtiden i anslutning till Lagerlunda är således inte lika långvariga som på andra delar av delsträckan.

Trafikverket har normalt sett ingen ersättningsmark att erbjuda, utan ersätter ekonomiskt den skada som uppkommer för fastighetsägaren och eventuella rättighetsinnehavare till följd av markintrånget. 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.

Den serviceväg som ansluter till vändplanen har efter samrådet tagits bort. Efter samrådet har dock även en justering skett av järnvägslinjen österut som medför att intrånget från järnvägsanläggningen

kvarstår. Det nya intrånget är dock mindre jämfört med det som presenterades vid samrådet. Vändplanen hanteras av Norrköpings kommun i den detaljplan som upprättas för området.

Synpunkter som rör utformning av kommunala gator såsom Fredriksdalsgatan hänvisas till Norrköpings kommun.

BRF Lötby uttrycker stor oro för avståndet mellan Ostlänken och deras hus, inte enbart på grund av buller utan även vibrationer från den dumpertrafik som kommer att transportera byggmassorna. Föreningen efterfrågar besiktning av husens skick, ansvar för eventuella skador och åtgärder för att begränsa buller, damm och avgaser som skulle kunna påverka boendesituationen under den tid som bygget pågår i området. Föreningen tycker inte att det är acceptabelt med buller och oljud under en så lång tid som det beskrivs i samrådshandlingarna och önskar att bullerskyddsskärmarna sätts upp tidigt under byggskedet för att minska störningarna. Föreningen ser även negativt på värdeminskningen på fastigheterna och undrar om det i stället är möjligt med inlösen av de fastigheter som ligger närmast Ostlänken. Föreningen önskar vidare diskussion med Trafikverket kring den ekonomiska ersättningen eller möjligheten att bygga ersättningsfastigheter i Loddby. Gång- och cykeltunneln under Södra stambanan används dagligen av boende i Loddby för att ta sig till kollektivtrafik, jobb, skola och fritidsaktiviteter och föreningen kräver att den inte stängs av under byggtiden. Att oskyddade trafikanter ska behöva ta sig till Herstadberg eller färdas längs Västra Bravikenvägen anses vara en mycket dålig lösning. Föreningen undrar även hur länge Västra Bravikenvägen kommer att vara avstängd och informerar om att skolbussen kör denna väg under skolarbetet.

Trafikverkets svar:

Fastigheter som bedöms riskera utsättas för vibrationer, sättningar eller ligger inom riskområdet vid sprängningar kommer att genomgå en besiktning innan byggstart/sprängningsarbeten. Eventuella skador som uppstått till följd av arbetena kommer att följas upp och ersättas av Trafikverket.

För att minska bullerstörningar under byggperioden arbetar Trafikverket med olika åtgärder enligt en åtgärdstrappa. Några exempel på bullerdämpande åtgärder under byggtiden kan vara tystare arbetsmetoder, begränsning av arbetstid och andra typer av temporära bullerskyddsåtgärder. De permanenta bullerskyddsskärmarna kan däremot inte anläggas tidigt under byggskedet då dessa i sådana fall skulle vara i vägen för anläggningsarbetena. De fastighetsnära bullerskyddsåtgärder (exempelvis fasadåtgärder och/eller skyddad uteplats) som behövs för att klara riktvärden under drifttiden kan däremot vidtas i ett tidigt skede.

Trafikverket har förståelse för det missnöje som finns kopplat till avstängningen av gång- och cykeltunneln under Södra stambanan under byggtiden. Eftersom en stor mängd transporter med de massor som behövs för bygget av denna delsträcka kommer att ske förbi gång- och cykelvägen bedömer Trafikverket att det inte är möjligt att upprätthålla gång- och cykeltrafiken ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. En tillfällig bro över Södra stambanan, Ostlänken, den tillfälliga byggvägen längs järnvägslinjen och Loddbyvägen hade fått en dålig funktion för cykeltrafik på grund av stora höjdskillnader och blivit mycket kostsam. Efter samrådet har Trafikverket inlett en dialog med Norrköpings kommun för att diskutera vilka lösningar som är möjliga att vidta för att mildra konsekvenserna av denna avstängning.

Den avstängning som krävs av Västra Bravikenvägen planeras pågå under ett par dagar. Avstängningen planeras genomföras under en storhelg för att i så stor utsträckning som möjligt begränsa påverkan på yrkestrafik, skolskjuts och privatpersoners resor eftersom det dagliga resandet under storhelger är lägre jämfört med en vardag. Trafikverket kommer tidigt att informera allmänhet,

verksamhetsutövare och fastighetsägare i området när en sådan totalavstängning planeras. Under avstängningen kommer vägtrafiken att ledas om via Händelö.

E.ON Energidistribution AB meddelar att de inom området för järnvägsplanen har ett befintligt elnät som består av markförlagda ledningar, transformatorstationer och kabelskåp. E.ON informerar om vilka begränsningar och föreskrifter som råder intill företagets anläggningar. E.ON:s utgångspunkt är att bibehålla anläggningarna i befintligt utförande och läge samt att kostnader för eventuell anpassning eller skada som uppstår på anläggningarna bekostas av Trafikverket. En förutsättning för att järnvägsplanen ska kunna genomföras är att en överenskommelse måste träffas om vilka åtgärder som ska vidtas. Det är därför viktigt med en fortsatt dialog i den ledningssamordning som pågår. E.ON påtalar även att Vattenfall har ett regionalt elnät inom området, varav de också bör höras i frågan.

Trafikverkets svar:

Trafikverket noterar detta och kommer fortsatt samordna ledningsfrågan med E.ON. Vattenfall har ingått i samrådsretsen och har yttrat sig över järnvägsplanen.

E.ON/Navirum Energi AB meddelar att befintliga ledningar för fjärrvärme finns inom arbetsområdet och att såväl tillfälliga som permanenta omläggningar kommer att krävas vid genomförandet av Ostlänken och den omkringliggande bebyggelsen.

Trafikverkets svar:

Trafikverket noterar detta och kommer fortsatt samordna ledningsfrågan med E.ON/Navirum Energi AB.

Herstadbergs vägförening anser att tung trafik bör undvikas på föreningens vägar för att begränsa slitage samt att det slitage som inte kan undvikas behöver åtgärdas efter byggtiden. Den nya Vikingavägen måste utformas för att extra underhåll inte ska uppstå och dimensioneras för en ökad fordons- och cykeltrafik. Likaså anser föreningen att den nya vägbron över järnvägen behöver bli bredare än dagens bro och att det är viktigt att bron är på plats i god tid då det är den enda vägförbindelsen från Herstadberg. Föreningen ser positivt på den nya gång- och cykelvägen söderut och önskar att den belyses. Den teknikyta som Trafikverket vill nyttja är placerad på föreningens mark där det idag finns en skridskobana och ett förråd. Dessa behöver flyttas eller ersättas. Föreningen informerar vidare om att det i området växer mycket parkslide och att det är viktigt att detta hanteras under byggtiden för att den inte sprider sig vidare i området. Slutligen anser föreningen att det är av ytterst vikt att buller från järnvägen minimeras och att bullerskyddet utformas för att inte stå ut allt för mycket i landskapet, exempelvis genom plantering av träd och buskar.

Trafikverkets svar:

Eventuella skador som uppstår under byggtiden till följd av Trafikverkets arbeten kommer att ersättas. Vikingavägen ligger inom detaljplanlagt område och Norrköpings kommun ansvarar för att detaljplanera den nya sträckningen av vägen. Trafikverket kommer i ett genomförandeval avtala om detaljprojekteringen och utbyggnaden av vägen innan den kan överlämnas till vägföreningen genom en lantmäteriförrättning. Herstadbergsvägens nya bro över Ostlänken och Södra stambanan kommer att bli bredare än dagens bro, vilket möjliggör för en separat gång- och cykelbana över bron. Utformningen av bron sker i samverkan mellan Trafikverket och Norrköpings kommun. Den nya bron kommer att anläggas tidigt och till dess att bron står klar kommer trafiken fortsatt att nyttja den befintliga vägbron. Norrköpings kommun ansvarar för den nya gång- och cykelvägen mellan Herstadberg och Marieborg och eventuella synpunkter om dess utformning hänvisas till kommunen.

För det tillfälliga markanspråket under byggtiden ersätts fastighetsägaren och eventuella rättighetsinnehavare ekonomiskt för den skada som uppkommer till följd av markanspråket. 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 tackar för informationen om förekomsten av parkslide i området. För att undvika spridning av invasiva arter kommer inventering ske inför byggskedet i områden där massor ska användas/hanteras utmed hela järnvägslinjen. Trafikverkets riktlinjer för hantering av invasiva främmande arter kommer att följas och invasiva främmande arter kommer att bekämpas.

Bullerskyddsåtgärder föreslås längs delsträckan där så krävs för att innehålla de riktvärden som angetts i Ostlänkens tillåtighetsbeslut. Dessa riktvärden går till stor del i linje med praxis som utgår från infrastrukturproposition 1996/97:53, svensk standard, svenska byggregler och Naturvårdsverkets vägledningar.

Vad gäller plantering av vegetation vid bullerskyddsskärmar utför Trafikverket generellt sett ingen planering av högre buskvegetation eller träd inom Trafikverkets mark. Avskärmande buskvegetation kan utföras av markägaren på den egna fastigheten.

Jernhusen anser att Ostlänken ger en unik möjlighet att förbättra mobilitetslösningar genom att stärka kopplingen mellan järnväg och andra trafikslag, särskilt den regionala trafiken. En överblickbar station är avgörande för att säkerställa god tillgänglighet och smidiga pendlingsresor. Samarbete mellan Norrköpings kommun, Trafikverket, trafikoperatörer och fastighetsutvecklare är viktigt för att skapa en attraktiv bytesnod för resenärer när Ostlänken öppnar år 2035. Norrköpings centralstation kommer att påverkas såväl permanent som tillfälligt under byggtiden. Trafikverket behöver precisera hur och när i tid som tillfälliga kopplingar mellan den gamla och nya stationen kommer att behövas. Jernhusen uttrycker vidare oro över betydande intrång på sina fastigheter, såväl tillfälligt som permanent, vilket kan försvåra att bedriva nuvarande verksamheter på fastigheterna eller till värdeminskning. Jernhusen efterfrågar en samordning kring intrångseffekter och en tidig dialog med Trafikverket för att minimera påverkan. Jernhusen förutsätter att stationsbyggnad under järnvägsbron kommer att tillåta stadigvarande verksamhet med avseende på buller, vibrationer, risk, brandskydd, elektromagnetiska fält med mera. Jernhusen ser positivt på Ostlänken och hoppas på fortsatt samverkan för att säkerställa en funktionell och trygg resenärsupplevelse under byggtiden.

Trafikverkets svar:

Trafikverket genomför en dialog med berörda parter gällande Norrköpings nya centralstation för att säkerställa en fungerande helhet även under byggtiden. Frågan om att säkerställa en fungerande helhet är dock komplex på grund av behovet av provisorier under en lång period. Dialogen med berörda parter kommer att fortgå och fördjupas allt eftersom arbetet med järnvägsplan, produktionsplanering och bygghandling fortskrider.

Trafikverket arbetar för att anläggningen ska möjliggöra verksamheter under den nya stationsbron. Planering av vilken typ av verksamhet som ska möjliggöras under den nya stationsbron hanteras av Norrköpings kommun i detaljplanprocessen.

Linköpings kommun ser mycket positivt på att planeringen för Ostlänken går framåt och att projektets tillkomst är av stort värde för Norrköping, Linköping, hela regionen och Sveriges fortsatta tillväxt och utveckling. Kommunen konstaterar att underlaget är gediget och omfattande och finner att samarbetet med Norrköpings kommun gällande det kombinerade samrådet (detaljplan och järnvägsplan)

inspirerande och nytänkande. Linköpings kommun ser fram emot fortsatt god samverkan i det gemensamma arbetet med Ostlänken.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för yttrandet och ser fram emot fortsatt god samverkan med Linköpings kommun.

Loddbysamfällighetsförening är i grunden positiv till att Ostlänken byggs, men oroar sig för dess påverkan på fastighetsvärdena, särskilt under byggtiden, och kräver att få ta del av det medfinansieringsavtal som upprättats mellan Norrköpings kommun och Trafikverket. Påverkan på Loddbysamhälle är stort under byggtiden och samfällighetsföreningen kräver en samordnare på Norrköpings kommun som tar ansvar för föreningens intressen. Samfällighetsföreningen föreslår att befintlig gång- och cykeltunnel ersätts med en tunnel även för bilar under Ostlänken och Södra stambanan med anslutning mot Ströbogatan då trafiksäkerheten längs Västra Bravikenvägen beskrivs som bristande. Föreningen kräver att gång- och cykeltunnel hålls öppen under hela byggtiden, då denna frekvent nyttjas av boende i Loddbysamhälle för att ta sig till och från kollektivtrafik, jobb, skola och fritidsaktiviteter. Genom att anlägga en ny tunnel enligt föreningens förslag kan samma byggmetod användas som för den nya järnvägsbron över Västra Bravikenvägen och avstängningen således begränsas till en storhelg. Samfällighetsföreningen har även synpunkter på den nya dragningen av Loddbysvägen, där föreningen föreslår en ny dragning öster om den bostadsfastighet som vägen passerar i närheten av för att begränsa påverkan på miljön runt Pjältån. En sådan dragning av Loddbysvägen kan även anslutas i en ny korsning till Västra Bravikenvägen och skulle förbättra sikten i korsningen. Föreningen trycker på att det vid en sådan dragning är viktigt att ta hänsyn till de rekreativvärden som finns i området. Föreningen kräver att alla fastigheter som ligger utmed Ostlänken och tillhör samfällighetsföreningen får bullerdämpande åtgärder. Föreningen kräver att en bullerskyddsvall anläggs mellan Ostlänken och den bostadsfastighet som ligger längst upp i norr. Slutligen lyfter föreningen en stor oro för störningar från buller, vibrationer och damm. Påverkan måste minimeras och föreningen kräver att buller- och vibrationsmätningar samt bullerdämpande åtgärder vidtas under byggtiden. Föreningen anser vidare att det inte är rimligt att allt material som krävs för bygget av delsträckan passerar Loddbysamhälle. Föreningen har även detaljfrågor som rör mängd, form och intensitet på byggtrafiken samt undrar vem som har tillsynsansvaret under byggtiden. Föreningen informerar att Fodervägen inte har bärlast för tung trafik och att vägen måste besiktas och återställas efter att arbetet med Ostlänken är slutfört. Föreningen önskar att teknikgården i området flyttas norr om Pjältån och att anslutningsvägen till Södra stambanans teknikbuss ändras. Slutligen begär föreningen att de fastigheter som eventuellt behöver lösas in återuppbyggs på ny mark inom Loddbysamhälle och att boende får framföra sina önskemål innan beslut fattas.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har förståelse för fastighetsägarens oro över påverkan under både bygg- och driftskedet. När en järnvägsanläggning av den här storleken ska byggas kan detta inte göras utan att omgivningen påverkas, men Trafikverket arbetar för att begränsa påverkan så långt det är möjligt med hänsyn till en mängd aspekter. Störningar under byggskedet kommer att följas upp av Trafikverket kontinuerligt och åtgärder kommer att vidtas vid behov. Samfällighetsföreningen har delgetts medfinansieringsavtalet. Medfinansieringsavtalet har upprättats mellan Norrköpings kommun och Trafikverket och reglerar respektive parts finansiella ansvar och åtaganden utifrån det upphöjda stationsläget.

Trafikverket bedömer inte att det är aktuellt med att ersätta befintlig gång- och cykeltunnel med en vägtunnel. En sådan lösning hade inneburit att en helt ny järnvägsbro hade behövt anläggas för Södra stambanan. För att kunna bygga detta hade trafiken på järnvägen behövt stängas av vilket hade inneburit en större påverkan på järnvägsrafiken. Trafikverket har förståelse för det missnöje som

finns kopplat till avstängningen av gång- och cykeltunneln under Södra stambanan under byggtiden. Eftersom en stor mängd transporter med de massor som behövs för bygget av denna delsträcka kommer att ske förbi gång- och cykelvägen bedömer Trafikverket att det inte är möjligt att upprätthålla gång- och cykeltrafiken ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. En tillfällig bro över Södra stambanan, Ostlänken, den tillfälliga byggvägen längs järnvägslinjen och Loddbyvägen hade fått en dålig funktion för cykeltrafik på grund av stora höjdskillnader och blivit mycket kostsam. Efter samrådet har Trafikverket inlett en dialog med Norrköpings kommun för att diskutera vilka lösningar som är möjliga att vidta för att mildra konsekvenserna av denna avstängning.

Trafikverket tackar för förslaget till ny dragning av Loddbyvägen men bedömer att samfällighetsföreningens förslag inte föranleder några avgörande fördelar jämfört med det förslag som presenterats i samrådshandlingen. Samfällighetsföreningens förslag till ny dragning av Loddbyvägen skulle innebära ett större intrång och fragmentering i jordbruksmark, högre anläggningskostnader till följd av att vägen blir längre samt att vägen kommer närmare bebyggelsen i Loddby. Av dessa anledningar kommer Trafikverket inte att gå vidare med samfällighetens förslag till ny dragning av Loddbyvägen.

Spårnära bullerskyddsåtgärder, i form av en bullerskyddsskärm, och fastighetsnära bullerskyddsåtgärder kommer att vidtas för de byggnader som är bullerberörda. Fastighetsnära åtgärder (exempelvis fasadåtgärder och/eller skyddad uteplats) kommer att erbjudas de fastigheter som inomhus riskerar överskrida de riktvärden som angetts i Ostlänkens tillåtlighetsbeslut. En bullerskyddsvall bedöms inte lämpligt, då en sådan vall hade inneburit ett större markanspråk, större påverkan på Loddbyvägens dragning samt intrång i de fastigheter som ligger närmast Ostlänken.

För att minska bullerstörningar under byggperioden arbetar Trafikverket med olika åtgärder enligt en åtgärdstrappa. Några exempel på bullerdämpande åtgärder under byggtiden kan vara tystare arbetsmetoder, begränsning av arbetstid och andra typer av temporära bullerskyddsåtgärder. För vibrationer sätts riktvärden så att byggnadsskador ska undvikas och baseras på grundläggningsförhållanden, byggnadens konstruktion, kulturvärden, användning samt avstånd till byggnadsarbeten. Alla byggnader som ligger inom riskområdet vid markarbeten kommer att genomgå en besiktning både före och efter markarbetena för att se om några skador orsakats.

Produktionsplaneringen befinner sig ännu i ett tidigt skede. En tidig beräkning har bedömt antalet transporter förbi Loddby till cirka 100–200 fordon per dag under den mest intensiva perioden. Under andra delar av byggtiden bedöms trafikmängden vara lägre. Tillsynsansvaret varierar beroende på vad frågan gäller, men generellt faller tillsynsansvaret till stor del på miljöskyddsmyndigheten hos kommunen eller länsstyrelsen.

En stor del av de massor som krävs för bygget av delsträckan Loddby-Butängen kommer att levereras från bygget av Kolmårdstunneln, som planlagts inom delsträckan Stavsjö-Loddby. Dessa massor kommer att transporteras med lastbil längs det allmänna vägnätet från Kolmårdstunneln till upplagsytan norr om Västra Bravikenvägen för att därefter mellanlagras, lastas om till dumpertrafik och transporteras vidare längs järnvägslinjen för bygget av Loddby-Butängen. Då Södra stambanan blockerar tillfarten till Ostlänken och det endast finns ett fåtal passager av Södra stambanan som är lämpliga ur ett trafiksäkerhetsperspektiv behöver massorna passera Loddby oavsett om upplagsytan skulle vara placerad norr eller söder om Loddby.

Entreprenören har endast rätt att använda de enskilda vägar som markerats med tillfällig nyttjanderätt i järnvägsplanens plankartor. Befintliga vägar som kommer att användas av Trafikverket under byggtiden kommer att besiktas innan och efter byggskedet och vid behov kommer

åtgärder att vidtas för att säkerställa exempelvis bärighet. Eventuella skador som uppstår till följd av Trafikverkets arbete kommer att ersättas antingen ekonomiskt eller att Trafikverket ersätter den aktuella vägen.

Teknikgårdar måste anläggas med ett specifikt intervall längs järnvägen, därmed är Trafikverkets möjligheter att flytta den aktuella teknikgården begränsade. Den aktuella teknikgården är tekniskt möjligt att flytta till en plats precis norr om Pjältån. Dock ser Trafikverket att det vid denna plats stundtals finns instängt vatten och att en sådan placering skulle kräva att avvattningen i området arbetas om helt och hållet. Sammantaget gör detta att Trafikverket inte bedömer det som fördelaktigt att flytta den aktuella teknikgården. Teknikgården har anpassats i längs- och höjdled för att minska det visuella intrycket i landskapet. Behovet av servicetrafik till detektorkiosken är lågt (något enstaka besök per månad) och därför bedömer Trafikverket att det är motiverat att nyttja befintlig infrastruktur i så stor utsträckning som möjligt. På grund av den begränsade trafiken ser Trafikverket risken för konflikt med gång- och cykeltrafiken som liten och frågan har även förankrats med Norrköpings kommun, som är väghållare för gång- och cykelvägen.

Det kommer inte att bli aktuellt med inlösen av fastigheter i Loddby till följd av järnvägsplanen.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) vill uppmärksamma att Norrköping är ett område med betydande översvämningsrisk. Länsstyrelsen i Östergötlands län har tagit fram en riskhanteringsplan med analyser, mål och åtgärder för infrastruktur och kommunikationer i Norrköping. Nya hot- och riskkartor kommer att tas fram under 2025 och riskhanteringsplanen kommer att revideras under 2026–2027. Vidare meddelar MSB att de ansvarar för att lämna uppgifter till länsstyrelsen om områden som myndigheten bedömer är av riksintresse för totalförsvarets anläggningar (civila delen) och att järnvägsplanen potentiellt berör ett sådant riksintresse som utreds av myndigheten. MSB ser fram emot en fortsatt dialog med Trafikverket kring detta.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar med sig frågan i det fortsatta projekteringsarbetet och ämnar fortsatt föra en dialog med MSB.

Norrköpings hamn AB (NHAB) är positiva till den långsiktiga förändringen som genomförandet av Ostlänken innebär, med dess positiva effekter på kapacitet för gods- och persontrafik samt stärkt attraktivitet för regionen. NHAB betonar vikten av att minimera störningar för hamnverksamhetens transporter under byggtiden och att väginfrastrukturen bör stödja tyngre och längre vägtransporter. NHAB efterfrågar tydligare information om planerade avstängningar och vill säkerställa att specialtransporter till och från hamnen inte störs. De uttrycker oro över hur byggprojektet kan påverka godstrafiken och betonar behovet av att upprätthålla funktionaliteten för godsflöden under hela byggtiden.

Trafikverkets svar:

Arbetet med produktionsplaneringen befinner sig ännu i ett tidigt skede och kommer att förfinas allt eftersom arbetet med järnvägsplan och bygghandling fortsätter. För att möjliggöra anläggandet av den nya järnvägsbron över Västra Bravikenvägen kommer det bli nödvändigt med en totalavstängning. Denna totalavstängning planeras till en storhelg för att så långt som möjligt begränsa påverkan för allmänheten och verksamheter. Trafikverket kommer i god tid innan att informera allmänhet och verksamhetsutövare inför en sådan totalavstängning eller andra tillfälliga begränsningar av vägtrafiken.

PostNord påtalar att trafiken under byggtiden förbi deras fastighet kommer att få stor påverkan och att säkerhetsaspekten för deras medarbetare och kunder är något som Trafikverket måste ta i beaktande.

Trafikverkets svar:

Arbetet med produktionsplaneringen befinner sig ännu i ett tidigt skede, men en del i detta arbete är att säkerställa en trafiksäker miljö i anslutning till Ostlänkens arbetsområde för passerande allmänhet och yrkesverksamma. Trafikverket har inlett ett arbete för att se över möjligheten att minska de tillfälliga ytorna i anslutning till PostNords verksamhet på fastigheten Butängen 2:5. Vid fastigheten Zinken 3 kommer spåranslutningen behöva stängas på grund av ombyggnationen av Södra stambanan under en längre period.

Region Östergötland är positiva till att arbetet med planeringen av Ostlänken fortlöper. För Region Östergötland är det högt prioriterat att anläggningen kommer till stånd för att realisera förstorade och integrerade arbets-, studie och bostadsmarknader. Norrköpings nya centralstation har en viktig roll att fylla för att kunna realisera dessa nyttor. Region Östergötland ser att beskrivningen runt uppställningsspår inklusive service behöver förtydligas och ser ett behov av fortsatt dialog mellan Trafikverket, Region Östergötland och Norrköpings kommun för att säkerställa anläggning och kringanläggning till uppställningsspår med service. Detta för att trafikoperatörer ska kunna driva den önskade regionala och mellanregionala tågtrafiken. Påverkan på kapaciteten på Södra stambanan under delar av byggtiden i form av enkelspårdrift är konsekvenser som järnvägsföretagen behöver anpassa sig till. Region Östergötland ser det därför av största vikt att Trafikverket i tidigt skede skapar de planerings- och kommunikationskanaler med järnvägsföretagen som krävs för att kunna upprätthålla den trafik som bedöms samhällsviktig och skapa förutsättningar för att hitta lösningar med ersättande busstrafik. Region Östergötland avslutar med att det är angeläget att planering och genomförande fortlöper enligt tidplan så att mållår för trafikstart hålls. Detta förutsätter att samverkan och samplanering mellan Trafikverket, Norrköpings kommun och Region Östergötland fortsätter.

Trafikverkets svar:

Gällande påverkan på järnvägstrafiken under byggtiden arbetar Trafikverket för att begränsa påverkan på järnvägstrafiken så långt som det är möjligt. Trafikverket planlägger för nya uppställningsspår och dessa planeras rymmas och anläggas inom befintlig järnvägsfastighet norr om Norrköpings nya centralstation i höjd med Karlsro. Denna funktion kommer dock först kunna nyttjas fullt ut efter det att Ostlänken och Södra stambanans färdigställts. En dialog och samverkan pågår med berörda aktörer gällande förvaltning av uppställningsspåren samt tillhörande service. Trafikverket ser fram emot en fortsatt god samverkan med Region Östergötland i denna fråga.

Region Sörmland betonar att Norrköping är en viktig nod och start- och målpunkt för boende, arbetande och besökande till Sörmland. Det är därför viktigt med en robust järnvägsanläggning som möter morgondagens behov. Regionen menar att det är viktigt att järnvägsanläggningen utformas så att Södra stambanan och Ostlänken integreras vid Norrköpings nya centralstation för att möjliggöra en flexibel och robust tågtrafik. Region Sörmland saknar en beskrivning i järnvägsplanen av hur Trafikverket tar hand om omloppsnära tjänster och menar att det är av yttersta vikt att Trafikverket ordnar detta för tågtrafiken. Avslutningsvis understryker regionen behovet av att tågtrafiken förmår fungera under hela byggskedet då Norrköping är bytespunkten för att nå övriga Östergötland och södra Sverige från Sörmland.

Trafikverkets svar:

Gällande påverkan på järnvägstrafiken under byggtiden arbetar Trafikverket för att begränsa påverkan på järnvägstrafiken så långt som det är möjligt. Trafikverket har anpassat spårutformningen så att Ostlänken och Södra stambanan integreras vid Norrköpings nya

centralstation. Trafikverket planlägger för nya uppställningsspår och dessa planeras rymmas och anläggas inom befintlig järnvägsfastighet norr om Norrköpings nya centralstation i höjd med Karlsro. Denna funktion kommer dock först kunna nyttjas fullt ut efter det att Ostlänken och Södra stambanans färdigställts. En dialog och samverkan pågår med berörda aktörer gällande förvaltning av uppställningsspåren samt tillhörande service. Trafikverket ser fram emot en fortsatt god samverkan med Region Sörmland i denna fråga.

SMHI anser att den MKB som ingått i samrådet inte är tillräckligt komplett för att myndigheten ska kunna få en fullständig överblick. SMHI önskar få möjligheten att i ett senare skede få ta del av underliggande utredningar och avsnitt i MKB som har bäring på SMHI:s kompetensområde är färdigställda.

Trafikverkets svar:

Trafikverket ämnar genomföra ett kompletterande samråd med SMHI avseende myndighetens kompetensområde vid ett senare tillfälle för att presentera ett utförligare material. När miljökonsekvensbeskrivningen skickas till länsstyrelsen för godkännande samt järnvägsplan och miljökonsekvensbeskrivning ställs ut för granskning kommer materialet att vara komplett.

Statens fastighetsverk (SFV) förvaltar fastigheten för Johannisborgs slottsruin som ligger i direkt anslutning till planområdet. Delar av befästningen är idag riven, och inom dessa delar har Trafikverket bland annat Trafikverket lokstallar. Detta område ska Trafikverket i och med ombyggnationen lämna och denna situation leder till att kulturmiljön kan förbättras. SFV ställer frågan om området som Trafikverket lämnar kan ingå i en kompensationsåtgärd för kulturmiljön. SFV uttrycker vidare en oro för att vibrationer och stomljud kan komma att påverka stabiliteten för slottsruinens vallar och posttornet och efterfrågar att ett kontrollprogram upprättas. Den vattenfyllda vallgraven runt slottsruinen saknar tillflöde och får sitt vatten från omkringliggande mark. SFV ser allvarligt på om grundvattennivån sänks eller markvattnet påverkas då detta skulle kunna medföra en ökad växtlighet runt vallgraven som SFV förutsätter att Trafikverket röjer för att återställa vattenspegeln vid byggskedets slut. SFV ser positivt på att, om möjligt, utnyttja vallgraven som fördröjningsmagasin för ytvatten efter projektets avslut, men avvisar bestämt möjligheten att utnyttja vallgravens kapacitet under byggskedet. En sänkt grundvattennivå kan även komma att påverka posttornet negativt genom sättningar eller ras. Detta måste kontrolleras genom grundvattenmätningar under såväl bygg- som driftskede och vid behov måste skyddsinfiltration vidtas. SFV ser mycket positivt på att den upphöjda centralstationen samt Johannisborgsförbindelsen kan skapa nya möjligheter till visuell kontakt med slottsruinen och ser gärna att information om slottsruinen på något sätt inkorporeras på plattformen. Slutligen anser SFV att de tillfälliga nyttjanderätter som föreslås i direkt anslutning till det statliga byggnadsminnet inte får utökas eller överskrida sina gränser så att skada på det statliga byggnadsminnet uppstår. Rester av befästningen kan finnas under och i markytan, vilket gör att en arkeologisk undersökning behöver utföras.

Trafikverkets svar:

I samrådshandlingarna presenterades ett utredningsområde för grundvatten. Det är inom detta område fysiska åtgärder i vattenområden eller grundvattenavsänkning bedömdes kunna förekomma med stor säkerhetsmarginal. Utredningsområdet är en första översiktlig beräkning av påverkansområdet. Inom det kommande miljöprövningsarbetet så tas ett mer precist beräknat påverkansområde för grundvatten fram. Påverkansområde definierar det område inom vilket det bedöms ske en grundvattenavsänkning och där inventering sker av riskexponerade objekt.

Slottsruinen och vallgraven som omger denna ligger utanför påverkansområdet för grundvatten. Detta betyder att det inte kommer att ske någon grundvattenavsänkning på platsen. Det föreligger

därmed ingen risk för sättningsskador på återstående slottsruin eller någon risk att dränera vallgraven som en följd av anläggandet av Ostlänken.

Trafikverket tillser avrinning från anläggning som rinner till kommunala dagvattennätet. Det står däremot SFV fritt fram att i dialog med Norrköpings kommun utveckla lösningar för nyttjande av vallgraven som fördröjningsmagasin. Trafikverket har inte för avsikt att använda vatten från vallgraven under produktion.

Då området runt de gamla lokstallarna återlämnas, och Ostlänken i sig inte innebär att funktioner och värden för kulturmiljön runt Johannisborgs slottsruin går förlorade, har Trafikverket tyvärr ingen möjlighet att nyttja området som en stärkande åtgärd för kulturmiljön. Det står däremot SFV fritt fram att i dialog med Norrköpings kommun (i det fall det är kommunal mark) vidta stärkande åtgärder efter det att Trafikverket lämnat marken.

Trafikverket kommer att arbeta vidare och klarlägga exakt behov av tillfälliga nyttjanderätter allt eftersom arbetet med produktionsplaneringen fortskrider. Det slutliga förslaget till markanspråket kommer att presenteras när järnvägsplan och miljökonsekvensbeskrivning ställs ut för granskning. Trafikverkets arbeten kommer att begränsas till dessa ytor. Fornlämningar som riskerar beröras av Ostlänken kommer att förundersökas för att fastställa dess omfattning. Arkeologisk förundersökning kräver tillstånd enligt kulturmiljölagen och prövas av länsstyrelsen.

Strålsäkerhetsmyndigheten anser att kommande MKB bör redovisa magnetfältsnivåer för närliggande bostäder och andra platser där människor varaktigt vistas där magnetfältsnivåerna förväntas bli förhöjd. Det är sedan miljöbalken som ska beaktas då bedömning görs om eventuellt behov av exponeringsbegränsande åtgärder.

Trafikverkets svar:

Frågan om magnetfältsnivåer kommer att studeras vidare i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen och MKB och en utförligare redovisning av påverkan på närliggande bostäder och andra platser där människor varaktigt vistas kommer att presenteras inför att miljökonsekvensbeskrivningen skickas till länsstyrelsen för godkännande samt järnvägsplan och miljökonsekvensbeskrivning ställs ut för granskning.

Vattenfall Eldistribution AB påminner om de riktlinjer och skyddsåtgärder som måste vidtas vid arbeten intill och påverkan på företagets ledningar. Vattenfall ser bekymmer med den etableringsyta som föreslås tas i anspråk söder om Loddby. Denna yta ligger under Vattenfalls högspänningsledning som här passerar järnvägen. Vattenfall anser att Trafikverket behöver hitta en ny placering av denna etableringsyta.

Trafikverkets svar:

Ur ett produktionsplaneringsperspektiv ser Trafikverket att det finns behov av en etableringsyta söder om Loddby. Efter samrådet har den aktuella etableringsytan justerats norrut så att ytan i sitt nya läge inte ligger under Vattenfalls högspänningsledning.

Vi Villaägare begär att Ostlänken utformas så bullernivåerna från järnvägen inte bara uppfyller dagens gränsvärden utan även framtidens krav på låga bullernivåer, oavsett vind- och vädersituation. Vi Villaägare begär att rälsnära bullerdämpande avskärmningar anläggs i samband med bygget av Ostlänken. Föreningens begär att detta ska uppfyllas även i ytterområdena och inte bara i eller invid de centrala delarna av Norrköping.

Trafikverkets svar:

De bullerskyddsåtgärder som föreslås har dimensionerats utifrån de riktvärden som angetts i Ostlänkens tillåtlighetsbeslut. Dessa riktvärden går till stor del i linje med praxis som utgår från infrastrukturproposition 1996/97:53, svensk standard, svenska byggregler och Naturvårdsverkets vägledning. Trafikverket kan inte ta hänsyn till teoretiska bullernivåer så som de hade sett under en annan praxis eller kravställning.

Östsvenska handelskammaren (ÖHK) anser att det är angeläget att arbetet med Ostlänken genom Norrköping avancerar enligt plan. Ostlänken har stor betydelse för Norrköpings framtida utveckling och tillväxt, näringslivet har länge investerat och engagerat sig i förberedelserna. Det är därför viktigt att bygget inte försenas. Företagen och regionen är beroende av den utvidgade arbetsmarknadsregionen, utökad pendling, förbättrade godstransporter och tillväxtfrämjande stadsutveckling som Ostlänken innebär. Trygghetsfrågan kopplat till den upphöjda stationen blir viktig och ÖHK sätter tillit till att Trafikverket och Norrköpings kommun hittar gemensamma lösningar för att få till ett bra resultat. ÖHK vill också lyfta betydelsen av samordning kopplat till frågor om uppställningsspår. Det beskrivs som glädjande att både Trafikverket och Norrköpings kommun är med i samarbetet Störningsfri stad, men ÖHK betonar även vikten av dialog med näringslivet inför och under byggtiden, i syfte att förankra och så långt som möjligt mildra effekterna för näringslivet på grund av nedsatt trafikering och totalavstängningar. ÖHK avslutar med att poängtera det fortsatta stora behovet att även utöka kapaciteten i järnvägsnätet väster om Linköping.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har ett pågående samarbete med Norrköpings kommun gällande en mängd frågor som rör Norrköpings nya centralstation. Trafikverket planlägger för nya uppställningsspår och dessa planeras rymmas och anläggas inom befintlig järnvägsfastighet norr om Norrköpings nya centralstation i höjd med Karlsro. Denna funktion kommer dock först kunna nyttjas fullt ut efter det att Ostlänken och Södra stambanans färdigställts. En dialog pågår med berörda aktörer gällande förvaltning av uppställningsspåren samt tillhörande service. Arbetet med produktionsplaneringen befinner sig ännu i ett tidigt skede och kommer att förfinas allt eftersom arbetet med järnvägsplan och bygghandling fortsätter. Dialog i denna fråga kommer att ske med relevanta och berörda aktörer. Gällande påverkan på järnvägstrafiken under byggtiden arbetar Trafikverket för att begränsa påverkan på järnvägstrafiken så långt som det är möjligt.

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

- Sveriges Geologiska Undersökning (SGU)

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

- Folkhälsomyndigheten
- Försvarsmakten
- Havs- och vattenmyndigheten
- Jordbruksverket
- Lantmäteriet
- Länsstyrelsen i Södermanlands län
- Polismyndigheten Region Öst
- Skogsstyrelsen

- Statens Geotekniska Institut (SGI)
- STF Bråvalla
- Sveriges Åkeriföretag

Allmänhet och enskilda särskilt berörda

Trafikverket informerade om förslag till anläggningens utformning genom cirka 1 000 brevutskick till enskilda särskilt berörda samt övriga berörda samt genom annonsering i dagspress med hänvisning till ytterligare information på projektets webbplats. Samrådsbrev skickades ut den 4 november och samrådsmaterialet publicerades på Trafikverkets hemsida den 15 november. Eventuella synpunkter önskades skriftligen senast 13 december 2024.

Trafikverket tog emot drygt 60 skriftliga synpunkter, varav cirka 25 kom från fastighetsägare och allmänhet.

Sammanfattning av inkomna skriftliga synpunkter av övergripande karaktär samt Trafikverkets bemötande

Ett yttrande lyfter frågan om Trafikverket övervägt att endast bygga en station mellan Norrköping och Linköping och att det vore bra för regionen att börja samarbeta och inte konkurrera på grund av gammalt groll. Ytterligare ett yttrande ställer sig frågande till varför beslutsfattarna inte gillar den tidigare utredningen "Godsspår nordväst" som skulle kunna medföra att antalet spår vid den nya centralstationen skulle kunna minskas från de planerade åtta spåren till sex spår. Ett sådant "Godsspår nordväst" skulle även kunna minska bullernivåerna utmed Stockholmsvägen, Enebymo och Fyrby samt vid de kommande bostäderna i Butängen.

Trafikverkets svar:

Regeringen fattade i juni 2018 beslut om att ge så kallad tillåtlighet att bygga en dubbelspårig järnväg för höghastighetståg mellan Järna och Linköping inom den korridor som redovisats i det kartmaterial som presenterats under samrådet. Stationer för resandeutbyte planeras i Vagnhärad, Nyköping, Skavsta, Norrköping och Linköping. Detta beslut innebär att Ostlänken måste förhålla sig till och planläggas inom denna korridor. Detta innebär att Trafikverkets uppdrag således inte innefattar "Godsspår nordväst".

Sammanfattning av inkomna skriftliga synpunkter i delområde Västra Bravikenvägen-Pjältån samt Trafikverkets bemötande

En synpunkt inkommer kring den planerade avstängningen av Västra Bravikenvägen vid lanseringen av den nya järnvägsbron för Ostlänken. Den yttrande anser att denna avstängning, även om den planeras till en storhelg, kommer att påverka många av de boende i Loddby då många är hemma lediga och då tvingas åka en ordentlig omväg för att ta sig till Jursla/Åby.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har förståelse för att en avstängning av Västra Bravikenvägen också kommer ha en påverkan på privatpersoners resor. Under storhelger är det vardagliga resandet lägre, då människor inte reser till och från jobb, skola och fritidsaktiviteter på samma sätt som under en vardag. På så sätt ser Trafikverket att påverkan på människors dagliga resande och yrkestrafiken blir som allra minst om denna avstängning förläggs till en storhelg.

Ett yttrande anser att det är orimligt att produktionsytorna vid Västra Bravikenvägen ska förse hela delsträckan med material och massor. Den yttrande beskriver en oro för hur detta ska drabba Loddby

under byggtiden och att Trafikverket och Norrköpings kommun i stället borde använda delar av Ingelsta golfbana eller områden runt Herstadberg och den intilliggande marinan som produktionsytor.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har förståelse för oron över påverkan under byggskedet. När en järnvägsanläggning av den här storleken ska byggas kan detta inte göras utan att omgivningen påverkas, men Trafikverket arbetar för att begränsa påverkan så långt det är möjligt med hänsyn till en mängd aspekter. Störningar under byggskedet kommer att följas upp av Trafikverket kontinuerligt och åtgärder kommer att vidtas vid behov.

De upplagsytor som föreslås har identifierats i samråd med Norrköpings kommun och har så långt som möjligt samordnats med den kommunala planeringen. En stor del av de massor som krävs för bygget av delsträckan Loddby-Butängen kommer att levereras från bygget av Kolmårdstunneln, som planlagts inom delsträckan Stavsjö-Loddby. Dessa massor kommer att transporteras med lastbil längs det allmänna vägnätet från Kolmårdstunneln till upplagsytan norr om Västra Bravikenvägen för att därefter mellanlagras, lastas om till dumpertrafik och transporteras vidare längs järnvägslinjen för bygget av Loddby-Butängen. Då Södra stambanan blockerar tillfarten till Ostlänken och det endast finns ett fåtal passager av Södra stambanan som är lämpliga ur ett trafiksäkerhetsperspektiv behöver massorna passera Loddby oavsett om upplagsytan skulle vara placerad norr eller söder om Loddby.

Sammanfattning av inkomna skriftliga synpunkter i delområde Loddby samt

Trafikverkets svar

En fråga inkommer vad det innebär att Ostlänkens spårlinje söder om Loddby samhälle går strax utanför den tillåtighetsprovade korridoren.

Trafikverkets svar:

Regeringen fattade i juni 2018 beslut om att ge så kallad tillåtlighet att bygga en dubbelspårig järnväg för höghastighetståg mellan Järna och Linköping inom den korridor som redovisats i det kartmaterial som presenterats under samrådet. Detta beslut innebär att Ostlänken måste förhålla sig till och planläggas inom denna korridor. Inom denna korridor ska spår och övriga fasta anordningar som krävs för spårens bestånd, drift och brukande rymmas. Överträdelser av korridoren får dock göras om det finns särskilda skäl för detta, efter tillstånd från länsstyrelsen. Vid Loddby görs en sådan överträdelse för att kunna behålla Södra stambanan i befintligt läge på en så lång sträcka som möjligt samt för att få till en spårlinje för Ostlänken som möjliggör för trafik i hastigheter så nära 250 km/tim som möjligt. Länsstyrelsen gav i maj 2023 tillåtelse för överträdelserna av tillåtighetskorridoren.

Ett yttrande inkommer från en fastighetsägare där hen meddelar att de instämmer i de synpunkter som skickats in från Loddby samfällighetsförening. Ytterligare ett yttrande instämmer i samfällighetens förslag om att befintlig gång- och cykeltunnel under Södra stambanan ska ersättas med en ny större tunnel med bilväg samt gång- och cykelbana samt ett yttrande som instämmer i att boende som påverkas av eventuella inlösen ska få vara med och påverka var fastigheterna i sådana fall ska återuppbyggas.

Trafikverkets svar:

Se svar till Loddby samfällighetsförening i avsnittet Övriga berörda myndigheter och organisationer ovan.

Flera yttranden anser att det faktum att gång- och cykeltunneln under Södra stambanan skulle stängas av under byggtiden skulle försvåra möjligheten att ta sig till och från kollektivtrafik, jobb, skola och fritidsaktiviteter och att detta inte kan försämrats under en så pass lång tid som bygget pågår. Önskemål inkommer även om att gång- och cykelvägen mellan Loddby och Herstadberg rustas upp och ges

belysning om det är denna väg som gående och cyklister förväntas använda under den tid som gång- och cykeltunneln under Södra stambanan är avstängd.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har förståelse för det missnöje som finns kopplat till avstängningen av gång- och cykeltunneln under Södra stambanan under byggtiden. Eftersom en stor mängd transporter med de massor som behövs för bygget av denna delsträcka kommer att ske förbi gång- och cykelvägen bedömer Trafikverket att det inte är möjligt att upprätthålla gång- och cykeltrafiken ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. En tillfällig bro över Södra stambanan, Ostlänken, den tillfälliga byggvägen längs järnvägslinjen och Loddbyvägen hade fått en dålig funktion för cykeltrafik på grund av stora höjdskillnader och blivit mycket kostsam. Efter samrådet har Trafikverket inlett en dialog med Norrköpings kommun för att diskutera vilka lösningar som är möjliga att vidta för att mildra konsekvenserna av denna avstängning.

Norrköpings kommun ansvarar för den nya gång- och cykelvägen mellan Loddby och Herstadberg och eventuella synpunkter om dess utformning hänvisas till kommunen.

Yttranden inkommer även från fastighetsägare där de meddelar att de inte instämmer i det yttrande som Loddby samfällighetsförening eller BRF Lötby skickat in. Den yttrande tycker inte det är rimligt att ersätta gång- och cykeltunneln under Södra stambanan med en ny tunnel för vägtrafik.

Trafikverkets svar:

Se svar till Loddby samfällighetsförening och BRF Lötby i avsnittet Övriga berörda myndigheter och organisationer ovan.

Ytterligare ett yttrande inkommer från en fastighetsägare i Loddby som meddelar att de i huvudsak instämmer i Loddby samfällighetsförenings yttrande, med undantag för föreningens förslag på ny dragning av Loddbyvägen. Den yttrande menar att samfällighetsföreningens förslag skulle påverka den egna fastigheten alltför negativt. Den yttrande undrar varför Loddbyvägen inte skulle kunna dras i en rakare linje över den kulle som finns intill Pjältån.

Trafikverkets svar:

Gällande Loddby samfällighetsförenings förslag till ny dragning av Loddbyvägen, se svar till samfällighetsföreningen i avsnittet Övriga berörda myndigheter och organisationer ovan. Gällande en rakare dragning av Loddbyvägen har detta alternativ tidigare studerats vid framtagandet av samrådshandlingarna men valts bort. Anledningen till detta är att en sådan dragning hade påverkat de höga natur- och kulturvärden som finns i skogsområdet runt Pjältån öster om Loddbyvägens befintliga dragning. På grund av närheten till Ostlänken hade ett sådant alternativ även inneburit kostsamma stabilitetsåtgärder för Loddbyvägen.

Ett yttrande instämmer inte i förslaget om att dra Loddbyvägen över det så kallade "fabriksområdet", detta då det området nyttjas för promenader och naturupplevelser.

Trafikverkets svar:

Se svar ovan.

Ett yttrande menar att det bästa alternativet för ny dragning av Loddbyvägen är den lösning som påverkar minst antal boende. Att flytta Loddbyvägen enligt samfällighetsföreningens förslag påverkar fler fastigheter negativt. Den yttrande undrar i stället om den dragning av Loddbyvägen som föreslås i

samrådshandlingarna kan flyttas lite längre ifrån den bostadsfastighet som vägen passerar i närheten av och undrar vilka anledningar som finns till den dragning som presenterats.

Trafikverkets svar:

Den föreslagna dragningen av den nya Loddbyvägen har anpassats för att uppfylla de krav som finns på vägutformningen, bland annat avseende hastighet. Den föreslagna dragningen har även anpassats för att minska intrång i de höga natur- och kulturvärden som finns i skogsområdet runt Pjältån öster om Loddbyvägens befintliga dragning.

En fråga inkommer om hur mycket byggtrafik det handlar om i anslutning till Loddby och hur detta kommer att påverka lokaltrafiken.

Trafikverkets svar:

Produktionsplaneringen befinner sig ännu i ett tidigt skede. En tidig beräkning har bedömt antalet transporter förbi Loddby till cirka 100–200 fordon per dag under den mest intensiva perioden. Under andra delar av byggtiden bedöms trafikmängden vara lägre. Denna trafik kommer att köra längs järnvägslinjen och inte belasta det allmänna vägnätet i anslutning till Loddby. Endast de enskilda vägar som markerats med tillfällig nyttjanderätt i järnvägsplanens plankartor kommer att nyttjas av Trafikverkets entreprenör. Produktionsplaneringen är ett pågående arbete och kommer att förfinas allt eftersom arbetet med järnvägsplan och bygghandling fortskrider.

En fråga inkommer gällande ersättning för skador som uppstår under byggtiden. Lämnar Trafikverket enbart ekonomisk ersättning, och täcker den ersättningen i så fall hela den kostnad som uppstår för samfälligheten att återställa vägen till tidigare skick?

Trafikverkets svar:

Entreprenören har endast rätt att använda de enskilda vägar som markerats med tillfällig nyttjanderätt i järnvägsplanens plankartor. De befintliga vägar som nyttjas tillfälligt under byggtiden kommer att besiktas innan och efter byggskedet. Skador som uppstår under byggtiden till följd av Trafikverkets arbeten ersätts ekonomiskt eller genom att Trafikverket återställer vägen till ursprungligt skick.

En boende i Loddby utgår från att alla i Loddby anser att det ska anläggas en 4 meter hög bullervall mellan Ostlänken och samtliga berörda fastigheter.

Trafikverkets svar:

Trafikverket planerar för en cirka 500 meter lång bullerskyddsskärm vid Loddby. Bullerskyddsskärmen börjar strax söder om gång- och cykeltunneln under Södra stambanan och sträcker sig till en plats strax söder om Loddby IP. Höjden på bullerskyddsskärmen uppgår till 4,5 meter närmst bebyggelsen längs Fodervägen, i övrigt uppgår höjden till 3 meter. Höjden har anpassats för att klara de riktvärden som angetts i Ostlänkens tillåtlighetsbeslut. En bullerskyddsvall bedöms inte lämpligt, då en sådan vall hade inneburit ett större markanspråk, större påverkan på Loddbyvägens dragning samt intrång i de fastigheter som ligger närmast Ostlänken.

Boende i Loddby undrar vad den etableringsyta som kommer att ligga mellan Loddby och Herstadberg kommer att innebära för boende i Loddby. Hur nära ligger ytan till Loddby och kommer samfälligheten att få ersättning för den tillfälliga nyttjanderätten eller är det den som äger marken? Den yttrande undrar även hur arbetarna ska ta sig till denna yta och uttrycker en stark oro för entreprenörsbostäder vid fotbollsplanen i Loddby och att detta ska påverka Loddby negativt.

Trafikverkets svar:

Efter samrådet har den aktuella etableringsytan justerats norrut, efter önskemål från Vattenfall, så att ytan i sitt nya läge inte ligger under Vattenfalls högspänningsledning. Etableringsytans nya placering ligger cirka 200 meter söder om Loddby. Ersättning för den tillfälliga nyttjanderätten utgår till den fastighetsägare vars mark tillfälligt nyttjas samt den som har nyttjanderätt eller någon annan särskild rättighet på den aktuella platsen (exempelvis jordbruksarrendatorer). Entreprenören kommer att ta sig till och från etableringsytan längs järnvägslinjen och några transporter kommer inte att ske genom Loddby samhälle. Den föreslagna ytan söder om Loddby planeras för uppställning av bodar, maskiner och kranar som krävs för byggarbetet. Även byggmaterial såsom spontar, pålar, formar och armering kommer att kunna hanteras på etableringsytan. Trafikverket ser inte något behov av tillfälliga bostäder på den aktuella etableringsytan.

En fråga inkommer gällande skrivning i samrådshandlingarna om att enskilda vägar som ersätts kommer få en bredd om minst 4 meter. Den yttrande undrar vilka enskilda vägar det gäller, då den yttrande menar att det inte finns möjlighet till en 4 meter bred väg i många delar av Loddby.

Trafikverkets svar:

Enbart de enskilda vägar som direkt påverkas av intrång från den planerade anläggningen kommer att ersättas. I Loddbys fall gäller detta enbart en kortare del av Loddbyvägen, Fodervägen och Hagvägen allra närmast Ostlänken. Övriga delar av gatunätet i Loddby, som inte påverkas av Ostlänkens planerade dragning, kommer inte att ersättas.

**Sammanfattning av inkomna skriftliga synpunkter i delområde Herstadberg samt
Trafikverkets svar**

Ett yttrande har synpunkter på boendemiljön för de flerbostadshus som är belägna längs den befintliga Vikingavägen. Flerbostadshusen påverkas negativt av Ostlänken till den grad att de kan bli obrukbara eller svåra att sköta om. Den yttrande anser inte heller att någon kommer vilja flytta in i husen under den tid som bygget pågår och att det hade varit bättre om flerbostadshusen kunde lösas in i stället.

Trafikverkets svar:

Trafikverket kommer efter samrådet att fortsatt utreda påverkan på de aktuella bostadsfastigheterna utifrån buller, vibrationer och elektromagnetiska fält och kompletterande samråd med aktuell fastighetsägare kommer att genomföras vid behov.

En synpunkt inkommer gällande Ostlänkens intrång på Ingelsta golfbana. Den yttrande önskar att den teknikgård som anläggs i anslutning till golfbanan, samt servicevägen till och från teknikgården, justeras för att begränsa intrånget på golfbanan. Den yttrande anser även att servicevägen kommer innebära problem för de som nyttjar golfbanan att ta sig mellan några av golfbanans håll.

Trafikverkets svar:

Teknikgårdar måste anläggas med ett specifikt intervall längs järnvägen, därmed är Trafikverkets möjligheter att flytta den aktuella teknikgården begränsade. Efter samrådet har servicevägens sträckning norr om den nya vägbron kortats ned för att begränsa intrånget i golfbanan. I övrigt har inga förändringar skett av servicevägen, då vägen redan anpassats så långt som det är möjligt för att begränsa intrånget i golfbanan.

Det tillfälliga markanspråket under byggskedet tillåter att byggtrafiken separeras från gång- och cykeltrafiken vid golfbanan i så stor utsträckning som möjligt. Även andra typer av tillfälliga skyddsåtgärder kan komma att vidtas för att säkerställa en trafiksäker miljö. Under driftskedet kommer servicevägen inte att vara stängslad (annat än i direkt anslutning till själva

järnvägsanläggningen). Servicetrafiken till teknikgården kommer att vara begränsad och således kommer servicevägen att kunna nyttjas av allmänheten och inte försvåra för besökare vid golfbanan att ta sig mellan banans olika håll.

Sammanfattning av inkomna skriftliga synpunkter i delområde Marieborg samt Trafikverkets svar

En fastighetsägare påpekar behovet av parkeringsplatser vid Marieborgs folkhögskola, både under och efter byggnation av järnväg och vägbro. Behovet av de parkeringsplatser som tas i anspråk eller nyttjas kommer att bestå efter det att Trafikverket tvångsinlöst kommunens mark som folkhögskolan har tomträtt på. Trafikverket måste ersätta kommunen ekonomiskt för detta och komma överens om var och hur parkeringsplatserna ska återställas. Fastighetsägaren lyfter även att man ser problem med att få till en ny tillfart till sina två fastigheter söder om den nya vägbron, att detta kommer sänka värdet på fastigheterna och att det kommer försvåra drift och underhåll av fastigheterna.

Trafikverkets svar:

Trafikverket för en dialog med Marieborgs folkhögskola och Norrköpings kommun gällande helhetsfrågan vid Marieborg. Detta gäller bland annat parkering, tillfart, gång- och cykelväg, påverkan på byggnadsmiljön och allén. Framtida lösning för parkering och tillfartsvägar kommer dock inte att redovisas i Trafikverkets planhandlingar utan kommer att hanteras i genomförandeavtal mellan tomträttshavare, Norrköpings kommun och Trafikverket.

Sammanfattning av inkomna skriftliga synpunkter i delområde Kommendantvägen samt Trafikverkets svar

Ett yttrande inkommer från en fastighetsägare i området som påtalar vikten av att anläggandet av Ostlänken tar hänsyn till befintliga in- och utfarter samt väg för verksamheten under byggtiden. Detta då verksamheten på den aktuella fastigheten är beroende av att tung trafik kan röra sig obehindrat till och från fastigheten.

Trafikverkets svar:

Trafikverket arbetar för att tillgång till fastigheter längs Kommendantvägen ska upprätthållas under hela byggtiden. Generellt kan det dock råda begränsad hastighet förbi Trafikverkets arbetsområde eller förekomma kortare avstängningar om ett arbetsmoment kräver detta. Inför och under byggnationen kommer Trafikverket informera allmänhet och fastighetsägare om och när en eventuell omledning eller kortare avstängning planeras. Längs de norra delarna av Kommendantvägen är utrymmet dock mer begränsat och det pågår ett arbete med att utreda hur framkomligheten för fastighetsägare ska säkerställas på denna sträcka. Detta arbete sker i samverkan mellan Trafikverket och Norrköpings kommun.

En verksamhetsutövare informerar om att de bedriver verksamhet vid en fastighet som de hyr vid Karlsro Marina och att de förutsätter att Trafikverket framgent för en dialog med fastighetsägaren så att verksamheten kan fortgå i vanlig ordning under byggskedet.

Trafikverkets svar:

Utöver Trafikverkets järnvägsplan pågår även en kommunal detaljplanering vid den aktuella fastigheten. Trafikverket, tillsammans med Norrköpings kommun, har varit i kontakt med den aktuella fastighetsägaren gällande påverkan under byggtiden.

Sammanfattning av inkomna skriftliga synpunkter i delområde Stationsområdet samt Trafikverkets svar

Ett par yttranden har inkommit från fastighetsägare i Butängenområdet som ifrågasätter järnvägsplanen markanspråk på den egna fastigheten.

Trafikverkets svar:

Det tillfälliga markanspråket intill den nya stationsbron kommer att ses över och minskas där så är möjligt med hänsyn till möjligheten att bygga anläggningen. För de fastigheter som berörs av permanent intrång från den nya stationsbron kommer detta intrång tyvärr inte att kunna undvikas. De fastigheter som ligger inom det permanenta markanspråket för den nya stationsbron kommer att lösas in av Trafikverket, ersättningen motsvarar fastighetsvärdet plus 25 procent. De fastigheter som ligger inom det tillfälliga markanspråket kommer att nyttjas av Trafikverket under byggtiden och fastighetsägaren och eventuella rättighetsinnehavare kommer att få ersättning för den skada som uppkommer till följd av markanspråket. Efter byggtiden kommer Trafikverket att återlämna marken till fastighetsägaren. Mer information kring Trafikverkets ersättningsregler med mera finns att läsa i "Väg eller järnväg på min mark – hur får jag ersättning?" som kan laddas ner från Trafikverket hemsida.

Ett yttrande inkommer med en fråga om hur lång och bred den nya stationsbron kommer att bli.

Trafikverkets svar:

Den nya stationsbron blir cirka 950 meter lång och cirka 93 meter som bredast. I brons ytterkanter i väst och öst är stationsbron något smalare, cirka 90 meter.

En yttrande anser att Ostlänken inte borde anläggas med en upphöjd station utan att den nya järnvägen i stället borde anläggas i tunnel.

Trafikverkets svar:

Jordarterna i området runt Butängen består av postglacial finlera och jorddjupet uppgår till cirka 20–30 meter. Ett tunnelbygge på denna plats hade inneburit en avsevärt dyrare anläggning och en mycket stor påverkan under byggtiden. Detta eftersom en tunnel hade behövt byggas mycket djupt under mark alternativt att stora områden runt tunnelrören hade behövt schaktas upp för att kunna anlägga en sådan tunnel. Området runt Butängen och Centrala Norrköping ligger vidare inom riskområdet för översvämningar till följd av höga havsvattennivåer och en järnvägstunnel i detta område hade således inneburit en större risk för att järnvägsanläggningen skulle översvämmas till följd av höga havsvattennivåer.

Sammanfattning av inkomna skriftliga synpunkter i delområde Lagerlunda samt Trafikverkets svar

Ett yttrande inkommer från fastighetsägare i Lagerlunda med synpunkter på de bullerskyddsskärmar som föreslås längs Södra stambanans östra sida. Den yttrande önskar att höjden begränsas till lägsta möjliga för att klara bullerkraven samt har önskemål på gestaltningen av bullerskyddsskärmen (bland annat genomsiktighet, materialval och kulör). Ytterligare en yttrande beskriver en oro för att bullerskyddsskärmar ska leda till skuggning på den egna fastigheten.

Trafikverkets svar:

De bullerskyddsåtgärder som föreslås har dimensionerats utifrån de riktvärden som angetts i Ostlänkens tillåtighetsbeslut. Trafikverket har studerat placering, längd och höjd för bullerskyddsskärmar och begränsat höjden till lägsta möjliga för att klara riktvärdena. Efter samrådet har Trafikverket inlett ett arbete med att se över och utreda lämpliga bullerskyddsåtgärder i

Lagerlunda utifrån åtgärdernas effekt, tekniska genomförbarhet och samhällsekonomi. Komplettering 2025-12-18: Efter samrådet 2024 har bullerskyddsskärmen förbi Lagerlunda reviderats. Föreslagen bullerskyddsskärmen har förkortats och ansluter till befintlig låg spårnära bullerskyddsskärm i höjd med Linnégatan. Kompletterande fastighetsnära bullerskyddsåtgärder utreds för att innehålla gällande riktvärden.

Gestaltningen av Ostlänkens bullerskyddsskärmar följer generellt sett en projektgemensam utformning. En genomsiktlig bullerskyddsskärm har lägre bullerabsorberande egenskaper (på grund av materialvalet) och vid en sådan utformning behöver det säkerställas att riktvärden för buller vid berörda bostadsfastigheter efterlevs. Frågan om genomsiktighet kommer att utredas vidare. Bullerskyddsskärmaras slutgiltiga gestaltning beslutas genom den kommunala bygglovsprocessen.

Ett yttrande inkommer även från en fastighetsägare längs Stockholmsvägen där den yttrande förutsätter att bullerdämpande åtgärder utförs för de egna fastigheterna för såväl den permanenta anläggningen samt under byggtiden.

Trafikverkets svar:

De fastigheter som är bullerberörda och överskrider riktvärden inomhus kommer erbjudas fasadåtgärder. För de fastigheter där ljudnivåer överskrider riktvärden på uteplats kommer fastighetsnära åtgärder utredas kring uteplats för att säkerställa att även dessa riktvärden innehålls. För att minska bullerstörningar under byggperioden arbetar Trafikverket med olika åtgärder enligt en åtgärdstrappa. Några exempel på bullerdämpande åtgärder under byggtiden kan vara tystare arbetsmetoder, begränsning av arbetstid och andra typer av temporära bullerskyddsåtgärder.

En fastighetsägare längs Stockholmsvägen anser att Ostlänken kommer innebära en kraftigt nedsatt möjlighet att hyra ut fastigheten under såväl byggskedet som driftskedet. De nya spåren intill fastigheten beskrivs sänka värdet på fastigheten och begränsa möjligheten att vidareutveckla fastigheten. Fastighetsägaren lyfter även en oro för störningar från buller, vibrationer och ljud under byggskedet, skador på fastigheten till följd av vibrationer och sättningar samt risk för ekonomisk skada till följd av bygget av Ostlänken. Fastighetsägaren önskar att spåren flyttas åt sydöst för att begränsa påverkan på den egna fastigheten samt inkommer med synpunkter på den järnvägstunnel som är en del av den angränsande delsträckan Butängen-Klinga.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har förståelse för fastighetsägarens oro över påverkan under både bygg- och driftskedet. När en järnvägsanläggning av den här storleken ska byggas kan detta inte göras utan att omgivningen påverkas, men Trafikverket arbetar för att begränsa påverkan så långt det är möjligt med hänsyn till en mängd aspekter. Störningar under byggskedet kommer att följas upp av Trafikverket kontinuerligt och åtgärder kommer att vidtas vid behov.

För att minska bullerstörningar under byggperioden arbetar Trafikverket med olika åtgärder enligt en åtgärdstrappa. Några exempel på bullerdämpande åtgärder under byggtiden kan vara tystare arbetsmetoder, begränsning av arbetstid och andra typer av temporära bullerskyddsåtgärder. För vibrationer sätts riktvärden så att byggnadsskador ska undvikas och baseras på grundläggningsförhållanden, byggnadens konstruktion, kulturvärden, användning samt avstånd till byggnadsarbeten. Alla byggnader som ligger inom riskområdet vid markarbeten kommer att genomgå en besiktning både före och efter markarbetena för att se om några skador orsakats.

Spårlinjen har utformats för att uppnå de krav som ställs på Ostlänkens utformning, bland annat avseende hastigheter, radier och kapacitet samtidigt som påverkan på omkringliggande fastigheter

begränsas. Trafikverket bedömer inte att det är möjligt att förskjuta spårlinjen enligt den yttrandes önskemål eftersom detta hade inneburit allt för stora konsekvenser inom en rad områden och på andra fastigheter i området. Synpunkter som gäller järnvägstunneln hanteras i samrådsredogörelsen för delsträckan Butängen-Klinga.

Ett yttrande från en fastighetsägare i Lagerlunda påtalar att man upplever att Södra stambanans räls i anslutning till den egna fastigheten har satt sig och att detta orsakar vibrationer, framförallt då godståg passerar. Den yttrande känner en oro för hur den ökade tågtrafiken, och de vibrationer man känner idag, ska påverka boendemiljön.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för informationen och tar med sig frågan. Vibrationsfrågan kommer att utredas vidare i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen och MKB. Komplettering 2025-12-18: Trafikverket har genomfört kompletterande kontrollmätningar av komfortvibrationer i norra Lagerlunda. Inget av de bostadshus som utretts efter samrådet utsätts för vibrationsnivåer över gällande riktvärden. Vibrationsbegränsade åtgärder i norra Lagerlunda är därmed inte motiverade.

Ett yttrande inkommer med önskemål om att en bullerskyddsskärm anläggs öster om Södra stambanan i de nordligaste delarna av Lagerlunda för att begränsa bullret från järnvägen.

Trafikverkets svar:

I järnvägsplanen för aktuell sträcka byggs Södra stambanan om till ungefär i höjd med korsningen Vasagatan/Kolbergsgatan. Efter denna punkt görs ingen justering av Södra stambanan och bullerpåverkan från den del av Södra stambanan som byggs om sträcker sig inte så pass långt upp i Lagerlunda. Trafikverket har således inte någon möjlighet att vidta bullerbegränsande åtgärder inom ramen för denna järnvägsplan.

Ett antal yttranden inkommer från verksamhetsutövare längs Stockholmsvägen och Södra stambanans västra sida med önskemål om att järnvägsplanens intrång på den egna fastigheten så långt som möjligt begränsas för att inte påverka möjligheten att fortsatt bedriva verksamheterna eller utföra underhåll på de aktuella fastigheterna. Önskemål inkommer även om att begränsa påverkan på fastigheterna under byggtiden och att Trafikverket måste beskriva denna påverkan tydligare och hur det säkerställs att arbetena inte medför negativa miljökonsekvenser för kringliggande fastigheter. En fastighetsägare i detta område lyfter även dagvattensituationen i området och önskar att Trafikverket och Norrköpings kommun behöver presentera åtgärder som förbättrar dagvattensituationen i området.

Trafikverkets svar:

Efter samrådet har Trafikverket inlett ett arbete med att se över möjligheten att flytta spåren vid Lagerlunda österut för att begränsa påverkan på fastigheterna längs Stockholmsvägen. Trots detta kommer påverkan i form av markanspråk (tillfälligt eller permanent) på vissa fastigheter inte helt kunna undvikas. I det fall en fastighet påverkas av permanent markintrång ersätts fastighetsägaren för den marknadsvärdeminskning som fastigheten drabbas av. För det tillfälliga markanspråket under byggtiden ersätts fastighetsägaren och eventuella rättighetsinnehavare ekonomiskt för den skada som uppkommer till följd av markanspråket.

Trafikverket har förståelse för fastighetsägarnas oro över påverkan under både bygg- och driftskedet. När en järnvägsanläggning av den här storleken ska byggas kan detta inte göras utan att omgivningen påverkas, men Trafikverket arbetar för att begränsa påverkan så långt det är möjligt med hänsyn till en mängd aspekter. Trafikverket kommer genomföra kontinuerliga uppföljningar i byggskedet utifrån krav, tillstånd och dispenser, exempelvis för vad gäller störningar för omgivningen

i form av buller och vibrationer. Allt eftersom arbetet fortskrider kommer även produktionsplaneringen att förfinas och påverkan under byggtiden att konkretiseras. Trafikverket arbetar för att begränsa påverkan på befintliga verksamheter i området så långt som det är möjligt och ekonomiskt rimligt.

Trafikverket, Norrköpings kommun och Nodra arbetar tillsammans för att säkerställa en robust dagvattenhantering för dagens och framtidens förhållanden i området.

Ett yttrande beskriver en oro för att den egna fastigheten ska få sättningsskador när planerade arbeten ska utföras. Den yttrande undrar hur Trafikverket garanterar att detta inte sker och hur eventuella skador följs upp.

Trafikverkets svar:

I samrådshandlingarna presenterades ett utredningsområde för grundvatten. Det är inom detta område fysiska åtgärder i vattenområden eller grundvattenavsänkning bedömdes kunna förekomma med stor säkerhetsmarginal. Utredningsområdet är en första översiktlig beräkning av påverkansområdet. Inom det kommande miljöprövningsarbetet så tas ett mer precist beräknat påverkansområde för grundvatten fram. Påverkansområde definierar det område inom vilket det bedöms ske en grundvattenavsänkning och där inventering sker av riskexponerade objekt.

Aktuell fastighet ligger utanför bedömt påverkansområde för grundvatten. Detta betyder att det inte kommer att ske någon grundvattenavsänkning på platsen och att det därmed inte föreligger någon risk för sättningsskador i området.

3.2.10. Oktober/November 2025 – Kompletterande samråd gällande detaljutformning av anläggningen

Samrådsaktiviteten avsåg två kompletterande samråd gällande förändringar av anläggningens utformning i delområdena Loddby, Herstadberg och Lagerlunda (under perioden 2025-10-30 – 2025-11-19) samt Marieborg och Kommendantvägen (under perioden 2025-11-11 – 2025-11-25). Samrådet genomfördes med länsstyrelsen, Norrköpings kommun, samt de organisationer och fastighetsägare som var närmast berörda.

Samrådsmaterialet innehöll följande underlag:

- Plan- och illustrationskartor
- PM Beskrivning av förändringar sedan samråd 2024 – Loddby, Herstadberg och Lagerlunda
- PM Beskrivning av förändringar sedan samråd 2024 – Marieborg och Kommendantvägen

Norrköpings kommun

Samhällsbyggnadskontoret i Norrköpings kommun ställer sig positiva till planens övergripande inriktning och gör bedömningen att förslaget ligger i linje med kommunens pågående planeringsarbete kopplat till detaljplaner för sträckan.

Vid **Loddby** har dialog förts om påverkan under byggtiden och föreslagen lösning med gång- och cykelväg längs Loddbyvägen och vidare mot Åby/Jursla via Björnviken bedöms behöva kompletteras med en lösning med beställd kollektivtrafik. Samhällsbyggnadskontoret för en dialog med Östgötatrafiken för att hitta en lämplig lösning.

Vid **Marieborg** önskar samhällsbyggnadskontoret att oskyddade trafikanter i framtida projektering separeras från biltrafiken genom linje eller stolpar vid passagen över järnvägen. Frågan bedöms dock kunna hanteras i senare skede.

Vid **Lagerlunda** har dialog förts om infart till teknikgård i kvarteret Droskkusken vid Linnégatan. I samrådsförslaget beskrivs en lösning med servitut inom kommunal mark, men samhällsbyggnadskontoret anser att infarten bör ägas av Trafikverket. Vidare önskar samhällsbyggnadskontoret att släntområdet om möjligt minskas vid fastigheten Kopparslagaren 21 för att möjliggöra gångväg med så lite intrång som möjligt på aktuell fastighet.

Samhällsbyggnadskontoret ser fram emot en fortsatt tät dialog i det pågående arbetet inför genomförandet av järnvägsplanen.

Trafikverkets svar:

Trafikverket noterar kommunens yttrande för Loddby och Marieborg. Gällande servitutet vid kvarteret Droskkusken kommer Trafikverket att se över detta så att infarten ägs av Trafikverket. Trafikverket kommer även se över möjligheten att minska släntområdet i anslutning till fastigheten Kopparslagaren 21.

Övriga berörda organisationer

Trafikverket tog emot 22 skriftliga synpunkter, varav fyra kom från organisationer. De organisationer, utöver Norrköpings kommun, som yttrat sig är följande:

BRF Lötby anser att föreningen och dess fastigheter kommer att påverkas rejält av byggnationen av Ostlänken. Föreningen och dess medlemmar känner stor oro för hur trafiken under byggskedet kommer påverka föreningens fastigheter som ligger närmast Ostlänken. Att byggtrafiken ska passera fastigheterna från tidig morgon till sen kväll under flera års tid upplevs redan nu som en enorm påfrestning och ovisshet om den kommande boendemiljön med effekter från buller, vibrationer, damning och avgaser. Det finns även en ekonomisk oro för att bygget kommer att påverka de boende negativt. Hur ska det hanteras om någon vill flytta och sälja sin lägenhet innan eller under byggnationen? Det marknadsmässiga värdet kommer under byggnationen inte ligga i linje med övriga bostadsrättslägenheter i området. BRF Lötby anser därför fortsatt att föreningens två fastigheter som ligger närmast Ostlänken ska vara föremål för inlösen, alternativt att Trafikverket ska undersöka möjligheten att upplåta ersättningsbostäder i Loddby för boende i dessa två fastigheter innan byggnationen börjar. Slutligen vill föreningen ta del av de buller- och vibrationsutredningar som gjorts i Loddby och Herstadberg.

Trafikverkets svar:

För att minska bullerstörningar under byggperioden arbetar Trafikverket med olika åtgärder enligt en åtgärdstrappa. Trafikverket är som verksamhetsutövare ansvarig för det buller som anläggningsarbetena ger upphov till. Före byggstart ska entreprenören redovisa hur gällande riktvärden klaras i en miljöplan. I detta ingår även förslag till eventuella bullerdämpande åtgärder under byggskedet. Exempel på bullerdämpande åtgärder kan vara tystare arbetsmetoder och arbetsmaskiner, ljudavskärmande upplag eller uppställningar samt begränsning av arbetstid eller andra typer av temporära bullerskyddsåtgärder. För att bevaka vibrationsnivåerna över tid kommer vibrationsavkännande mätare sättas upp på fastigheter som ligger nära anläggningsarbetena. Byggbuller- och vibrationsnivåer följs kontinuerligt upp under byggskedet.

Ibland är det inte tekniskt möjligt eller ekonomiskt rimligt att klara riktvärdena. Om riktvärdena överskrids under en längre period kan Trafikverket komma att erbjuda tillfälligt boende, tillfällig

vistelse eller i sällsynta fall inlösen om synnerliga men föreligger. Detta hanteras och prövas senare under byggskedet i dialog mellan Trafikverket och berörd fastighetsägare.

Buller- och vibrationsutredningen som ligger till grund för föreslagna bullerskyddsåtgärder i driftskedet håller på att färdigställas och kommer att finnas tillgänglig i samband med att MKB skickas in till länsstyrelsen för godkännande.

E.ON Energidistribution AB har inga ytterligare synpunkter på det kompletterande samrådet än vad som framfördes i samband med samrådet 2024. E.ON informerar även om vilka ledningar som finns i anslutning till projektet samt vilka restriktioner som gäller i anslutning till företagets anläggningar.

Trafikverkets svar:

Trafikverket kommer fortsatt samordna ledningsfrågan med E.ON Energidistribution AB.

E.ON/Navirum Energi AB hänvisar till sitt tidigare yttrande från samrådet 2024.

Trafikverkets svar:

Trafikverket noterar detta och kommer fortsatt samordna ledningsfrågan med E.ON/Navirum Energi AB.

Vi Villaägare påtalar att eftersom Ostlänken är ett framtidsprojekt måste projektet ta hänsyn till krav på buller som är lägre än vad som är fallet idag. Organisationen undrar även om vindriktningen tas hänsyn till när buller beräknas. Även yttersamhällena behöver beaktas och bedömas vad gäller buller.

Trafikverkets svar:

Riksdag och regering har beslutat om riktvärden för buller vid nybyggnation av infrastruktur. Dessa riktvärden bekräftades av regeringen i Ostlänkens beslut om tillåtlighet i juni 2018. Riktvärdena är detsamma, oavsett om det handlar om ett centralt område eller ett ytterområde. Skillnaden är att stora och spårnära bullerskyddsåtgärder, som bullerskyddsskärmar, är svårare att motivera ekonomiskt om bara ett fåtal bostäder skyddas. När sådana lösningar inte är möjliga erbjuder Trafikverket istället fastighetsnära åtgärder, till exempel fönster med högre ljudkrav, ventilåtgärder, fasadisolering eller skydd vid uteplats. Riktvärdena för buller förändras inte trots att Ostlänken är ett framtidsprojekt. Däremot går utvecklingen av tåg snabbt framåt och nya tåg blir allt tystare. Trafikverkets bullerberäkningar bygger dock på dagens tåg, så eventuella förbättringar framöver tack vare tystare tåg blir en positiv effekt. Trafikverkets bullerberäkningar görs enligt vedertagna modeller, där vindriktningen ingår som en parameter och avser ett medvindsfall där det blåser från bullerkällan i riktning mot mottagaren.

Allmänhet och enskilda särskilt berörda

Trafikverket informerade om förändringarna av anläggningens utformning genom cirka 350 brevutskick till enskilda särskilt berörda samt övriga berörda samt genom annonsering i dagspress med hänvisning till ytterligare information på projektets webbplats.

Trafikverket tog emot 22 skriftliga synpunkter, varav cirka 18 kom från fastighetsägare och allmänhet.

Sammanfattning av inkomna skriftliga synpunkter av övergripande karaktär samt Trafikverkets bemötande

Ett yttrande anser att det vore naturligt att förlägga Norrköpings nya centralstation vid F13/Bråvalla och att centralstationen kan försörjas via en förlängning av spårvägslinje. Vid denna plats anses det vara enklare att ordna pendlarparkeringar och restiderna kan förkortas genom att järnvägen inte behöver gå

via Butängen. Ytterligare ett yttrande ifrågasätter fortsatt varför det tidigare utredda och så kallade "nordvästra godsspåret" fortsatt inte är aktuellt för att uppnå en rationell godstrafik utan att störa bostadsområden eller förbättra förutsättningarna för persontrafiken vid den nya centralstationen.

Genom att låta "vanliga" persontåg trafikera tunneln mellan Norrköpings nya centralstation och bygga en anslutning till stambanan vid Klinga kan den stora stationsbron undvikas och Södra stambanan utmed Stockholmsvägen, Eneby, Fyrby och fram till Fiskeby tas bort. Detta frigör mark vid den gamla banvallen och Norrköping får en trevligare miljö.

Trafikverkets svar:

Regeringen fattade i juni 2018 beslut om att ge så kallad tillåtlighet att bygga en dubbelspårig järnväg för höghastighetståg mellan Järna och Linköping inom den korridor som redovisats i det kartmaterial som presenterats under samrådet. Stationer för resandeutbyte planeras i Vagnhärad, Nyköping, Skavsta, Norrköping och Linköping. Detta beslut innebär att Ostlänken måste förhålla sig till och planläggas inom denna korridor. Detta innebär att Trafikverkets uppdrag således inte innefattar det "nordvästra godsspåret" eller någon ny anslutning mellan Ostlänken och Södra stambanan söder om Klinga.

Den nya centralstationen borde förläggas i tunnel istället för på bro. Genom att separera gods- och persontrafiken (via nordvästra godsspåret) kan även en mindre station byggas vilket blir lättare att förlägga i tunnel. Genom att lägga stationen i tunnel minskar även bullerpåverkan och förutsättningarna för att fortsätta i tunnel under Motala ström blir bättre.

Trafikverkets svar:

Att anlägga den nya centralstationen i tunnel hade inneburit en avsevärt dyrare anläggning och en mycket stor påverkan under byggtiden i området runt den nya centralstationen. Jordarterna i Butängenområdet består av postglacial finlera och jorrdjupet uppgår till cirka 20–30 meter. För att kunna bygga en tunnelstation hade stationen antingen behövt ligga mycket djupt under mark eller så hade stora områden runt tunnelrören behövt schaktas upp. Området runt Butängen och Centrala Norrköping ligger vidare inom riskområdet för översvämningar till följd av höga havsvattennivåer och en järnvägstunnel i detta område hade således inneburit en större risk för att järnvägsanläggningen skulle översvämmas till följd av höga havsvattennivåer.

Kommer produktionstiden att beskrivas i kommande miljökonsekvensbeskrivning?

Trafikverkets svar:

Ja, produktionstiden kommer översiktligt att beskrivas i den miljökonsekvensbeskrivning som Trafikverket kommer att skicka till länsstyrelsen. Produktionstiden kommer även översiktligt att beskrivas i den planbeskrivning som ställs ut för granskning efter det att länsstyrelsen godkänt miljökonsekvensbeskrivningen.

Under samrådsperioden har även frågor inkommit gällande samrådsmaterialet. Dessa frågor har bemötts av Trafikverket i direktkontakt med frågeställaren.

Sammanfattning av inkomna skriftliga synpunkter i delområde Loddbys samt Trafikverkets bemötande

En fråga inkommer gällande hur gång- och cykeltrafik mellan Loddbys och Ingelsta, Eneby och centrala Norrköping kommer att hanteras under byggtiden.

Trafikverkets svar:

Gång- och cykeltrafik från Loddby mot Ingelsta, Eneby och centrala Norrköping kommer under byggtiden kunna ske via gång- och cykelvägen till Herstadberg för att därefter korsa järnvägen via Herstabergsvägens bro.

En fastighetsägare undrar varför den egna fastigheten inte utreds för bullerskyddsåtgärder, samtidigt som grannfastigheten utreds. Har statliga vägar (som E4) ingått i bullerberäkningarna?

Trafikverkets svar:

De fastigheter som utreds för bullerskyddsåtgärder är fastigheter där bullernivåerna överskrider gällande riktvärden i samband med Ostlänkens utbyggnad. Övriga fastigheter bedöms inte få bullernivåer över gällande riktvärden och därmed utreds inte åtgärder för dessa fastigheter. Bullerberäkningarna har tagit hänsyn till all statlig infrastruktur, däribland E4.

Att stänga av gång- och cykelvägen mellan Loddby och Ströbogatan i fyra år anses inte acceptabelt. Vidare anses att den gång- och cykelväg som planeras längs Loddbyvägen inte kommer att användas. Det är farligt att gå eller cykla under järnvägsbron vid Västra Bravikenvägen och den planerade kommunala fortsättningen av gång- och cykelvägen österut blir en lång omväg som inte kommer att användas.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har förståelse för det missnöje som finns kopplat till den tillfälliga avstängningen av gång- och cykeltunneln under Södra stambanan. Eftersom en stor mängd transporter med de massor som behövs för bygget av denna delsträcka kommer att ske förbi gång- och cykelvägen bedömer Trafikverket att det inte är möjligt ur ett trafiksäkerhetsperspektiv att upprätthålla gång- och cykeltrafiken under delar av byggtiden. Tanken är inte att hänvisa gång- och cykeltrafiken till att färdas i blandtrafik västerut längs Västra Bravikenvägen, utan Trafikverket och Norrköpings kommun har i samförstånd enats om en ersättningscykelväg längs den nya Loddbyvägen och vidare till Åby/Jursla via Björnviken. Detta förslag ger gång- och cykeltrafik från Loddby en alternativ färdväg under tiden för avstängningen, men båda parterna är införstådda att det kan bli en omväg beroende på målpunkt. Att bygga en ersättningsväg längs Västra Bravikenvägen västerut är däremot inte möjligt, eftersom den befintliga järnvägsbron för Södra stambanan då hade behövt byggas om vilket hade inneburit en allt för stor påverkan på trafiken på Södra stambanan. Den föreslagna gång- och cykelvägen via Björnviken kommer kvarstå efter byggskedet, vilket innebär att den även kommer innebära en förbättring för gång- och cykeltrafiken i området i ett större perspektiv. Utöver gång- och cykelvägen via Björnviken har Norrköpings kommun även en pågående dialog med Östgötatrafiken om att tillhandahålla beställd kollektivtrafik under byggtiden som en åtgärd för att ytterligare begränsa konsekvenserna för boende i Loddby under byggtiden. Trafikverket kommer även tillsammans med kommande entreprenör arbeta för att avstängningstiden kortas, men med fortsatt trafiksäkerhet som huvudprioritering.

Sammanfattning av inkomna skriftliga synpunkter i delområde Herstadberg samt Trafikverkets bemötande

Önskemål inkommer om att förlänga det nya förslaget till bullerskyddsskärm på Herstabergsvägens norra sida så att längden åter motsvarar det som redovisades i samrådet 2024. Önskemål framförs även om att bevara den befintliga trädlinjen som ligger inom det nya förslaget till etableringsyta (T1) strax öster om Ostlänken.

Trafikverkets svar:

Bullerskyddsskärmen i Herstadberg har i det nya förslaget förkortats till följd av att den fastighet som den tidigare förlängda bullerskyddsskärmen i huvudsak skyddade nu föreslås för inlösen. Den

förlängda bullerskyddsskärmerna bedöms till följd av detta inte längre som samhällsekonomiskt motiverad och riktvärden för buller för bullerberörda fastigheter i Herstadberg kan uppnås genom fastighetsnära bullerskyddsåtgärder. Trafikverket har efter samrådet sett över utformningen av den aktuella etableringsytan och vegetationen i området kommer delvis kunna bevaras tack vare detta.

En fråga inkommer varför den egna fastigheten inte utreds för bullerskyddsåtgärder, samtidigt som grannfastigheterna utreds. Bullerskyddsskärmerna norr om den nya vägbron borde förlängas för att täcka in hela samhället eftersom mycket buller kommer leta sig in över området enligt den yttrande.

Trafikverkets svar:

Trots att bullerskyddsskärmerna norr om Herstadbergsvägen blivit cirka 150 meter kortare har den fortsatt en bullerdämpande effekt för de flesta fastigheter i norra Herstadberg. De fastigheter som utreds för bullerskyddsåtgärder är fastigheter där bullernivåerna, trots bullerskyddsskärmerna, överskrider gällande riktvärden i samband med Ostlänkens utbyggnad. Övriga fastigheter bedöms inte få bullernivåer över gällande riktvärden och därmed utreds inte åtgärder för dessa fastigheter.

En yttrande motsätter sig Trafikverkets inlösen av den egna fastigheten. Fastighetsägaren anser att Trafikverket inte redovisat tillräckligt tydliga argument för varför den egna fastigheten behöver tas i anspråk. Alternativa lösningar och dragningar har inte redogjorts för. Vidare anser fastighetsägaren att processen varit oklar och att informationen kommit sent eller varit svår att tolka.

Trafikverkets svar:

Järnvägens lokalisering inom den av regeringen tillåtlighetsprövade korridoren för Ostlänken har tidigare utretts. I de linjestudier som genomförts har en mängd aspekter utvärderats, däribland möjligheten att uppfylla Ostlänkens restidsmål, begränsa påverkan på intilliggande fastigheter samt till vilken grad Södra stambanan behöver byggas om och anpassas till Ostlänken. De spårlinjer som studerats har lagts så nära Södra stambanan som möjligt. På grund av järnvägens stela geometri är det dock inte möjligt att helt och hållet undvika intrång i en del av de fastigheter som ligger längs sträckan. Det spårlinjealternativ som valts medför att Ostlänkens nya spår hamnar cirka 17 meter från husfasaden på den aktuella fastigheten. Utöver detta kommer Ostlänkens slänter ta en stor del av fastigheten i anspråk då släntfoten hamnar cirka 1–2 meter från husfasaden.

Utöver det fysiska intrånget i fastigheten kommer även byggtrafik att passera mycket nära in på fastigheten under en stor del av byggtiden. Trafikverkets sammantagna bedömning är således att påverkan på boendemiljön vid den aktuella fastigheten, under såväl bygg- som driftskedet, är så pass omfattande att inlösen är motiverat. Inlösen kommer dock att ske först efter det att järnvägsplanen vunnit laga kraft. Trafikverket kommer fortsatt föra en dialog med aktuell fastighetsägare gällande detta.

**Sammanfattning av inkomna skriftliga synpunkter i delområde Marieborg samt
Trafikverkets bemötande**

Inga synpunkter har inkommit för delområde Marieborg.

**Sammanfattning av inkomna skriftliga synpunkter i delområde Kommendantvägen samt
Trafikverkets bemötande**

Inga synpunkter har inkommit för delområde Kommendantvägen.

Sammanfattning av inkomna skriftliga synpunkter i delområde Lagerlunda samt Trafikverkets bemötande

Intrång på den egna fastigheten ifrågasätts och fastighetsägaren motsätter sig att delar av den egna fastigheten tas i anspråk då detta kommer att försvåra möjligheten att utveckla och underhålla fastigheten. Önskemål om att Södra stambanan utformas med stödmur för att begränsa intrång.

Trafikverkets svar:

Efter det kompletterande samrådet kommer Trafikverket att se över anläggningen och utforma Södra stambanan med en stödmur förbi den aktuella fastigheten för att undvika det permanenta intrånget. Fastigheten kommer fortsatt att påverkas av tillfälligt intrång under byggtiden. Eventuell fortsatt påverkan på fastigheten under driftskedet är främst beroende av hur Norrköpings kommun väljer att ersätta funktionen för den gångbro från Fredriksdalsgatan som behöver rivas till följd av justeringen av Södra stambanan. Detta utreds av Norrköpings kommun parallellt med järnvägsplanen.

En fastighetsägare är negativ till det faktum att den tidigare föreslagna bullerskyddsskärmen på Södra stambanans östra sida förbi Lagerlunda har tagits bort. Den yttrande pekar på att buller- och vibrationsnivåerna kommer att öka till följd av att antalet godståg på Södra stambanan kommer att öka.

Trafikverkets svar:

Den bullerskyddsskärm som tidigare föreslogs längs Södra stambanans östra sida förbi stora delar av Lagerlunda var en 3,0–4,5 meter hög bullerskyddsskärm och krönet skulle hamna upp till 8 meter över omkringliggande mark. På grund av bullerskyddsskärmens höjd och placering skulle en omfattande grundläggning ha krävts, vilket hade inneburit såväl ett permanent som tillfälligt intrång i intilliggande trädgårdar för fastigheter inom kvarteret Dammsugaren. Det tillfälliga intrånget hade uppgått till som minst cirka 4–6 meter utanför befintlig järnvägsfastighet vilket hade haft stor inverkan på byggnader och trädgårdsanläggningar på fastigheterna. Det permanenta intrånget hade därefter uppgått till ett par meter utanför befintlig järnvägsfastighet. Således hade stora delar av trädgårdarna inom kvarteret Dammsugaren kommit att påverkas av en sådan bullerskyddsskärm.

I samrådet 2024 inkom synpunkter från fastighetsägare som påtalade att den nya bullerskyddsskärmen skulle innebära skuggning av den egna fastigheten och att höjden skulle begränsas. Efter samrådet har Trafikverket utrett bullerskyddsåtgärderna i Lagerlunda vidare utifrån åtgärdernas effekt, tekniska genomförbarhet, intrång och samhällsekonomi. Trafikverket konstaterar att den befintliga låga spårnära bullerskyddsskärmen ger en relativt god bullerdämpande effekt och genom att vidta kompletterande fastighetsnära åtgärder kan riktvärdena för buller inomhus innehållas. Genom att behålla befintlig låg spårnära bullerskyddsskärm norr om Linnégatan begränsas även det fysiska och visuella intrånget för fastigheter inom kvarteret Dammsugaren. Som komplement utreds även åtgärder för skyddad uteplats för berörda fastigheter inom kvarteret Dammsugaren.

Efter samrådet 2024 har vibrationsmätningar genomförts på flera fastigheter i kvarteret Dammsugaren. Inga överskridanden av vibrationer har noterats. Då antalet godståg på Södra stambanan inte kommer att öka nämnvärt i framtiden bedöms riktvärden för vibrationer kunna innehållas även framöver.

Trafikverket avser vidta kompletterande fastighetsnära bullerskyddsåtgärder inom kvarteret Dammsugaren men inget görs för bullermiljön i fastigheternas trädgårdar. Med andra ord återstår bara att godstågen kör med lägre hastigheter för att klara lagstadgade bullernivåer alternativt att godstågen (bromsar, hjulupphängningar och så vidare) utförs med tystare teknik. Önskemål om att Trafikverket krävställer detta mot tågbolagen.

Trafikverkets svar:

Hastigheten på järnvägen är inte en fråga som bestäms inom projekt Ostlänken. Eventuella synpunkter på järnvägens hastighet hänvisas till centrala funktioner hos Trafikverket. Trafikverket ser däremot att utvecklingen av tåg snabbt går framåt och nya tåg blir allt tystare.

Den planerade växeln vid Lagerlunda bör läggas där inga fastigheter störs av buller och vibrationer.

Trafikverkets svar:

Växlar behöver anläggas på en raksträcka och det föreslagna läget vid Lagerlunda är den första raksträckan på Södra stambanan efter det nya stationsläget. För att säkerställa en god kapacitet inom det nya stationsområdet och omledningsmöjligheter i händelse av fel i spårsystemet behöver den nya växeln vara placerad enligt Trafikverkets förslag. Växeln fyller även en viktig funktion under byggtiden för att undvika en stor kapacitetssänkning till följd av anläggningsarbetena runt den nya centralstationen.

En fråga inkommer om det finns några beredskapsplaner för den dag som ett godståg med farligt gods spårar ur och rullar ner på fastigheterna längs Södra stambanan i Lagerlunda.

Trafikverkets svar:

I arbetet med järnvägsplan och miljökonsekvensbeskrivning har en övergripande riskutredning genomförts för att identifiera riskreducerande åtgärder. De delar av Södra stambanan som justeras byggs järnvägen om till modern standard vilket bedöms minska risken för olyckor jämfört med idag. Trafikverket har genomfört löpande och särskilda samrådsmöten samt scenariospel med Räddningstjänsten Östra Götaland och Norrköpings kommun gällande Ostlänken och Södra stambanan genom Norrköping.

Önskemål inkommer från en fastighetsägare om att bygget av Ostlänken inte får påverka möjligheten att bedriva verksamheten, störa leveranser till/från egna verksamheten samt att kunders parkeringsmöjligheter inte får störas. Fastighetsägaren önskar även att vändzoner för leveransfordon säkras samt att den tillfälliga nyttjanderätt som belastar fastigheten ska kunna nyttjas för leveranser. Ytterligare en fastighetsägare hänvisar till sitt samrådsyttrande från samrådet 2024, där samma typ av synpunkter framfördes.

Trafikverkets svar:

Intrånget i de verksamheter som finns längs Stockholmsvägen har setts över och minskats sedan samrådet 2024. Trafikverket bedömer att verksamheterna vid de aktuella fastigheterna efter byggskedet kan bedrivas likt idag. Under byggskedet kan tillfälliga begränsningar komma att gälla, beroende på produktionsplaneringen och vilka arbetsmoment som behöver utföras. Trafikverket kommer fortsatt föra en dialog med fastighetsägarna, tillsammans med den entreprenör som utför arbetet, inför och under byggskedet för att begränsa denna påverkan i så stor utsträckning som möjligt.

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

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

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

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

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

Det har under 2023–2025 skett dialog med fastighetsägare som berörs av permanenta och tillfälliga markanspråk kring Loddby, Herstadberg, Marieborg, Norrköpings nya centralstation och i Lagerlunda.

3.3. *Underlag*

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



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

www.trafikverket.se