

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Ostlänken, delen Stavsjö-Loddby

Norrköpings kommun, Östergötlands län samt
Nyköpings kommun, Södermanlands län

Järnvägsplan, 2023-05-15

Ärendenummer: TRV 2014/72083



Trafikverket

Postadress: 172 90 Sundbyberg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Kontaktperson: Fay Scafe

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse Ostlänken, delen Stavsjö-Loddbys, Norrköpings kommun,
Östergötlands län samt Nyköpings kommun, Södermanlands län

DokumentID: OLP2-01-075-21-0_0-3801

Författare: Sweco

Dokumentdatum: 2023-05-15

Ärendenummer: TRV 2014/72083

Version: _

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. Planläggningsbeskrivning	7
2.6. Samråd i tidigare skeden.....	7
3. SAMRÅD I JÄRNVÄGSPLANESKEDET	10
3.1. Samrådsrets	10
3.2. Samrådsaktiviteter i järnvägsplaneskedet.....	11
3.3. Underlag	48

1. Sammanfattning

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådsprocessen för Ostlänken, delprojekt Norrköping, sträckan Stavsjö-Loddbys har bedrivits. Här beskrivs vilka synpunkter som inkommit från allmänhet, enskilda särskilt berörda, myndigheter och organisationer fram till 2023-04-21, 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 maj/juni 2016 samrådde Trafikverket kring förslag till spårlinje på sträckan Stavsjö-Loddbys. En samrådsremiss lämnades till Länsstyrelsen i Östergötlands län och Norrköpings kommun. Allmänheten, enskilda särskilt berörda samt övriga berörda myndigheter och organisationer hade möjlighet att ta del av information om den föreslagna spårlinjen vid öppna hus i Åby och Krokek. De sammanlagt cirka 220 besökarna gavs möjlighet att ställa frågor vid bemannade stationer. Information om den föreslagna spårlinjen fanns även på projektets webbplats. Under samrådstiden inkom cirka 60 skriftliga synpunkter. Synpunkterna berörde i huvudsak passagen genom Kolmården där tunnel förespråkades för att bevara områdets natur- och friluftslivsvärden. Även länsstyrelsen ansåg att Trafikverket borde utreda alternativet med tunnel genom Kolmården parallellt med det föreslagna alternativet. Ytterligare synpunkter tog bland annat upp påverkan på egen fastighet och vattenbrunn samt projektet Ostlänken som helhet.

I februari 2017 samrådde Trafikverket kring ett nytt förslag till spårlinje med längre tunnel genom Kolmårdenområdet. En samrådsremiss lämnades till Länsstyrelsen i Östergötlands län och Norrköpings kommun. På projektets webbplats presenterades förslaget och det gavs möjlighet att lämna synpunkter. Flera tyckte att det nya förslaget var positivt men några efterfrågade motiv till varför tunneln inte förlängs hela sträckan till länsgränsen.

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 november 2019 till januari 2020 genomfördes ett samråd kring förslaget av anläggningens detaljutformning för sträckan Stavsjö-Loddbys. En samrådsremiss skickades till Länsstyrelsen i Östergötlands län och Norrköpings kommun vilka inkom med skriftliga yttranden. Allmänheten, enskilda särskilt berörda samt övriga berörda myndigheter och organisationer hade möjlighet att ta del av information om förslaget av anläggningens detaljutformning vid öppet hus i Åby. Sammanlagt besökte cirka 250 personer utställningen. Inför det öppna huset höll Trafikverket möten med enskilda fastighetsägare som antogs bli särskilt berörda av projektet för att förklara samrådsmaterialet.

I mars 2020 tog Trafikverket ett beslut om att flytta den södra plangränsen för sträckan Stavsjö-Loddbby norrut. Ny gräns ligger strax norr om Västra Bravikenvägen. Detta för att hela Loddbysamhälle ska hanteras i järnvägsplanen för nästa etapp av Ostlänken genom Norrköping, Loddby-Klinga. Därför kan denna samrådsredogörelse innehålla synpunkter som inte längre är relevanta för delsträckan Stavsjö-Loddbby.

Våren 2020 beslutade Trafikverket även att flytta den norra plangränsen cirka 470 meter in över gränsen till Södermanlands län. Detta för att miljöprovningen av vattenverksamheten skulle hållas ihop i samma järnvägsplan.

Under våren 2021 genomfördes ett kompletterande samråd avseende anläggningens utformning för sträckan Stavsjö-Loddbby. Detta på grund av tillkommande massupplagsytor, men även för mindre förändringar i anläggningen på delar av sträckan, samt ändrade plangränsar i norr och söder. Samrådsmaterialet innehöll en digital portal där det fanns möjlighet att i text och kartor läsa om anläggningen, byggtiden och vilka förändringar som skett sedan förra samrådet. En samrådsremiss skickades till Länsstyrelsen Östergötlands län, Länsstyrelsen i Södermanlands län, Norrköpings kommun och Nyköpings kommun vilka inkom med skriftliga yttranden. För allmänheten, enskilda särskilt berörda samt övriga berörda myndigheter fanns samrådsmaterialet tillgängligt för synpunkter på projektets webbplats. I samband med samrådet höll Trafikverket möten med enskilda fastighetsägare som kan antas bli särskilt berörda. Under samrådsperioden inkom cirka 150 yttranden.

I november 2021 hölls ett mindre samråd gällande ny dragning av arbetsväg från Strömsfors trafikplats förbi Tyskatorpet. Trafikverket informerade via ett brevutskick om det nya förslaget till ett tjugotal berörda hushåll och ett tjugotal myndigheter och föreningar. Ett fåtal synpunkter inkom.

I juni 2022 hölls ett avgränsat samråd gällande återledning av vatten från järnvägstunneln till Getåbäcken och Rödmossebäcken. Trafikverket informerade via ett brevutskick om det nya förslaget till ett tiotal berörda hushåll och mindre antal myndigheter, företag och föreningar. En synpunkt inkom.

I mars 2023 hölls ett mindre samråd gällande fördröjningsdamm för länshållningsvatten på fastighet Björnsnäs 3:2. Trafikverket informerade via ett brevutskick om det nya förslaget till ett fåtal berörda hushåll. Synpunkter inkom från fyra fastighetsägare.

2. Inledning

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

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

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

2.1. Syfte med samråd

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

2.2. Samrådets omfattning

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

Under arbetet med 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 lades grunderna för samarbetet mellan kommunen och Trafikverket. Parterna har bland annat samverkat för en fortgående planläggningsprocess så att Ostlänken kan drivas mot byggstart och mot färdigställande med all den koordinering som behövs. Planeringen för en parallell planläggningsprocess ska fortgå till och med lagakraftvunna järnvägsplaner.

2.5. Planläggningsbeskrivning

I planläggningsbeskrivningen klarläggs syftet med samråd, vilka samrådsformer som planeras, när samråd är tänkt att genomföras och vilka samråds-kretsen är tänkt att omfatta. Planläggningsbeskrivningen ska användas som stöd för styrning och genomförande av kommunikationen som sker med både interna och externa intressenter. Syftet är att redan i ett tidigt skede av planläggningsprocessen tydliggöra vad arbetet innebär och vilka ytterligare samråds- och beslutstillfällen som är att förvänta.

Planläggningsbeskrivningen för delsträcka Stavsjö-Loddbby har uppdaterats vid ett flertal tillfällen och fanns fram till april 2022 tillgänglig på projektets webbplats.

2.6. Samråd i tidigare skeden

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

2.6.1. 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 Stavsjö-Loddbby.

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 korridorrens 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.

Östgötatrafikerna 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.

2.6.2. *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. Flertalet yttranden inkom under utställelsen. På sträckan Järna-Norrköping (Loddbys) förordade flera instanser röd 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 Stavsjö-Loddbys.

Länsstyrelsen i Östergötlands län

Länsstyrelsen förordade från en övergripande hushållningssynpunkt röd korridor för järnvägens sträckning mellan norra länsgränsen och Loddbys. Inom korridoren bör i huvudsak en sträckning norr och väster om Skiren och söder om riksintresset Gamla Stockholmsvägen samt nära E4 väljas. Påverkan på den mest värdefulla åker- och skogsmarken bör undvikas.

Norrköpings kommun

Norrköpings kommun förordade en östlig dragning i röd korridor från norra kommungränsen till Loddbys på grund av att barriäreffekter och fragmentisering av naturområden minimeras, bullerpåverkan koncentreras samt insatser vid tillbud underlättas.

Statliga myndigheter

Myndigheterna avstod från att lämna synpunkter på korridorval men ville uppmärksamma frågor inom respektive ansvarsområde till vilka den fortsatta planeringen och utredningsarbetet ska eller bör ta hänsyn. Naturvårdsverket anförde dock röd korridor.

Allmänhet och intressegrupper

Inlämnade yttranden innehöll förslag till järnvägssträckningar, stationslägen, korridorval, värdefulla områden liksom enskilda frågor, vilka har värderats utifrån ändamål, restidsmål och planeringsprocessens skede och där enskilda intressen hänvisas till nästa skede. Ett flertal privatpersoner yttrade sig om Kolmårdens höga natur- och friluftsvärden. Av inkomna yttranden som berörde Kolmården och sjön Skiren förordade en stor majoritet röd korridor.

Flera av de rikstäckande organisationerna medverkade med synpunkter under hela utredningsarbetet. De lokala föreningarna engagerades i risker för den egna bygden. Överlag förordades röd korridor av dem som angett korridorval. STF upplyste om behovet av långa tunnlar och ekodukter för att minska de barriärer som uppstår.

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
Försvarsmakten
Havs- och vattenmyndigheten
Hyresgästföreningen
Jordbruksverket
Katrinesholms 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 Södermanlands län
Länsstyrelsen Östergötlands län
MSB (Myndigheten för samhällsskydd och beredskap)
Naturvårdsverket
Norrköpings Företagsgrupp
Norrköpings kommun
NTF (Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande)
Nyköping – Östgöta-länken AB
Nyköpings kommun
Oxelösunds kommun
Polismyndigheten i Linköping
Post- och telestyrelsen
Region Östergötland
Regionförbundet Sörmland
Regionförbundet Östsm
Riksantikvarieämbetet
Räddningstjänsten Östra Götaland
Sjöfartsverket
Skogsstyrelsen Guldringen
Skärblacka företagarförening

SMHI
Småbrukarna
Socialstyrelsen
Statens fastighetsverk
Statens geotekniska institut
Strålsäkerhetsmyndigheten
Svensk Handel i Norrköping
Svenskt näringsliv
Sveriges geologiska undersökning
Sveriges åkeriföretag
Söderköpings kommun
Sörmlands kollektivtrafikmyndighet
Tillväxtverket
Trafikverket
Transportstyrelsen
Östsvenska handelskammaren

Föreningar

Bygdgårdarnas 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
Länsbygderådet i Östergötland
Miljöförbundet Jordens Vänner
Naturskyddsföreningen
Norrköpings Idrottsförbund
Norrköpingsortens Ryttarförening
NTF Sörmland-Östergötland
Skärkinds byalag
Svenska Cykelförbundet
Svenska kyrkan
Svenska turistföreningen
Vånga Bygdgård
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

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

- Maj-juni 2016: Samråd inklusive öppet hus - förslag till spårlinje. Inbjudan skickades ut till fastighetsägare inom ett område motsvarande tillåtlighetskorridoren och cirka 500 meter utanför denna.
- Februari 2017: Samråd - nytt förslag till spårlinje. Inbjudan skickades ut till fastighetsägare inom ett område motsvarande tillåtlighetskorridoren och cirka 500 meter utanför denna med vissa justeringar.
- December 2019: Samråd inklusive öppet hus – anläggningens detaljutformning. Inbjudan skickades ut till fastighetsägare inom ett område motsvarande cirka 200 meter från beslutad linje samt de som bedömdes påverkade av tillfälliga nyttjanderätter.
- Februari 2021: Kompletterande samråd – anläggningens detaljutformning. Inbjudan skickades ut till fastighetsägare inom ett område motsvarande cirka 200 meter från beslutad linje samt de som bedömdes påverkade av tillfälliga nyttjanderätter, totalt cirka 400 berörda hushåll.
- November 2021: Samråd - ny dragning av arbetsväg från Strömsfors trafikplats. Inbjudan skickades ut till ett tjugotal fastighetsägare i närområdet.
- Juni 2022: Samråd – Återledning av vatten från järnvägstunneln till Getåbäcken och Rödmossebäcken. Inbjudan skickades ut till ett tiotal fastighetsägare i närområdet.
- Mars 2023: Lokalt samråd för placering av damm under produktionstiden av Ostlänken. Inbjudan skickades ut till ett fåtal fastighetsägare i närområdet.

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.

Våren 2020 beslutade Trafikverket att den södra plangränsen skulle flyttas. Anledningen var för att hela orten Loddby och dess trafikfrågor hanteras i samma järnvägsplan. Det ger dessutom

Trafikverket och Norrköpings kommun mer tid att komma överens om hur barriären (som Södra stambanan och Ostlänken kommer vara) på bästa sätt ska överbryggas. Kommande samråd och synpunkter angående Loddby återfinns därför i järnvägsplanen för delsträckan Loddby-Klinga.

Våren 2020 beslutade Trafikverket även att flytta den norra plangränsen cirka 470 meter in över gränsen till Södermanlands län. Anledningen till flytten var att Miljöprövningen av vattenverksamheten skulle hållas ihop i samma järnvägsplan. Tidigare samråd om den tillkommande delen av spårlinjen återfinns i järnvägsplanen för delsträckan Skavsta-Stavsjö.

3.2.1. Möten med myndigheter, företag och organisationer

Norrköpings kommun

Sedan hösten 2014 har Trafikverket och Norrköpings kommun löpande haft möten med regelbundna avstämningar om bland annat Ostlänkens projektläge, samordning av järnvägsplan/detaljplaner, vägfrågor, vattenfrågor, och avtalsfrågor. Separata regelbundna avstämningsmöten har hållits gällande samordning av järnvägsplan/detaljplaner och planering av samrådsaktiviteter. Totalt har cirka 70 möten hållits. Separata möten har hållits mellan Trafikverket och kommunen gällande Ostlänkens masshantering. Under senhösten 2021 har samråd skett med Norrköpings kommun angående undantag från krav på bygglov för de järnvägsnära bullerskyddsskärmar som fastställs i järnvägsplanen. Under samrådet har skärmarnas utseende, läge och höjd beskrivits och visats i underlag som översänts till kommunen. Beslut av Norrköpings kommun om att järnvägsnära bullerskyddsskärmar undantas från krav på bygglov mottogs av Trafikverket den 7 april 2022.

Nyköpings kommun

Under våren 2020 tog Trafikverket beslut att flytta den norra plangränsen cirka 470 meter in i Nyköpings kommun. Detta för att gränsen för järnvägsplanen skulle överensstämma med gränsen för vattenverksamheten.

Dialog har skett med kommunen angående tidplan och projektstatus då delsträckan Stavsjö-Loddby ligger cirka ett år före delsträckan Skavsta-Stavsjö. Dialog har även skett avseende masshantering och kommunens planer att hitta kompletterande ytor för masshantering inom kommunen.

Länsstyrelsen i Östergötlands län

Trafikverket har haft månadsvisa samrådsmöten och därutöver avstämningar med Länsstyrelsen. Mötena har bland annat handlat om tillåtlighetsvillkoren, artskydd, biotopskydd, strandskydd, yt- och grundvattenförekomster, miljö kvalitetsnormer, hantering av släckvatten, invasiva arter, klimatanpassning, dagvattenhantering, bullerpåverkan (både för bostäder, lokaler, skolor och djurstallar), översvämningsrisker, 12:6-samråd, viltätgärder, masshantering, länshållningsvatten, grundvattenpåverkan, påverkan under byggtiden samt byggtider. Innehållet i lantbruksutredningen och passageplanen har också stämts av. En särskild fråga har varit påverkan på Bråvikenbranten och dess värden.

Särskilt samrådsmöte har hållits i enlighet med miljöbalken och kulturmiljölagen angående geotekniska undersökningar vid sjön Skiren. 2020-12-03 lämnade länsstyrelsen besked att anläggande av överdiken inte ska omfattas av definitionen för markavvattningsföretag och inte heller av något annat skäl utgöra tillståndspliktig markavvattning. 2021-12-20 meddelade länsstyrelsen att den nya dragningen av Torshagsån ska utformas med svämplan, i stället för en mindre markanspråkskrävande lösning med erosionsskyddade kanter. Motiv utifrån miljö kvalitetsnormerna är att vattenmiljön ska utformas med så ursprunglig funktionalitet som möjligt och svämplanet är en

naturlig funktion som bidrar till att god ekologisk status kan uppnås. I mars 2022 hade Trafikverket samråd med länsstyrelsen angående artskydd. Samrådet kompletterades med en artskyddsutredning i augusti 2022. Länsstyrelsen inkom i december 2022 med ett yttrande. Där nämner de bland annat att Trafikverket behöver söka dispens från förbudet i 4 a § artskyddsförordningen för hasselsnok, samt dispens från förbudet i 8 § artskyddsförordningen för vissa orkidéer.

2022-04-29 yttrade länsstyrelsen om "PM samråd med Skogsstyrelsen ang biotopskyddsområde". Länsstyrelsen hade inget att tillföra i sak och fann de föreslagna skydds- och försiktighetsåtgärderna lämpliga.

Länsstyrelsen i Södermanlands län

Under våren 2020 tog Trafikverket beslut att flytta den norra plangränsen cirka 470 meter in i Nyköpings kommun. Detta för att gränsen för järnvägsplanen skulle överensstämma med gränsen för vattenverksamheten. I november 2020 presenterades den tillkommande delen av delsträckan Stavsjö-Loddbys och vilka utredningar som gjorts för området. Dessutom har Länsstyrelsen i Södermanlands län deltagit vid några av de månadsvisa samrådsmötena med Länsstyrelsen i Östergötlands län.

Räddningstjänsten

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

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

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

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

Möte har hållits i maj 2019 samt april 2022 angående arbetet i Ostlänken kopplat till tillåtligheten och dess villkor. Dialog har skett avseende bland annat dricksvatten och vattenförekomster, sjön Skiren, Kolmården och klimatanpassning.

Skogsstyrelsen

I april 2022 skickades ett samrådsmaterial till Skogsstyrelsen angående biotopskyddsområde Norrvikenravinen. Skogsstyrelsen lämnade ett yttrande 2022-04-20, där de angav att de skyddsåtgärder som presenterats bedömdes vara rimliga utifrån att verksamheten ska vara möjlig att genomföra, utan att avsevärt försvåra förutsättningarna för järnvägsplanen. Skogsstyrelsen såg även positivt på att ett ekologiskt kontrollprogram kommer att tas fram för bygg och driftskedet.

Företag och organisationer

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

Ett flertal möten angående flytt av regionnätledningarna har hållits med E.ON under hela järnvägsplaneskedet. Där har bland annat flytt av stolpe vid Kardonbanan diskuterats.

Ett flertal möten har hållits med Nodra AB gällande tillgång till processvatten under byggtiden och hantering av länshållningsvatten. Under 2022 har ett avtal tecknats mellan parterna för projektering av ledningar fram till tunnelpåslagen för att möjliggöra vattenförsörjning till produktionen av Kolmårdstunneln. Under 2022–2023 hölls även ett antal samrådsmöten med fokus påverkan på vattenförekomst Stubbetorp - Halsbråten. Trafikverket har beskrivit risker för påverkan i byggskede och driftskede och vilka åtgärder som planeras för att begränsa riskerna. Nodra har även fått möjlighet att förhandsgranska MKB för JP för att komma med synpunkter på justeringar.

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 Strålen, Böksjö, Tyskorporpet, Rödmosse, södra tunnelmynningen och ägare till större jordbruksfastigheter 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. Synpunkter har kommit på specifika platser och lösningar och anpassningar har gjorts där det varit möjligt.

Möten har även hållits med Böksjö vägsamfällighet som exempelvis har haft frågor kring lokalisering av tunneln.

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. Maj-juni 2016 - förslag till spårlinje Stavsjö-Loddby

Samrådsaktiviteten avsåg Trafikverkets förslag till spårlinje (samrådshandling 2016-05-09) för sträckan Stavsjö-Loddby.

Länsstyrelsen i Östergötlands län och Norrköpings kommun

Den 18 maj 2016 skickades en samrådsremiss avseende förslag till spårlinje till Länsstyrelsen i Östergötlands län och Norrköpings kommun för att låta dem yttra sig.

Samrådsmaterialet innehöll följande underlag:

- PM Förslag till linje – Samlad bedömning
- PM Förslag till spårlinje
- Fördjupad landskapsanalys
- Kulturarvsanalys
- Rapport Naturvärdesinventering
- PM Ekologiska samband
- Samrådskartor

Som svar på remissen inkom yttrande från kommunen den 21 juni 2016 och från länsstyrelsen den 22 september 2016.

Sammanfattning av Länsstyrelsen i Östergötlands remissvar samt Trafikverkets bemötande

Länsstyrelsen bedömde att Trafikverket hade tagit fram ett väl genomarbetat samrådsunderlag med tydliga och pedagogiska beskrivningar och motiv till framtagande av lämpliga alternativ att arbeta vidare med. Underlagen för linjealternativ 1 och 17 på delsträckan genom Kolmårdenområdet (Skiren-

länsgräns) bör fördjupas väsentligt innan slutligt linjeval görs för att minska osäkerheterna kring alternativens omgivningspåverkan och kostnader. Trafikverkets förordade alternativ (alternativ 17A) kommer att innebära stor påverkan på Kolmårdenområdet, ett mycket värdefullt stort sammanhängande skogsområde med höga värden för natur och friluftsliv, människors hälsa och kulturmiljön.

Länsstyrelsen lämnade detaljerade synpunkter per intresseområde naturvård, vatten, friluftsliv och rekreation, kulturmiljö/landskapsbild, miljö, risk och säkerhet, jord- och skogsbruk samt klimat.

Dessutom föreslog länsstyrelsen att Trafikverket, när linje slutligen valts, utöver egna utredningsförslag även behöver utreda särskilda frågor mer i detalj i sitt fortsatta arbete för att åstadkomma en långsiktigt hållbar och driftsäker järnvägsanläggning. Det handlar bland annat om biotopkartering av berörda ytvatten, genomföra en miljöekonomisk analys av Kolmårdens tak, sammanvägning av bullerkällor, fördjupad studie av åtgärder för att begränsa barriäreffekter vid passagen av Kolmårdenområdet.

Därutöver förutsatte länsstyrelsen att Trafikverket skulle fortsätta att i behövlig omfattning beakta de förslag till villkor som länsstyrelsen framfört i sitt yttrande över remiss inför tillåtlighetsprövningen enligt 17 kapitlet miljöbalken.

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

Sammanfattning av Norrköpings kommuns remissvar samt Trafikverkets bemötande
Kommunen såg positivt på det fortsatta arbetet med att optimera linjen och utgick ifrån att Trafikverket även i den fortsatta processen gör sitt yttersta för att minimera negativa effekter för enskilda individer. Kommunen pekade särskilt på att sträckningen följer E4 på ett bra sätt. Kommunen ansåg att det råder oklarheter kring vilka effekter spårvalet ger. Det avser bland annat ett flertal väkanslutningar, Åby trafikplats, triangelspåret söder om Åby, passagen av Torshagsån samt cykelstråk. Kommunen ville särskilt peka på vikten att i det fortsatta arbetet lägga extra omsorg på landskapsbildningen vid Kolmårdsbranten.

[Trafikverkets svar: I Trafikverkets arbete med att optimera spårlinjen sker kontinuerliga avvägningar mellan enskilda och allmänna intressen. Effekterna av spårvalet utreds och beskrivs närmare i järnvägsplanen med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Ostlänkens påverkan på allmänna och enskilda vägar utreds och förslag till lösningar tas fram i samråd med berörda parter inklusive kommunen. De allmänna vägarna regleras i järnvägsplanen varvid effekter och konsekvenser för justering av vägar beskrivs i miljökonsekvensbeskrivning.](#)

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

Allmänheten, enskilda särskilt berörda samt övriga berörda myndigheter och organisationer
Allmänheten bjöds in till öppet hus i Krokek, Råsslaskolan, den 26 maj 2016 och till Åby, Hultdalsskolan, den 1 juni 2016. Utöver brev informerade Trafikverket via annons i dagspress med hänvisning till projektets webbplats där samma information fanns att tillgå som vid öppet hus. Allmänheten uppmanades att lämna sina eventuella skriftliga synpunkter senast den 1 juli 2016.

Omkring 80 personer besökte öppet hus i Krokek och cirka 140 personer i Åby. Vid de bemannade stationerna fanns följande teman:

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

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

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

- Passagen genom Kolmården
- Sjön Skiren – olika lösningar
- Enskilda vattenbrunnar
- Anläggningens påverkan på enskilda bostäder
- Utseende – anläggningen, broar, tunnlar
- Angränsande sträcka mot Nyköping

Sammanfattning av inkomna skriftliga synpunkter samt Trafikverkets bemötande
Trafikverket tog emot knappt 60 skriftliga synpunkter, varav cirka 20 kom från myndigheter och organisationer och resterande från fastighetsägare och allmänhet.

Flera synpunkter berörde den egna fastigheten och hur spårdragningen påverkar fastighetens ekonomiska värde, enskilda vattenbrunnar, utsikten och bullernivåer inklusive önskemål om bullerskyddsåtgärder. Synpunkter berörde även byggskedet och vikten av att planera för omhändertagande av massor, påverkan på Sörmlandsleden och möjligheten att passera järnvägen på flera ställen.

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

Ytterligare synpunkter berörde projektet som helhet, till exempel hastigheten på banan, antalet stationer och nyttan med projektet i relation till kostnaden.

[Trafikverkets svar: Synpunkterna är exempel på frågeställningar som har studerats i tidigare skeden. Ostlänken ingår i Trafikverkets nationella plan \(perioden 2014–2025\) som bygger på tidigare studier. Planen är beslutad av regeringen, som gett Trafikverket i uppdrag att utreda och bygga järnvägen.](#)

Nedan återges och bemöts de synpunkter som särskilt berörde Trafikverkets förslag till spårlinje.

Ett femtontal skrivelser tog upp spårdragningen genom Kolmården och dess påverkan på natur- och kulturmiljöer, det rörliga friluftslivet och boendemiljöer. Flera av synpunkterna innehöll förslag på att förlägga Ostlänken i tunnel i stället för ovan mark. En av skrivelserna innehöll en namninsamling med

cirka 175 namn som ville värna den fria rörligheten mellan Skiren och Gullvagnen och därmed ansåg att det behövdes en tunnel på sträckan.

Trafikverkets svar: I Trafikverkets arbete med att ta fram förslag till spårlinje har tre avgörande parametrar varit styrande; passage av sjön Skiren som inte får påverkas, påverkan på naturmiljö- respektive kulturmiljövärden i Bråvikenförkastningen och livscykelkostnad. Fördjupade utredningar har gjorts som kartlägger de värden som finns vid Kolmården, till exempel kultur-, natur- och friluftslivsvärden. Bland de alternativ som utreddes fanns tunnel under Kolmårdens tak, ett alternativ som bedömdes ha fördelar gällande omgivningspåverkan men stora nackdelar gällande kostnad. Det alternativ som Trafikverket förordade bedömdes vara det sammanvägt mest fördelaktiga alternativet, dock inte det med lägst kostnad. Alternativet förordades med argumenten:

- *Bättre bergkvalitet vid passage av sjön Skiren*
- *Intrång i riksintressen för naturmiljö i Bråvikenförkastningen undviks*
- *Acceptabel livscykelkostnad jämfört med alternativ helt i tunnel under Kolmårdens tak*
- *Lägre klimatpåverkan än för alternativa sträckningar i lång tunnel under Kolmårdens tak.*

Efter samrådet fortsatte arbetet med att hitta den optimala spårlinjen från Stavsjö till Loddby. Utifrån kompletterande geotekniska fältundersökningar visade det sig att det förordade alternativet riskerade att fördyras avsevärt, med anledning av svåra geotekniska förhållanden i Kolmården och vid passagen under E4 vid Stenkullen. Trafikverket tog även till sig av inkomna synpunkter från allmänheten, intresseföreningar, kommun och myndigheter kring sträckningen, bland annat med hänsyn till påverkan på friluftslivet i området. Ett nytt förslag med längre tunnel togs fram och presenterades vid samråd i februari 2017, se nedan avsnitt 3.2.7.

I två av de inkomna yttrandena lämnades förslag på att Ostlänken ska förläggas på den östra sidan om sjön Skiren.

Trafikverkets svar: Skiren är en skyddsvärd vattenförekomst som inte får påverkas av Ostlänken. Ostlänken kan rent tekniskt passera både öster och väster om Skiren. Risken för dålig bergkvalitet är dock större öster om sjön. Ytterligare argument för att gå väster om Skiren är att på så sätt undvika intrång i riksintresse för naturmiljö i Bråvikenförkastningen. Det förordade alternativet går därför väster om Skiren i ett relativt djupt läge.

3.2.4. Februari 2017 – nytt förslag till spårlinje

Samrådsaktiviteten avsåg nytt förslag till spårlinje (samrådshandling 2017-02-13) för sträckan Stavsjö-Loddby. Mot bakgrund av det som beskrivs ovan avseende passagen genom Kolmården utreddes ett nytt förslag med längre tunnel. Alternativet bedöms ge mindre omgivningspåverkan, innehåller färre byggnadstekniska risker samt innebär lägre underhållskostnader än det förslag som presenterades i maj/juni 2016.

Länsstyrelsen i Östergötlands län och Norrköpings kommun

Den 22 februari 2017 skickades en samrådsremiss avseende nytt förslag till spårlinje till Länsstyrelsen i Östergötlands län och Norrköpings kommun för att låta dem yttra sig.

Samrådsmaterialet innehöll följande underlag:

- PM Förslag till linje – Samlad bedömning
- PM Förslag till spårlinje 2.0

- PM Miljöekonomisk studie av rekreationsvärden i Kolmårdenområdet
- Samrådskartor

Som svar på remissen inkom yttrande från länsstyrelsen den 27 april 2017 och från kommunen den 20 mars 2017 (med rättelse den 5 juni 2017).

Sammanfattning av Länsstyrelsen i Östergötlands läns remissvar samt Trafikverkets bemötande

Länsstyrelsen delade Trafikverkets uppfattning att alternativ 17 kan förordas och är lämpligt att arbeta vidare med i en järnvägsplan. Avseende Trafikverkets bortvalda alternativ med längre tunnel (Böksjö-länsgräns) efterfrågade länsstyrelsen tydligare motiv till avfärdandet. Vidare lämnade länsstyrelsen särskilda synpunkter per intresseområde naturvård, kulturmiljö/landskapsbild, miljö, risk och säkerhet, jord- och skogsbruk samt den miljöekonomiska studien. För de flesta intresseområden gjorde länsstyrelsen bedömningen att det nya alternativet innebär en förbättring, bland annat är det mycket positivt att påverkan på Kolmårdens tak, Korpklint, Getåbäcken och Skiren-Rödmosse med flera undviks. Länsstyrelsen pekade dock på särskilda värden och frågor att arbeta vidare med. Då det nya alternativet innebär en större klimatpåverkan och ger upphov till större massöverskott än tidigare alternativ, ansåg länsstyrelsen att det var angeläget att Trafikverket arbetade vidare med att minska klimatpåverkan.

Trafikverkets svar: Trafikverket har beaktat länsstyrelsens samtliga synpunkter och utreder de särskilda frågorna vidare. Synpunkterna är bemötta skriftligen i svar till länsstyrelsen den 22 januari 2018.

Med anledning av länsstyrelsens önskan om tydligare motivering av bortvalt tunnelalternativ genomförde Trafikverket en fördjupad utredning som redovisades i PM Bortvalt tunnelalternativ Böksjö-länsgräns. Utredningen förordade att anläggningen utformas med tunnelmyning vid Böksjö och inte vid länsgränsen. Motiv för en kortare tunnel är främst den ökade risken att påverka ett vattenskyddsområde norr om Strålen vilket kan få negativa effekter för grundvattnet, omfattande kostnadsökningar på grund av att flera svaghetszoner skulle behöva passeras och sämre möjligheter att anlägga en driftplats med önskad funktionalitet sett till kapacitet. PM har bifogats det skriftliga bemötandet till länsstyrelsen.

Sammanfattning av Norrköpings kommuns remissvar samt Trafikverkets bemötande
Norrköpings kommun hänvisar till yttrande i samband med det tidigare samrådet och bedömer att kommunens tidigare synpunkter i princip fortsatt är aktuella. Kommunen pekade särskilt på effekterna för vägranlutningar och spridningskorridor för Natura 2000-område vid passage av Åby och Kardonbanan.

Trafikverkets svar: Trafikverket utreder effekterna av spårlinjen, de beskrivs närmare i järnvägsplanen med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Ostlänkens påverkan på allmänna och enskilda vägar utreds och förslag till lösningar tas fram i samråd med berörda parter inklusive kommunen. De allmänna vägarna regleras i järnvägsplanen varvid effekter och konsekvenser för justering av vägar beskrivs i miljökonsekvensbeskrivning. Trafikverket och Norrköpings kommun har kontinuerliga möten där det fortlöpande utredningsarbetet diskuteras och samordnas.

Allmänheten, enskilda särskilt berörda samt övriga berörda myndigheter och organisationer

Trafikverket informerade om det nya förslaget till spårlinje genom brevutskick och annonsering i dagspress den 24 februari 2017 med hänvisning till ytterligare information på projektets webbplats. Eventuella synpunkter önskades skriftligen senast den 26 mars 2017.

Sammanfattning av inkomna skriftliga synpunkter samt Trafikverkets bemötande
Trafikverket tog emot cirka 35 skriftliga synpunkter, varav cirka 20 kom från myndigheter och organisationer och resterande från fastighetsägare och allmänhet.

Några synpunkter framförde det positiva med att förlägga Ostlänken i tunnel på en längre sträcka. Liksom tidigare fanns synpunkter som berörde den egna fastigheten exempelvis avseende bullernivåer och önskemål om bullerskyddsåtgärder samt även oro för påverkan på egen vattenbrunn. En synpunkt handlade även om att sjön Skiren inte får ta skada.

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

Ytterligare några synpunkter berörde kostnaden för Ostlänken och att det vore bättre att rusta upp befintlig bana och lägga pengar på annat.

Trafikverkets svar: Synpunkterna är exempel på frågeställningar som har studerats i tidigare skeden. Ostlänken ingår i Trafikverkets nationella plan (perioden 2014–2025) som bygger på tidigare studier. Planen är beslutad av regeringen, som gett Trafikverket i uppdrag att utreda och bygga järnvägen. 2023-04-17: Ostlänken ingår numera i nationell plan för perioden 2022–2033.

Nedan återges och bemöts de synpunkter som särskilt berörde Trafikverkets nya förslag till spårlinje på sträckan Stavsjö-Loddbby.

Från fastighetsägare och boende i Böksjö inkom synpunkter på föreslagen spårlinje mellan Böksjö och länsgränsen. Påverkan kommer att bli stor och det föreslogs att tunneln skulle förlängas till länsgränsen.

Trafikverkets svar: Trafikverket har utrett möjligheterna att förlänga tunneln mot länsgränsen med anledning av boendes tunnelförslag. Den fördjupade utredningen redovisades i PM Bortvalt tunnelalternativ Böksjö-länsgräns. Utredningen förordade att anläggningen utformas med tunnelmynning vid Böksjö och inte hela sträckan norrut till länsgränsen. Motiv för en kortare tunnel är främst den ökade risken att påverka ett vattenskyddsområde norr om Strålen vilket kan få negativa effekter för grundvattnet, omfattande kostnadsökningar på grund av att flera svaghetszoner skulle behöva passeras och sämre möjligheter att anlägga en driftplats med önskad funktionalitet sett till kapacitet. PM har delgivits fastighetsägare och boende i Böksjö, enskilda kontakter och möten har genomförts för att ytterligare belysa frågan.

3.2.5. 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 Stavsjö-Loddbby, daterad 2017-05-10 beskrevs de allmänna vägar som påverkas av Ostlänkens dragning och möjliga åtgärder för dem. Syftet med samrådsunderlaget var att i ett tidigt skede samråda med kommun, länsstyrelse, regionala kollektivtrafikmyndigheten och enskilda som kunde beröras samt att ge länsstyrelsen ett underlag för att komplettera tidigare beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Länsstyrelsen i Östergötlands län, Norrköpings kommun och Östgötatrafiken

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

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

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 önskade Östgötatrafiken att vägnätet, så långt det är möjligt, utformas så att kollektivtrafikens framkomlighet eller sträckningar inte påverkas negativt. Östgötatrafiken ansåg det mycket viktigt att tidigt i kommande process bli inbjudna i dialoger och medges möjlighet att ta del av planerade förändringar och tidplaner för respektive vägsträcka som berörs.

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

Allmänheten, enskilda särskilt berörda samt övriga berörda myndigheter och organisationer

Allmänhet och enskilda bjöds in till samrådet genom annonsering den 14 mars 2017 i Norrköpings Tidningar, Folkbladet Norrköping och Post- och Inrikes Tidningar. Samrådsunderlaget inklusive bilagor fanns under samrådstiden tillgängligt på projektets webbplats

www.trafikverket.se/Ostlankennorrkoping. Synpunkter önskades senast den 7 april 2017.

Sammanfattning av inkomna skriftliga synpunkter samt Trafikverkets bemötande
Inga synpunkter inkom.

3.2.6. *December 2019 - förslag till detaljutformning av anläggningen*

Samrådsaktiviteten avsåg förslag till anläggningens utformning för Ostlänken på delen Stavsjö-Loddbys i Norrköpings kommun (samrådsmaterial daterat 2019-10-31 respektive 2019-11-04).

Länsstyrelsen i Östergötlands län och Norrköpings kommun

I november 2019 skickades en samrådsremiss avseende förslag till spårlinje till Länsstyrelsen i Östergötlands län och Norrköpings kommun för att låta dem yttra sig.

Samrådsmaterialet innehöll följande underlag:

- Plan- och illustrationskartor
- PM Beskrivning av planförslaget och dess konsekvenser
- Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)
- Samrådsredogörelse
- TEMA-kartor för miljö (Buller, Naturmiljö, Kulturmiljö, Friluftsliv, Vatten)
- Boendekarta
- PM Förslag till spårlinje – samlad bedömning, Stavsjö-Loddbys

Som svar på remissen inkom yttrande från kommunen den 13 januari 2020 och från länsstyrelsen den 20 januari 2020.

Sammanfattning av Länsstyrelsen i Östergötlands remissvar samt Trafikverkets svar

Länsstyrelsen påpekade att det är viktigt att tillåtlighetsbeslutets villkor efterlevs och att Trafikverket arbetade vidare med dem i den fortsatta projekteringen. Vid utformning av anläggningen ska stor hänsyn tas till riksintressena Bråvikens förkastningssystem med det skogliga biotopskyddsområdet och sjön Skiren. Dessutom ansåg länsstyrelsen att det är viktigt att Trafikverket fortsatt arbetade vidare med lösning av hantering om dagvatten i byggskedet.

Länsstyrelsen såg positivt på tillskapande av våtmarker och återmeandring av Pjältån, vilka kan ses om kompensationsåtgärder för ingrepp som sker på andra håll.

Länsstyrelsen ansåg att det är viktigt att masshanteringen planeras omsorgsfullt och att arbetet med en övergripande masshanteringsplan drivs vidare. Den övergripande masshanteringsplanen bör beskriva vilka alternativ för användning av överskottsmassor utanför järnvägsplanen som är lämpliga och möjliga utifrån lagstiftningen om avfall.

Länsstyrelsen ansåg att Trafikverkets ambitioner för skydd mot översvämningar behövde förtydligas, då Boverket och Trafikverket verkar ha olika syn på vilken typ av regn (50- eller 100-årsregn) som anläggningen ska klara.

Länsstyrelsen ansåg att projektets ambitionsnivå för att motverka bullerstörningar var oklar. Dessa frågor behövde förtydligas i det fortsatta arbetet.

Vidare förutsatte länsstyrelsen att hanteringen av artskyddet ska slutföras före utställning av järnvägsplanen och innan de övergripande principerna för utförande av kompensationsåtgärder ska vara klara innan dess.

Länsstyrelsen förutsatte att berörda detaljplaner vid behov justeras av kommunen för att möjliggöra en lämplig utformning av järnvägsplanen. De önskade vidare en ökad tydlighet i järnvägsplanen för en enklare förståelse av hur ytor är tänkta att nyttjas och utformas, till exempel genom att plan- och illustrationskartorna förses med mer höjduppgifter och mer information om arbetsområdenas syfte.

Detta är inte minst viktigt för att Länsstyrelsen ska kunna ge lämpliga besked motsvarande samråd enligt 12 kap 6§ miljöbalken.

Slutligen lämnade länsstyrelsen specifika synpunkter på miljökonsekvensbeskrivningen.

Trafikverkets svar:

Tillåtighetsvillkoren är ett viktigt underlag i projekteringen. Trafikverket arbetar med dem och kommer tillse att de efterlevs. I slutlig miljökonsekvensbeskrivning och planbeskrivning kommer det tydligare beskrivas hur de hanteras och tillgodoses. Avseende Brävikenbranten utreds frågan vidare och ett stort arbete har lagts ner på att minimera påverkan på områdets kultur- och naturvärden, såsom Villa Skoga och det biotopskyddade skogsområdet. Vid sjön Skiren går järnvägen i tunnel där behovet och utförandet av tunneltätning för att säkerställa att vattenmiljön inte påverkas studeras vidare. Inga arbetsområden förläggs inom Skirens avrinningsområde för att begränsa påverkan.

Efter samrådet har Trafikverket tagit ett beslut att flytta den södra plangränsen till norr om Västra Brävikenvägen, så att hela Loddby inklusive Pjältån hanteras samordnat i järnvägsplanen för Loddby-Klinga. Trafikverket har inte rådighet över marken och kan inte garantera att föreslagen åtgärd för Pjältån genomförs. Diskussioner har dock förts med Norrköpings kommun som är markägare. Ett helhetsgrepp kring skyddsåtgärder och eventuella kompensationsåtgärder kommer göras och beslut kommer fattas i senare skede.

Trafikverket kommer fortsatt arbeta med dagvattenfrågan så att en hållbar lösning för recipienten under byggskedet identifieras. Trafikverkets utredningar visar att dagvattenavledning från järnvägsanläggningen till närliggande recipienter i driftskedet inte kommer medföra förhöjda halter av föroreningar i vattendragen.

Trafikverket har ett pågående arbete för att identifiera lämpliga alternativ för användning av överskottsmassor utanför järnvägsplanen. Trafikverket har återkommande samrådsmöten med länsstyrelsen och berörda kommuner och frågan om hantering av massor som uppkommer inom delsträckan kommer att redovisas till länsstyrelsen. Då denna delsträcka ligger tidigt i planeringen har en övergripande masshanteringsplan för hela Ostlänken ännu inte arbetats fram. Ett arbete har påbörjats att samla in information från respektive delsträcka för att få en bild av hela Ostlänkens massbalans, både när massorna uppkommer i tid och på vilka platser.

Ostlänkens anläggningsdelar projekteras utifrån vilka konsekvenser som uppstår vid en eventuell översvämning. Det är en iterativ process där man testar större och större flöden och analyserar konsekvenserna för varje scenario. Den slutgiltiga dimensioneringen bestäms med hjälp av en kostnad- nyttoanalys som styrs av förhållandet mellan kostnaden för ökad dimensionering och nyttan av en minskad översvämning. Den lägsta återkomsttiden som studeras är 50 år. För de delar av anläggningen där höga vattennivåer vid en extrem väderhändelse skulle kunna innebära mycket allvarliga konsekvenser gäller speciella krav. I dessa fall ska en konsekvensutredning utföras och skyddsåtgärder vidtas så att konsekvenserna av en översvämningssituation vid högsta tänkbara flöde eller skyfall är acceptabla. Detta ska alltid utföras för tunnel, tråg och skärning om det finns risk för stående vatten och det därigenom även finns risk för allvarlig personskada, mycket stor återställningskostnad eller allvarlig och bestående miljöskada. Havsnivån är den klimatparameter som med störst sannolikhet kommer fortsätta öka även efter år 2100. Det är dock osäkert hur stor den stigningen kommer bli. Dimensionerande havsnivå ansätts därför till högsta beräknade havsvattenstånd vid år 2100 (HBH2100). Beroende på anläggningens sårbarhet kan även en osäkerhetsmarginal tillkomma för att säkra skyddet mot stigande havsnivåer.

Gällande bullerstörningar så kommer underlaget kompletteras och förtydligas tills miljökonsekvensbeskrivningen färdigställs och järnvägsplanen ställs ut för granskning, så att det tydligt framgår vilka åtgärder som kommer göras och på vilka grunder, samt hur miljö kvalitetsnormerna för buller kommer att efterlevas. Till miljökonsekvensbeskrivningen kommer PM Buller att bifogas med detaljerad redovisning av beräknade bullernivåer för bostäder som överskrider riktvärden i driftskedet. På plankartorna kommer bullerskyddsåtgärder för driftskedet att fastställas.

När det gäller artskyddsfrågor så ska detta samrådask med länsstyrelsen innan miljökonsekvensbeskrivningen färdigställs för godkännande, vilket nu har gjorts. Samrådet utvisade att dispensansökan med avseende på artskydd krävs. Enligt rättspraxis behöver dock inte ett eventuellt beslut om dispens vara fattat innan järnvägsplanen ställs ut för granskning.

Trafikverket har fört en kontinuerlig dialog med Norrköpings kommun avseende planprocessen. Under öppet hus deltog kommunen tillsammans med Trafikverket och redovisade de ändringar som Ostlänken medför för berörda detaljplaner. Vid tillfället åtog sig Trafikverket att se till att järnvägsplanens läsbarhet ökas, genom att plankartor görs tydligare, samt att planbeskrivning skulle tillkomma som tydligt kunde beskriva anläggningen och vilka konsekvenser den ger på omgivningen.

12:6-samråd gäller åtgärder som väsentligt påverkar naturmiljön. Områden som behöver återställas och där särskild hänsyn behöver tas till natur- och kulturmiljön beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen.

Trafikverket tog till sig synpunkterna på miljökonsekvensbeskrivningen. Den version som länsstyrelsen granskade var endast till 75% klar där vissa kapitel inte var färdigställda. Dessa kapitel har sedan utvecklats till färdigställd miljökonsekvensbeskrivning för att den ska få ett tillräckligt djup. På vägen fortsatte dessutom samråden med länsstyrelsen för att fortsatt ge länsstyrelsen information om projektet och dess påverkan.

Sammanfattning av Norrköpings kommuns remissvar samt Trafikverkets svar

Norrköpings kommun föreslog att plangränsen flyttas norrut så att trafiklösningen för Loddby hanteras sammanhängande i en och samma järnvägsplan.

Norrköpings kommun belyste att Åby är utpekad som ny stationsort med utvecklingsområden för bostadsbebyggelse i en fördjupad översiktsplan för Åby och Jursla. Utvecklingen förutsätter dock att trafikplats Björnsnäs funktionalitet uppgraderas så att en koppling från E4 in mot dessa delar av Åby möjliggörs i såväl sydlig som nordlig riktning. Trafikverkets samrådshandling redogjorde dock inte för om förslaget till spårlinje möjliggör en framtida utbyggnad av trafikplatsen i enlighet med den fördjupade översiktsplanen. Norrköpings kommun föreslog därför att Trafikverket och kommunen inleder en gemensam planering och utredning för hur en komplett trafikplats med av- och påfarter i båda riktningar till E4 kan genomföras inom ramen för Ostlänken-samarbetet. Kommunen såg också en möjlighet att detta kunde samplaneras med det arbete om sker kring etableringsplatser och temporära lösningar i samband med byggandet av Ostlänken.

Kommunen önskade att landskapsbron vid Björnsnäs förlängs alternativt att profilen sänks för att anläggningen inte ska bli dominerande och bryta det visuella sambandet mot Bråviken från E4 och Åby.

Trafikverket borde i samverkan med kommunen utreda om en del etableringsytor, massupplagsytor och arbetsvägar kan återanvändas som verksamhetsmark och vägar efter att anläggningsskedet i

projektet avslutats. I detta sammanhang ville Norrköpings kommun särskilt nämna det utredningsarbete som pågår kring möjligheten att utveckla verksamhetsområden vid trafikplats Strömsfors för att tillgodose behovet av ny verksamhetsmark.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har följt de synpunkter som inkommit, både från Norrköpings kommun och boende i Loddby avseende plangränsen. Efter samrådet har Trafikverket beslutat att flytta plangränsen norrut till norr om Västra Bråvikenvägen. Detta för att få en helhetslösning så att hela Loddby inklusive diskussioner om alternativa trafiklösningar hanteras samordnat i en järnvägsplan.

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

Avseende landskapsbron så är det inte möjligt att göra en sänkning av profilen utan att det får stora konsekvenser både på E4 och Kardonbanan. Under hela projektets gång har en avvägning gjorts mellan kostnad och nytta. Efter samrådet har Trafikverket beslutat att förlänga bron med ett fack, vilket motsvarar cirka 46 meter. Detta för att trafikanterna även i framtiden ska uppleva slättlandskapen nedanför Bråvikenbranten och vattnet i Bråviken. Trafikverket kommer att hålla ett möte med Norrköpings kommun för att redovisa utredningsprocessen för valt alternativ och de avvägningar som gjorts.

Arbetsytor i järnvägsplan behövs för att säkerställa att planen går att genomföra. Om det i genomförandeskedet finns andra ytor, exempelvis planlagda för framtida bebyggelse eller annat, så finns det ingenting som hindrar att entreprenören använder dessa ytor istället efter överenskommelse med markägare. Järnvägsplanen kan dock inte reglera markanvändning för annat än järnvägsändamål.

Övrigt berörda myndigheter och organisationer

Trafikverket tog emot cirka 80 skriftliga synpunkter, varav cirka 25 kom från myndigheter och organisationer och resterande från fastighetsägare, rättighetsägare och allmänhet.

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

- E.ON Energidistribution AB
- Luftfartsverket
- Skogsstyrelsen
- Statens Geologiska Utredning (SGU)
- Vattenfall Eldistribution AB

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

Nyköpings kommun önskade att Trafikverket beskriver påverkan avseende trafikering på väg 800 i Stavsjö samt Strömsfors. Kommunen upplyste också Trafikverket om vikten av att säkerställa

tågtrafiken på Nyköpingsbanan under produktionstiden. Avstängning av tågtrafik för att möjliggöra underhållsarbete mellan 00:00-06:00 motverkar regionernas ambitioner att vidareutveckla en attraktiv storregional kollektivtrafik.

Trafikverkets svar:

Väg 800 mellan Stavsjö och Strömsfors kommer att behöva användas för byggtrafik från Böksjö till E4 via Stavsjö. I det fortsatta projekteringsarbetet skulle eventuella åtgärder och dess konsekvenser utredas. Trafikverkets ambition är att byggandet av Ostlänken ska medföra så liten störning som möjligt på befintlig infrastruktur. Störningar och kortare avstängningar är dock oundvikliga i vissa korsningspunkter.

För att kunna utföra ett effektivt underhåll och säkerställa anläggningens funktioner menar Trafikverket att det bästa sättet är att skapa ett underhållsfönster då anläggningen stängs för kommersiell trafik. För systemet med ny stambana mellan Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö har ett underhållsfönster på sex timmar (sammanhängande) antagits för löpande underhåll. Omfattningen på den sammanhängande perioden för underhåll baseras bland annat på internationella erfarenheter av vad som är möjligt att underhålla på dessa sex timmar. Större underhållsåtgärder kommer att utföras på tider som erhålls enligt normalt förfarande inom Trafikverket. 2023-04-17: Ostlänken ingår numera inte i ny stambana mellan Stockholm-Göteborg, men underhållsfönstret på sex timmar gäller fortfarande.

Trafikverket har gjort bedömningen att det är under denna period som ett underhållsfönster påverkar Ostlänkens resenärer minst, men håller samtidigt med Nyköpings kommun om att det kan finnas behov att justera underhållsfönstret. Det kan innebära att det blir en förskjutning i tid eller nedkortat underhållsfönster. Detta är inte något som påverkar utformningen eller markanspråket.

Även Region Sörmland upplyste Trafikverket om att avstängning av tågtrafik för att möjliggöra underhållsarbete motverkar regionernas ambitioner att vidareutveckla en attraktiv storregional kollektivtrafik.

Trafikverkets svar:

Se svar ovan.

Nodra betonade vikten av att vattenskyddsområden och dricksvattentäkter måste skyddas från eventuell påverkan från Ostlänken. Nodra har befintliga ledningar vilkas funktion måste kunna säkerställas. Om dagvatten från järnvägsanläggningen blir aktuellt att leda till Nodras anläggning ska det säkerställas att kapacitet finns.

Trafikverkets svar:

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

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

Trafikverkets svar: *Trafikverket har genomfört en utredning rörande elektromagnetiska fält från Ostlänken som ett underlag för bedömning av påverkan i järnvägsplanens*

miljökonsekvensbeskrivning. Syftet är att säkerställa att människor inte exponeras för alltför höga elektromagnetiska fält. Trafikverkets uppfattning, med hänsyn taget till kraven på säkerhetsavstånd från anläggningen på 30 meter, är att kravet kommer att kunna hållas utmed projekt Ostlänkens järnvägsanläggning. Slutsatsen bygger på Trafikverkets utredning som visar att årsmedelvärdet understiger 0,4 µT redan vid 20 meter från banmitt, det vill säga mittpunkten mellan dubbelspåret.

Följande myndigheter fick också samrådsremissen, men avstod från att yttra sig:

- Försvarsmakten
- Havs- och vattenmyndigheten
- Jordbruksverket
- Kemikalieinspektionen
- Lantmäteriet
- Länsstyrelsen i Södermanlands län
- Naturvårdsverket
- SMHI
- Socialstyrelsen
- Statens geotekniska institut (SGI)

Allmänheten och enskilda särskilt berörda

Allmänheten bjöds in till öppet hus i Åby, Folkets hus, 4 och 5 december 2019. Utöver brev informerades Trafikverket via annons i dagspress med hänvisning till projektets webbplats där samma information fanns att tillgå som vid öppet hus. Allmänheten uppmanades att lämna sina eventuella skriftliga synpunkter senast den 5 januari 2020. Omkring 250 personer valde att besöka utställningen.

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

Sammanfattning av inkomna skriftliga synpunkter samt Trafikverkets bemötande

Boende och fastighetsägare i området lyfte frågor om hur Ostlänken berör den egna fastigheten och hur spårdragningen påverkar fastighetens ekonomiska värde, enskilda vatten- och energibrunnar, vibrationer och bullernivåer samt önskemål om skyddsåtgärder mot höga ljudnivåer. Det inkom synpunkter om att det finns verksamheter i närheten av anläggningen som är känsliga för buller och vibrationer. Synpunkt inkom även att Trafikverkets bullerberäkningar ansågs otillräckliga. Dessutom önskades att risk för vibrationer och stömljud redovisades för berörda fastigheter.

Trafikverkets svar:

Trafikverket arbetar kontinuerligt med ovanstående frågeställningar inom ramen för järnvägsplanens planerings- och projekteringsarbete. Dessutom har Trafikverket i förekommande fall även haft dialog med berörda fastighetsägare, verksamhetsutövare och ledningsägare.

Gällande enskilda brunnar och ledningar har Trafikverket ansvaret att åtgärda eventuella skador som uppstår till följd av projektet. En brunnsinventering har gjorts och kommer att uppdateras med tillkommande brunnar fram till byggstart. Brunnarna ingår sedan i ett kontrollprogram där

vattennivåer mäts före och efter byggnation för att kunna bestämma om och hur stor påverkan som uppkommit. Brunnar för vattenförsörjning provtas även avseende vattenkvaliteten.

Bullerskyddsåtgärder ska vidtas till följd av buller som härrör från trafikeringen på Ostlänken. De riktvärden som är styrande framgår av villkor 11 i tillåtlighetsbeslutet, vilka är baserade på infrastrukturproposition 1996/97:53. Bullerskyddsåtgärder utförs endast längs Ostlänken. I bullerutredningen tas hänsyn både till ekvivalenta och maximala ljudnivåer och Trafikverket ska se till att riktvärdena hålls för båda typer av buller. Bullersimuleringar som gjorts tar hänsyn till den "värsta" väderleken, det vill säga att vindriktningen är mest ogynnsam så det bullrar mest. Den tar även hänsyn till markens olika nivåskillnader och hur till exempel berg reflekterar ljudvågor. Trafikverket anser därför att de bullersimuleringar som gjorts är mycket tillförlitliga, det vill säga de visar ett värsta scenario. Trafikverket tar till sig informationen känsliga anläggningar och kommer ha fortsatt dialog med berörda verksamhetsutövare.

När det gäller vibrations- och stomljudsutredning så pågår dessa. Resultatet kommer att redovisas när järnvägsplanen ställs ut för granskning. I fastighetsförteckningen kommer fastigheter berörda av buller, vibrationer och stömljud redovisas tillsammans med åtgärdsförslag. Vilken typ av skyddsåtgärder som kommer erbjudas, till exempel typ av fasadnära åtgärder kommer dessutom att redovisas på plankartorna.

I det fall en fastighet påverkas direkt av markintrång ersätts fastighetsägaren för den marknadsvärdeminskning som fastigheten drabbas av. Trafikverket löser i första hand endast in den mark som behövs för anläggningen, men kan eventuellt även lösa in mark utöver detta i speciella fall. Det kan till exempel handla om smala remsor av mark mellan Ostlänken och E4 som blir obrukbara. Mer information kring ersättningsregler med mera finns att läsa i "Väg eller järnväg på min mark – hur får jag ersättning?" samt "Vad händer när en järnväg eller väg byggs" som kan laddas ner från Trafikverkets hemsida.

Flera synpunkter rörde inskränkningar i tillgängligheten på grund av byggnationen. Till exempel hur byggskedet kommer att påverka friluftslivet, utövandet av hobbyverksamhet, om man fortfarande kommer att kunna använda samma ridvägar som tidigare och om man fortfarande kommer kunna ta sig på ett trafiksäkert sätt till sin busshållplats.

Trafikverkets svar:

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

Ridning utanför anlagda ridstigar är ingen rättighet i sig utan det gör man med fastighetsägarens tillåtelse. Trafikverket strävar efter att begränsa störningar på friluftslivet men under byggtiden får man räkna med att hitta nya vägar och stigar att ta sig fram på.

Det inkom även frågor och synpunkter på påverkan under byggtiden i form av buller och vibrationer, minskad vilttillgång, dammande vägar, hur länge byggnationen kommer att pågå på varje ställe, hur masshanteringen ska ske och önskemål om att flytta arbetsvägar, servicetunnlar och etablerings- och upplagsytor.

Trafikverkets svar:

Under byggtiden kommer det att uppstå störningar i olika former. Även om byggbuller inte regleras i järnvägsplanen, finns det riktlinjer för hur mycket det får låta. Entreprenören ska planera sitt arbete och till exempel välja placering för sin krossverksamhet så riktvärdena i Naturvårdsverkets allmänna råd om buller för byggplatser (NFS 2004:15) efterlevs. Inom ramen för järnvägsplanen utreder Trafikverket så att det finns lämpliga platser och tillräckligt utrymme för att entreprenören ska ha möjlighet att bedriva sitt arbete. Förtydligande 2022-04-04: När det gäller krossverksamhet är det kommunens tillsynsmyndighet som beslutar vilka villkor som ska gälla.

För byggskedet ska det göras riskanalyser rörande skador på byggnader avseende vibrationer (enligt svensk standard · SS 4604866:2011 Vibration och stöt - Riktvärden för sprängningsinducerade vibrationer i byggnader). Utöver detta görs individuella riskbedömningar i samråd med berörda verksamhetsutövare.

Byggnation medför damning till exempel vid sprängning och krossning. Krav att klara riktvärden för buller, vibrationer, damning med mera under byggtid kommer ställas på entreprenören, som har en skyldighet att tillse att kraven efterlevs. Tillsynsmyndigheten, avdelningen Miljö och hälsa på Norrköpings kommun, kan följa upp att kraven efterlevs. De kan även stoppa verksamheten om kraven inte följs. Olika metoder finns för att minska dammspridningen, till exempel saltning, vattning och övertäckning vid sprängning.

När det gäller vilt i området, så finns det en risk att tillgången minskar under byggtiden, men att stammarna bör återhämta sig en tid efter att arbetet avslutats.

Trafikverket arbetar fortfarande med utformningen av produktionsytorna och hur lång tid byggnationen kommer pågå. Trafikverkets bedömning idag är att byggnationen generellt kommer att pågå under cirka 6 år men det kan skilja sig från olika platser. Till granskningen kommer de tillfälliga ytorna att tidsättas.

Avseende överskottsmassor så ska dessa i första hand återanvändas inom järnvägsplanens område. Trafikverket har även ett pågående arbete tillsammans med Norrköpings kommun för att identifiera lämpliga alternativ för användning av överskottsmassor utanför järnvägsplanens område.

Trafikverket tar till sig de synpunkter som inkommit avseende att flytta vissa arbetsvägar och etableringsytor i det fortsatta arbetet. Dessa förslag kommer att utredas och en dialog avseende placering och utformning kommer fortsätta med enskilda fastighetsägare och Norrköpings kommun.

Vissa synpunkter inkom avseende spårlinjens sträckning i plan och profil. Till exempel önskade boende i Böksjö att den 8 km långa tunneln under Kolmården skulle fortsätta norrut så att även järnvägssträckningen förbi Böksjö också skulle gå i tunnel.

Trafikverkets svar:

Spårlinjen togs upp vid samråd som hölls 2017. En samlad bedömning av olika spårförslag finns även beskriven (PM Förslag till spårlinje, samlad bedömning, Stavsjö-Loddbys, daterad 2016-05-10, reviderad 2019-05-28). Avseende frågan om längre tunnel så har även den utretts sedan tidigare (PM Bortvalt tunnelalternativ Böksjö-länsgräns, daterat 2017-10-03). Där valdes en längre tunnel bort på grund av ökad risk att påverka vattenskyddsområdet norr om Strålen, försämrade möjligheten att anlägga en driftplats med önskad funktionalitet sett till kapacitet, samt på grund av omfattande kostnadsökningar. Då den nu planerade järnvägssträckningen skiljer sig något från den som beskrevs i ovanstående PM kommer Trafikverket göra en uppdatering med gällande spårlinje.

Uppdaterat PM kommer att återkopplas till de boende i Böksjö.

Från boende i Loddby inkom det flera önskemål om nya trafiklösningar i området, att man 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.

Trafikverkets svar:

För att hitta de bästa trafiklösningarna behöver det tas ett helhetsgrepp när det gäller Loddby. Trafikverket har därför beslutat att flytta plangränsen till norr om Västra Bravikenvägen så att hela Loddby och dess trafikfrågor hanteras samlat i en järnvägsplan. Det ger dessutom Trafikverket och Norrköpings kommun mer tid att komma överens om hur barriären (som Södra stambanan och Ostlänken kommer vara) på bästa sätt ska överbryggas. Här är det viktigt att kommunen är drivande då de är huvudman för vägarna och ansvarig för detaljplanering.

Frågor inkom avseende hur ytor kommer att återställas när byggnationen är klar.

Trafikverket svar:

Vid återställning eftersträvas att ytan ska kunna användas på samma sätt som tidigare. Det vill säga, tidigare skogsmark återställs för fortsatt skogsbruk. Återställningen kommer att ske i samråd med fastighetsägaren.

Synpunkter inkom gällande påverkan på sjöar och vattendrag under och efter byggtiden samt att Pjältån, Böksjön, Gullvagnen och Strålen har stora skyddsvärden som påverkas negativt av Ostlänken.

Trafikverkets svar:

Trafikverket fortsätter arbetet med hur vatten till och från arbetsytorna ska hanteras i byggskedet. De delar av projektet som utgör vattenverksamhet kommer att prövas av Mark- och miljöödomstolen.

Beräkning av flöde och föroreningsinnehåll pågår och utsläpp kommer att begränsas med hänsyn till recipientens storlek och känslighet.

Det inkom synpunkter gällande energiförsörjning, om effekten i elnätet kommer att räcka till tågen på Ostlänken då energinätet redan är hårt belastat.

Trafikverkets svar:

Svenska kraftnät är den myndighet som ansvarar för överföringssystemet för el idag och för att det ska möta samhällets behov av el i framtiden. Trafikverket för en dialog med Svenska kraftnät om kommande behov av elförsörjning för Ostlänken.

En synpunkt inkom om att regeringens tillåtlighetsbeslut upplevs otydligt och önskade förtydligande.

Trafikverkets svar:

Regeringen har tagit ett beslut om tillåtlighet som Trafikverket måste förhålla sig till. Trafikverkets tolkning och efterlevnad av villkoren granskas och följs upp tillsammans med länsstyrelsen (som är tillsynsmyndighet). Kontinuerliga samråd hålls med länsstyrelsen om villkoren.

Synpunkter inkom på förslaget avseende ny vägsträckning för enskild väg vid Strålen.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar till sig synpunkterna och kommer utreda förslag till alternativa sträckningar.

Fortsatt dialog kommer att ske med berörda fastighetsägare.

En synpunkt inkom om Ostlänkens miljö- och klimatpåverkan. Det fanns en oro över att järnvägen dras över känsliga områden och skapar en barriäreffekt vilket leder till att ekosystemet störs.

Trafikverkets svar:

En ny järnväg innebär ett stort ingrepp och förändring i landskapet. Järnvägens placering nära befintlig E4 har valts och anpassats för att i möjligaste mån minimera negativa miljökonsekvenser och barriäreffekter. Passager anläggs för korsande vattendrag, vilt och människor och placeringen har anpassats efter befintliga passager för E4.

Frågor inkom om Trafikverket har kännedom om de djurarter som lever i vattendrag och på land längs järnvägssträckningen och hur exempelvis fiskar, ormar och viltstråk kommer påverkas under byggtid. Även synpunkter om att värdefulla träd bör sparas inkom.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har analyserat viltstråken och har god kännedom om vilka djur och växer som finns inom den planerade järnvägssträckningen. Artskyddsfrågorna bevakas och arbete med att identifiera möjliga skyddsåtgärder pågår fortfarande. Samråd med länsstyrelsen kommer att ske till våren.

25 meter från närmsta spårmitt tas generellt träd bort för att minska risken för nedfallande träd på järnvägen (trädsäkringszonen). Värdefulla träd kan dock sparas om det kan ske utan risk för anläggningen. Inga träd ska tas ned om det inte behövs på grund av trädsäkringszonen eller om det behövs för att bygga anläggningen. Skyddsvärda träd som är möjliga att spara kommer att tas hänsyn till i den fortsatta planeringen.

Där Ostlänken går i tunnel finns möjlighet för större vilt att passera. E4 utgör dock en befintlig barriär. Norrut finns nästa fullgoda passage för större vilt 1,9 km norr om länsgränsen (tillika plangränsen för denna järnvägsplan). Avståndet mellan dessa passager är 5 km, vilket uppfyller Trafikverkets riktlinjer för passager.

En fråga inkom om arkeologiska fynd längs sträckan är utredda.

Trafikverkets svar:

Omfattande arkeologiska utredningar har gjorts inom korridoren och den arkeologiska utredningsprocessen kommer att fortsätta under byggskedet. På Trafikverkets hemsida går det att läsa mer om hur Trafikverket har arbetat med arkeologiska undersökningar i Ostlänken.

Det inkom en fråga om placeringen av Ventilationstornet i Persdal.

Trafikverkets svar:

Ventilationstornet måste placeras i änden av servicetunneln för att ventilationstornets funktion ska upprätthållas. Trafikverket kommer att se över utformningen av anslutande serviceväg för att minska markinrånget. Ventilationstornet ska klara krav avseende industribuller, men då den placeras nära E4 kommer närliggande fastigheter troligtvis inte märka några ökade bullernivåer.

Några personer önskade längre tid för att lämna synpunkter.

Trafikverkets svar:

Under samrådsmöten och i de samrådshandlingar som finns på webben, har Trafikverket kommunicerat att det är möjligt att lämna synpunkter fram till att järnvägsplanen ställs ut för

granskning. Trafikverket har dock önskat synpunkter i detta skede för att enklare kunna ta hänsyn till dem i den fortsatta projekteringen.

3.2.7. Februari 2021 - kompletterande samråd - förslag till detaljutformning av anläggningen

Samrådsaktiviteten avsåg ett kompletterande samråd gällande anläggningens utformning för Ostlänken på delen Stavsjö-Loddby i Norrköpings kommun (samrådsmaterial daterat 2021-02-02).

Trafikverket informerade om anläggningens utformning genom brevutskick och annonsering i dagspress med hänvisning till ytterligare information på projektets webbplats. Där presenterades förslaget och det gavs möjlighet att lämna synpunkter. Totalt erbjöds cirka 400 berörda hushåll till att ta del av samrådsmaterialet genom personligt brev.

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

Under samrådstiden hölls möten med Norrköpings kommun och Nyköpings kommun, med länsstyrelserna, samt med enskilda fastighetsägare som kan antas bli särskilt berörda av projektet för att förklara samrådsmaterialet och dess innebörd.

Trafikverket tog emot cirka 150 skriftliga synpunkter, varav cirka 40 kom från myndigheter och organisationer och resterande från fastighetsägare, rättighetsägare och allmänhet.

Länsstyrelserna i Östergötlands och Södermanlands län

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

Sammanfattning av länsstyrelsernas remissvar samt Trafikverkets svar

I följande stycken redovisas ett kort referat av länsstyrelsernas samrådsyttrande.

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

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

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

Länsstyrelsen konstaterade att fortsatt samråd behövs för en del av områdena avseende påverkan på omkringliggande miljö, inte minst vad avser risk för läckage av kväve. För att klargöra detta behövs en tydligare beskrivning av den planerade masshanteringen. I områdena för massupplagen och där nya vägar och arbetsområden ska anläggas bedömde länsstyrelsen att det är nödvändigt att snarast utföra arkeologiska utredningar. Det är angeläget att massupplagen och övriga arbetsytor anpassas efter vad som framkommer i dessa utredningar.

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

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

Slutligen lämnade länsstyrelsen specifika synpunkter gällande vattenverksamhet.

Trafikverkets svar:

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

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

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

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

Norrköpings kommun

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

Sammanfattning av Norrköpings kommuns remissvar samt Trafikverkets svar Norrköpings kommun tidigare yttrande avseende framtida utbyggnad av trafikplats Björnsnäs kvarstår. Samrådshandlingen redogjorde inte för om förslaget går att förena med en framtida utbyggnad av trafikplatsen så som kommunens översiktsplan anger.

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

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

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

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

Trafikverkets svar:

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

Beträffande byggtrafik på Gamla Stockholmsvägen genom Åby kommer endast personbilstransporter att vara tillåtna, se svar under rubrik Allmänheten och enskilda särskilt berörda. Trafikverket kommer att fortsätta föra en kontinuerlig dialog med Norrköpings kommun avseende Gamla Stockholmsvägen och andra arbetsvägar. Trafikverket noterar att sträckan är utpekad i regionala strategier samt i kommunal översiktsplan och kommer att ha fortsatt dialog med både markägare och kommunen för att om möjligt hitta samverkansfördelar och möjligheter till resurshushållning. Trafikverket ser även positivt på fortsatt dialog med Norrköpings kommun gällande trafiklösningar under byggtiden kring Västra Bravikenvägen. Dessa trafiklösningar kan dock ej regleras med stöd i järnvägsplanen.

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

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

Nyköpings kommun

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

Sammanfattning av Nyköpings kommuns remissvar samt Trafikverkets svar
Nyköpings kommun konstaterade att det från framtaget underlag är svårt att avgöra ifall krossning och sortering kan bli aktuellt inom ytan för massupplag som ligger inom kommunen. Placering av massupplaget innebär att stora trafikmängder med tung trafik kommer att tillkomma, något som innebär stora olägenheter för boende och verksamma i samhället. Nyköpings kommun krävde att Trafikverket garanterar en hållbar trafiklösning då detta inte redovisades i handlingarna och såg behovet av att konsekvensanalyser upprättas.

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

Trafikverkets svar:

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

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

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

Övrigt berörda myndigheter och organisationer

Lantbrukarnas Riksförbund Östergötland (LRF) betonade vikten av att passager för djur och lantbruksmaskiner under Ostlänkens bygg- och driftskede bör ha en god framkomlighet. Lantbruksnäringens behov behöver framgent tydliggöras och tekniska lösningar måste presenteras för att minimera effekterna av järnvägskorridoren i jord- och skogsbrukslandskapet. LRF önskade även att ny infrastruktur förläggs i anslutning till befintlig för att således minimera intrång. Vidare uppmanade LRF att Trafikverket bör erbjuda markägare ersättningsmark och att ansvariga myndigheter bör vara lyhörda till andra förslag från drabbade markägare. Slutligen betonade LRF vikten av att Trafikverket erbjuder sig bekosta ombudskostnader i de fall det behövs.

Trafikverkets svar:

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

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

Trafikverket har normalt sett ingen ersättningsmark att erbjuda, utan ersätter den skada som uppkommer för markägaren. Beträffande ombudskostnader är Trafikverket inte skyldiga att betala

ersättning till fastighetsägaren för dennes ombud vid frivilliga förhandlingar. Vid särskilda omständigheter kan dock Trafikverket ersätta fastighetsägaren för skäliga ombudskostnader om överenskommelse har träffats.

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

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

Trafikverkets svar:

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

Naturvårdsverket valde att avstå från ett fullständigt yttrande men lämnade en synpunkt om att Trafikverket föreslår en masshantering med långsam infiltrering av lakvatten med kväve, som inte följer gängse metod. Naturvårdsverket uppfattade osäkerheter med metoden och såg att det är angeläget att expertis på området deltar i det fortsatta arbetet. Länsstyrelsen bör kopplas in i frågan, om så inte redan gjorts.

Trafikverkets svar:

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

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

Trafikverkets svar:

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

Torsjöns Vatten- och fiskevårdsförening ansåg att Torsjön inte ska ges en försämrad vattenkvalitet då föreningen bedriver hobbyfiske och inplanterat signalkräfter. Området är dessutom ett uppskattat strövområde och föreningen menade att ett planerat massupplag kommer att få stora konsekvenser.

Trafikverkets svar:

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

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

Trafikverkets svar:

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

Trafikverket avser inte att använda Humpevägen eller Krusenhofsvägen nordväst om E4.

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

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

Trafikverkets svar:

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

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

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

- E.ON Energidistribution AB
- Elsäkerhetsverket
- Energimyndigheten
- Havs- och vattenmyndigheten
- Jordbruksverket
- Kemikalieinspektionen
- Lantmäteriet

- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)
- Norrköpings Airport AB
- Räddningstjänsten Östra Götaland
- SMHI
- Sjöfartsverket
- Skogsstyrelsen
- STF Bråvalla
- Strålsäkerhetsmyndigheten
- Tillväxtverket

Allmänheten och enskilda särskilt berörda

Sammanfattning av inkomna skriftliga synpunkter samt Trafikverkets svar

Påverkan på boende i drift- och byggskedet

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

Trafikverkets svar:

I det fall en fastighet påverkas direkt av markintrång ersätts fastighetsägaren för den marknadsvärdeminskning som fastigheten drabbas av. Trafikverket löser i första hand endast in den mark som behövs för anläggningen, men kan eventuellt även lösa in mark utöver detta i speciella fall. Det kan till exempel handla om smala remsor av mark mellan Ostlänken och E4 som blir obrukbara. Mer information kring ersättningsregler med mera finns att läsa i "Väg eller järnväg på min mark – hur får jag ersättning?" samt "Vad händer när en järnväg eller väg byggs" som kan laddas ner från Trafikverkets hemsida.

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

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

Synpunkter på spårets läge i plan och profil

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

Trafikverkets svar:

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

Synpunkter på anläggningens utformning och befintliga vägar under drift- och byggskedet

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

Trafikverkets svar:

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

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

Trafikverket har under längre tid haft dialog med de fastighetsägare vars väg skärs av vid Strålen. Både Trafikverket och fastighetsägarna har tagit fram olika förslag på möjliga sträckningar och specifika utformningar. Fortsatt dialog hölls med berörda fastighetsägare, vilket beskrivs i avsnitt 3.2.9. Vägens nya läge och eventuella vändplatser kommer fastställas i en lantmäteriförrättning

efter att järnvägsplanen vunnit laga kraft. En tillfällig väg kommer tas med tillfällig nyttjanderätt i järnvägsplanen, som de berörda kan använda till dess att den nya permanenta vägen är beslutad av lantmäteriet.

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

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

Synpunkter på Gamla Stockholmsvägen under byggskedet

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

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

Trafikverkets svar:

Sträckan mellan Strömsfors och fram till ny arbetsväg mot Svartgölen kommer ha en intensiv trafik då bergmassorna kommer att transporteras ut från tunneln den vägen. Här planeras en särskild arbetsväg att byggas vid Tysktorpet för att separera byggtrafiken med övrig trafik för att öka trafiksäkerheten, då det finns både boende och skolskjuts i området. Dessutom planeras vägen breddas norr om Tysktorpet fram till den nya arbetsvägen mot Svartgölen. 2023-04-17: Efter synpunkter på arbetsvägens placering har en ny placering föreslagits. Samråd avseende den nya placeringen hölls under november 2021. Se mer info under avsnitt 3.2.8.

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

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

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

Ett fordons hastighet ska anpassas till vad trafiksäkerheten kräver. Tunga fordon är även skyldiga att följa den skyltning som finns vad gäller vägens bärighetsklass (BK). Trafikverket förutsätter därför att entreprenören följer gällande skyltning. Om Gamla Stockholmsvägen skadas av Trafikverket eller entreprenören under byggtid, kommer vägen att återställas. Trafikverkets ambition är att begränsa störningarna från byggandet av Ostlänken på befintlig infrastruktur så mycket som möjligt, därför kommer så lite trafik som möjligt att trafikera Gamla Stockholmsvägen. Trafikverket kommer heller inte att bredda eller på något sätt förändra vägens nuvarande utformning, förutom längst i norr. Trafikverket kommer även ha kontinuerlig dialog med Gamla Stockholmsvägens väghållare (Gamla Stockholmsvägens vägsamfällighet, Getådalens vägsamfällighet och Åby-Jursla vägförening). Kemikalier för sprängmedel till bergsprängning transporteras separat och blandas på plats, så Trafikverket kommer inte att köra några transporter med explosiva varor för byggandet av anläggningen. Alla bergtransporter kommer vara koncentrerade till sträckan mellan Strömsfors-Svartgölen samt via de nya tillfälliga ramperna direkt ut till E4, inte på Gamla Stockholmsvägen.

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

Synpunkter på Ostlänkens miljöpåverkan

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

Trafikverkets svar:

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

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

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

Lilla Älgsjön och dess vattenmiljö har inte inventerats då det ligger långt från spårlinjen och kommer inte att påverkas.

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

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

Synpunkter på tillkommande massupplag

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

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

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

Trafikverkets svar:

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

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

När det gäller överskottsmassor som inte kommer att återanvändas i produktionen av Ostlänken kommer Trafikverket genom upphandling och samarbete med andra aktörer, få direkt avsättning

för massorna genom att lagring kan ske närmare slutanvändaren, exempelvis i andra infrastrukturprojekt eller vid fastighets- och industriexploatering.

Synpunkter på etableringsytor/massupplag

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

Trafikverkets svar:

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

Synpunkter på avloppsanläggningar

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

Trafikverkets svar:

Trafikverket bedömer att anläggningarna inte kommer påverkas i driftskedet, då den ligger långt från järnvägsanläggningen och vi bedömer även att de inte kommer påverkas under byggtiden.

Synpunkter på om Ostlänken behövs

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

Trafikverkets svar:

Ostlänken ingår i Trafikverkets nationella plan (perioden 2014–2025) som bygger på tidigare studier. Planen är beslutad av regeringen, som gett Trafikverket i uppdrag att utreda och bygga järnvägen. 2023-04-17: Ostlänken ingår numera i nationell plan för perioden 2022–2033.

3.2.8. November 2021 - förslag till ny dragning av arbetsväg från Strömsfors trafikplats förbi Tyskatorpet

Samrådsaktiviteten avsåg ett geografiskt avgränsat område gällande ny dragning av arbetsväg från Strömsfors trafikplats förbi Tyskatorpet (samrådsmaterial daterat 2021-11-19). Förslaget ersatte den placering av arbetsväg som redovisades vid samrådet i februari 2021.

Trafikverket informerade via ett brevutskick om det nya förslaget som innebär att transporter till tunnelmynningen vid Svartgölen sker från Strömsfors trafikplats, en kort sträcka på Gamla Stockholmsvägen och sedan via en ny arbetsväg som ligger öster om Tyskatorpet parallellt med befintlig ramp till E4. Totalt erbjöds ett tjugotal berörda hushåll och ett tjugotal myndigheter och föreningar att ta del av samrådsmaterialet.

Länsstyrelsen i Östergötland yttrade att de såg positivt på att förslaget ändras så att störningarna för närboende och friluftslivet under byggtiden kan begränsas, även STF Bråvalla var positiva till förslaget av samma orsak. Vattenfall Eldistribution AB samt E.ON Sverige AB hade inget att erinra. Synpunkter inkom även från två berörda hushåll. Synpunkterna avsåg att förslaget skulle inverka på säkerheten på vägen till skolbusshållplatsen, påverkan på friluftslivet i närområdet, samt att förslaget får stor påverkan på närliggande hästgård, både under byggtiden och under driftskedet, samt att värdet på fastigheten minskar. Dessutom inkom ett förslag att istället anlägga en ny provisorisk av- och påfart från E4 söder om Tyskatorpet.

Trafikverket svar:

Förslaget ger ökad påverkan genom störning och markintrång på främst en av fastigheterna i området. Trafikverkets bedömning är dock att den totala störningen i området minskar med avseende på buller, trafiksäkerhet och framkomlighet när den allmänna trafiken och byggtrafiken kan skiljas åt på en längre sträcka. Trafikverket avser även att anordna en separerad gångväg mellan Tyskatorpet och busshållplatsen under byggtiden för att öka trafiksäkerheten för exempelvis skolbarn.

Trafikverket eftersträvar att hålla nere antalet nya tillfälliga på- och avfarter på E4. På- och avfarter på E4 minskar trafiksäkerheten, sänker medelhastigheten och är bara aktuella där omfattande intrång och ombyggnad eller nybyggnad av befintligt vägnät varit alternativet.

3.2.9. Juni 2022 - återledning av vatten från järnvägstunneln till Getåbäcken och Rödmossebäcken

Samrådsaktiviteten avsåg berörda markägare och rättighetshavare inom ett geografiskt avgränsat område gällande återledning av vatten från järnvägstunneln till Getåbäcken och Rödmossebäcken (samrådsmaterial daterat 2022-06-21). Förslaget innebar en komplettering av tidigare redovisad anläggning där syftet med återledning av inläckande grundvatten från tunneln är att begränsa påverkan på Getåbäckens naturvärden från eventuellt minskat vattenflöde.

Trafikverket informerade via ett brevutskick om det nya förslaget som innebär att grundvatten pumpas upp från tunneln och leds genom en trycksatt ledning via en nybyggd damm och vidare i ledning dels mot Rödmossebäcken, dels mot Getåbäcken. Totalt erbjöds ett tiotal berörda hushåll och mindre antal myndigheter, företag och föreningar att ta del av samrådsmaterialet.

Getådalens vägförening hade inget att erinra mot förslaget under förutsättningar att inga underhållskrav eller andra åtgärder eller kostnader kommer belasta vägsamfälligheten vid genomförandet och efter åtgärden.

Inga övriga yttranden eller synpunkter inkom.

Trafikverkets svar:

Trafikverket kommer att återställa vägen efter att anläggningsarbeten är klara och ersätta eventuella skador som kan uppstå.

3.2.10. Mars 2023 – lokalt samråd för placering av damm under produktionstiden av Ostlänken

Samrådsaktiviteten avsåg berörda markägare och rättighetshavare inom ett geografiskt avgränsat område gällande närhet till fördröjningsdamm för länshållningsvatten på fastighet Björnsnäs 3:2 (samrådsmaterial daterat 2023-03-06). Förslaget innebar en komplettering av tidigare redovisad anläggning med en fördröjningsdamm för buffring av länshållningsvatten när mottagningskapaciteten hos Slottshagens reningsverk är låg. När det inläckande tunnelvattnet inte längre innehåller rester av kväve från sprängmedel kan den särskilda hanteringen av länshållningsvattnet tas bort och inläckande grundvatten ledas direkt till Norrviken.

Trafikverket informerade via ett brevutskick om det nya förslaget. Totalt erbjöds ett fåtal berörda hushåll att ta del av samrådsmaterialet.

Synpunkter inkom från fyra fastighetsägare. Nedan följer en sammanfattning av dessa samt Trafikverkets svar.

Dammens placering och utformning

Önskemål har inkommit om att lägga dammen längre österut. Någon upplever att Trafikverket lämnat olika uppgifter kring dammens utformning och en fråga har inkommit kring hur stor dammen kommer vara. Dessutom har synpunkter inkommit om att konsekvenserna för dammen inte utretts i tillräcklig omfattning, till exempel risk att vildsvin ska förstöra anläggningen, risk att dammen svämmas över eller hur Inre Bråviken påverkas. Även fråga om Trafikverket har kännedom om alla övriga installationer som finns i området så att dessa inte påverkas negativt.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har utrett ett flertal placeringar i närområdet. Längre österut är markförutsättningarna sämre både avseende närhet till grundvatten och stenblock/berg. Konsekvenserna av en damm där skulle innebära djupare schakt och högre vattentryck, vilket måste kompenseras med en betonggjutning. Dessa åtgärder skulle ge en ökad kostnad med ett antal miljoner och större inverkan på miljön. Att lägga dammen så långt västerut som möjligt anses därför mest fördelaktigt. Trafikverket redovisade i samrådet en mer omfattande damm, men efter synpunkter från fastighetsägaren och fortsatt optimering har dammen kunnat halverats.

Dammen kommer vara cirka 1 000 m³ stor. Den kommer konstrueras med en gummiduk som gör den tät. Dammen kommer dessutom att stänglas in för att hindra djur och obehöriga tillträde till dammen.

Dammen har primärt som syfte att fördröja och utjämna flödet innan vattnet förs till Slottshagens reningsverk, inte att det ska ske någon form av rening. Endast då det inte är möjligt att föra

länshållningsvatten till Slottshagens reningsverk och dammen är full, bräddas länshållningsvattnet till Norrviken/Inre Bråviken. Det kan ske till exempel då det är begränsad överföringskapacitet i ledning till Slottshagen eller om det uppstår driftstörningar på det kommunala reningsverket. Eventuell påverkan på Norrviken är då främst algblomning. Den totala volymen som kan behöva bräddas bedöms ligga under 5%, vilket begränsar risken att lokala algblomningar sker inom Bråviken kring utsläppspunkten och gällande riktvärden kommer att klaras.

Inget dagvatten eller smältvatten transporteras till dammen. Det enda tillskottet förutom länshållningsvatten blir det som regnar eller snöar direkt på dammen. Sammanfattningsvis är breddningsledningen större än inloppet så dammen kan aldrig svämmas över.

Trafikverket har kännedom om alla kända ledningar som andra ledningsägare och intressenter har delat med Trafikverket eller som finns i Ledningskollen¹. Detta omfattar även vattenförsörjningsledningen från Skiren, även om dess läge är något osäkert i nuläget då inget digitalt underlag finns tillgängligt. I den fortsatta projekteringen kommer detaljprojektering av ledningar och konflikter med befintliga ledningar hanteras vidare.

Påverkan för närboende

Synpunkter har inkommit avseende rädsla för att barn eller husdjur ska fara illa eller att vattnet eller luften ska vara skadligt. Vissa har även undrat om det finns risk för påverkan på dricksvattnet eller omgivande mark. Frågor har även inkommit hur närboende ska kompenseras för påverkan under byggtid, samt att tio år är lång tid för att kalla dammen tillfällig.

Trafikverkets svar:

Fördröjningsdammen kommer vallas upp på sidorna och stängsel kommer att omringa området kring dammen för att skydda mot olyckor för människor och djur. Vattnet i sig är dock inte förorenat, utan innehåller bara för höga kvävehalter för att kunna släppa ut det direkt till de lokala känsliga vattenförekomsterna. Kväveinnehållet i länshållningsvattnet är inte hälsofarligt för människor i de koncentrationer som uppstår vid tunneldrivning.

Innan vattnet leds till fördröjningsdammen genomgår det en reningsprocess vid varje produktionsyta för att ta bort andra föroreningar från tunneldrivningen, såsom förhöjda pH-halter, sedimentering och oljeavskiljning. Vattnet kommer att provtas vid produktionsytorna, produktionen stoppas och åtgärder kommer att vidtas om uppställda riktvärden för mottagande i Slottshagens reningsverk inte kan hållas. När det gäller kvävehalt i luften så finns en viss risk för förhöjd kvävenivå i luften och viss lukt av ammoniak kan stundtals uppstå i närheten av dammen, dock ej i hälsofarliga nivåer och bedöms inte vara störande för närliggande bebyggelse. Trafikverket ser ingen risk för ökade mängder myggor då vattnet i dammen inte kommer vara stillastående.

Dammen och ledningarna kommer vara täta och dricksvattnet och länshållningsvattnet kommer gå i olika ledningar så ingen risk finns att dricksvatten, omgivande mark eller vattendrag påverkas.

I första hand eftersträvar Trafikverket att påverkan för närboende ska vara så liten som möjligt. Ostlänken är dock en så stor anläggning att man får räkna med att det tar tid innan byggnationen är helt klar. Påverkan för närboende kommer vara störst vid byggnation av dammen. Under resten

¹ Ledningskollen är en kostnadsfri webbtjänst som drivs av Post- och telestyrelsen (PTS). Syftet är att minska antalet grävsador och förenkla samordning, planering och utförande av bygg- och anläggningsprojekt. www.ledningskollen.se

av byggtiden kommer påverkan vara begränsad, förutom att mark tas i anspråk. Information kring ersättningsregler med mera finns att läsa i "Väg eller järnväg på min mark – hur får jag ersättning?" samt "Vad händer när en järnväg eller väg byggs", som kan laddas ner från Trafikverkets hemsida.

Natur- och kulturvärden och övriga miljökonsekvenser

Synpunkter har inkommit om att det finns höga natur- och kulturvärden runt Villa Abelin vid Norrvikens Trädgårdar, samt att befintlig fruktodling har ett högt värde. En fråga har inkommit kring hur den skyddade nyckelbiotopen norr om dammen påverkas. Dessutom har synpunkter inkommit att samrådsinformation varit bristfällig och frågat om detta kommer hanteras i järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning.

Trafikverkets svar:

Arkeologisk utredning har genomförts inom Ostlänkens korridor och aktuellt område för dammen har inte bedömts kunna hysa fornlämning under mark. Ledningar till dammen kan komma att påverka fornlämning och länsstyrelsen kommer då ställa som villkor att dessa lämningar undersöks i enlighet med Kulturmiljölagen. Fördröjningsdammen är tillfällig och kommer anläggas på ett sådant avstånd att den inte påverkar fruktträden negativt. Villa Abelin och kvarvarande del av Norrvikens trädgårdar har ett kulturhistoriskt värde. Den planerade dammen anläggs dock på brukad åkermark och bedöms inte påverka kulturvärdet direkt, men en viss visuell påverkan kommer ske. Denna påverkan sker endast i byggfasen och marken återställs efter byggtiden. Skogsstyrelsens nyckelbiotop Norrvikenravinen bedöms inte påverkas av dammen.

Samrådsmaterialet är en kortfattad beskrivning av dammen, dess funktion och förutsättningar på platsen. Handlingarna kopplat till järnvägsplan och tillstånd för vattenverksamhet kommer att innehålla ytterligare information som är tillräcklig för att innehålla de tillstånd som krävs. Miljökonsekvensbeskrivningen för järnvägsplanen hanterar frågorna kopplade till både permanent och tillfälligt markanspråk. Detta kommer redovisas vid Järnvägsplanens granskning. Hanteringen av länshållningsvatten kommer även att hanteras i den efterföljande miljöprövningen av vattenverksamhet.

Konsekvenserna av dammens markanspråk bedöms som små och utsläppet av länshållningsvatten leder till lokala och tillfälliga konsekvenser i Inre Bråviken. Konsekvenserna uppstår under byggtiden och marken vid dammen återställs efter slutfört bygge.

Åtkomst till fastighet under byggtid

Synpunkt har inkommit från en fastighetsägare att infarten måste vara framkomlig under hela byggtiden.

Trafikverkets svar:

Vägen kommer vara framkomlig dygnet runt, förutom vissa kortare avbrott som då kommer meddelas i god tid, möjlighet kommer alltid finnas att ta sig in och ut på något sätt till berörda fastigheter.

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.

Friluftsförbundet har i en skrivelse i oktober 2015 och juni 2017 inkommit med synpunkter på järnvägens sträckning utifrån buller- och barriäraspekter.

Synpunkter från boende i Loddby lämnades kring årsskiftet 2017/18 vilka rörde oro för buller och annan negativ påverkan i området. Denna del ingår dock inte längre i delsträckan Stavsjö-Loddby.

Synpunkter inkom i mars och april 2019 från boende i Böksjö som rörde förslag på alternativ längd på tunneln. Under augusti och september 2019 lämnades synpunkter om tillfartsvägar till Böksjö av boende i Böksjö samt Böksjö vägsamfällighet. Även i juni 2022 inkom synpunkter från Böksjö vägsamfällighet på Ostlänkens anläggning och önskemål om längre tunnel på grund av påverkan på omgivande miljö med våtmarker och känsliga vattendrag. Böksjö vägsamfällighet yrkade än en gång att Trafikverket skulle göra ett omtag på sträckan Böksjö-Länsgränsen.

Dialog skedde under hösten 2020 och under 2021 angående att vägen till boende vid sjön Strålen behöver ledas om. Synpunkter inkom från boende på de förslag på tillfartsväg till sjön Strålen som Trafikverket tagit fram. De ansåg inte att något av de föreslagna alternativen var bra utan förordade i stället i första hand en förlängd tunnel förbi Böksjö, likt Böksjö samfällighet, alternativt en bro eller tunnel över/under E4.

Trafikverkets svar:

Trafikverket svarade att en längre tunnel har valts bort på grund av ökad risk att påverka vattenskyddsområdet norr om Strålen, försämrade möjlighet att anlägga en driftplats med önskad funktionalitet sett till kapacitet, samt på grund av omfattande kostnadsökningar. Även alternativ med passage över/under E4 har valts bort då det är en tekniskt svår och dyr anläggning, som innebär säkerhetsrisker eftersom den kommer så nära Ostlänken och E4. Vägens nya läge och eventuella vändplatser kommer fastställas i en lantmäteriförrättning efter att järnvägsplanen vunnit laga kraft. En tillfällig väg kommer tas med tillfällig nyttjanderätt i järnvägsplanen, som de berörda kan använda till dess att den nya permanenta vägen är beslutad av lantmäteriet.

I mars 2022 inkom synpunkt till Nodra från Stubbetorps Vattenförening som delgivits Trafikverket. Stubbetorps Vattenförening oroade sig över att tillrinningsområdet för Nodras grundvattentäkt Stubbetorp/Halsbråten i Kolmården riskerar att påverkas på grund av Trafikverkets byggnation. De var oroliga för att föroreningar i sprängmassorna kommer påverka både grundvattnet och sjön Gullvagnen. De var även oroade för hur avgaser, oljespill och transporter påverkar vattentäkten. I juli 2022 hölls en muntlig dialog mellan Trafikverket och Stubbetorps vattenförening. Där Stubbetorps vattenförening tog upp samma synpunkter som lämnades i mars.

I aug 2022 lämnade Stubbetorps vattenförening ovanstående synpunkter skriftligt till Trafikverket. De påpekade även att reservvattentäkten vid Böksjön kan komma att påverkas av stenupplag och byggverksamhet. Stubbetorps vattenförening påpekade att det finns fyra vattendomar kopplade till detta och önskar fortsatt dialog i frågan.

Under våren 2023 lämnade Stubbetorps vattenförening tillsammans med Bevara Kolmårdsskogen synpunkter vid ett flertal tillfällen till Trafikverket. De ansåg att det är av yttersta vikt att alla tänkbara risker med den planerade linjedragningen av Ostlänken nära vattenskyddsområdet norr om sjön

Gullvagnen noggrant har analyserats och grundar sig på faktiska förhållanden och inte i första hand på bedömningar. De var oroad över om hantering av riskerna skjuts till bygghandling eller senare skede och önskade att Trafikverket motverkar eller helst eliminerar föroreningar vid källan i stället för att hantera problemen i efterhand. De var rädda för att utsläpp av kväverikt vatten kan bli mycket större än de beräkningar Trafikverket gjort vilket kan påverka dricksvattentäkten vid Stubbetorp, reservvattentäkten i Böksjön och känsliga våtmarker. De önskade att vattenskyddsområdet i Stubbetorp både behöver stärkas och utökas av länsstyrelsen. De önskade vidare en redovisning av Trafikverkets kontrollprogram och konsekvenserna av planerade arbeten och upplag i området norr om sjön Gullvagnen. De ansåg slutligen att en förlängd tunnel mellan Böksjö och länsgränsen skulle kunna vara en del av lösningen på miljöproblemen genom att sprängmassor och koldioxidutsläpp skulle kunna minskas, vilket bör överväga merkostnad för tunneln.

Trafikverkets svar:

Gällande önskemål om längre tunnel så har det utretts tidigare (PM Bortvalt tunnelalternativ Böksjö-länsgräns, daterad 2017-10-03, reviderad 2020-07-09). Där valdes en längre tunnel bort på grund av ökad risk att påverka vattenskyddsområdet norr om Strålen, försämrade möjlighet att anlägga en driftplats med önskad funktionalitet sett till kapacitet, samt på grund av omfattande kostnadsökningar. Trafikverket har sedan förgående samråd minskat upplagsytan vid Stubbetorp. Dessutom avses inte ytan att användas för att lagra bergmassor från tunneln, för att begränsa risken för spridning av kväve från sprängmedelsrester. Enligt regeringens tillåtlighetsvillkor ska "ett kontrollprogram tas fram i samråd med länsstyrelserna för att följa upp påverkan på berörda yt- och grundvattenförekomster före och under byggskedet samt under drift". Kontrollprogrammet kommer tas fram under det kommande skedet som vi kallar bygghandlingsskede, eftersom det är då anläggningen blir detaljprojekterad och produktionsmetoden bestäms. Plan för riskhantering kommer att preciseras och detaljeras i nästa skede. Processen är avstämmd med alla länsstyrelser för Ostlänken. Trafikverket har under samrådsskedet haft dialog med Stubbetorps vattenförening om Ostlänkens påverkan på grundvattentäkten Stubbetorp/Halsbråten.

I oktober 2022 inkom ett yttrande av SMHI att de har en väderstation vid Kolmården-Strömsfors inom Ostlänkens korridor. Väderstationen är känslig för förändringar i området kring mätmasten, Trafikverket bör därför undvika påverkan på masten. Trafikverket har lokaliserat mastens placering i förhållande till Ostlänken och mastens funktion kommer inte påverkas av Ostlänkens byggande.

3.3. Underlag

Minnesanteckningar, tjänsteanteckningar och yttranden från samråd i järnvägsplaneskedet återfinns under diarienummer TRV 2014/72083.



TRAFIKVERKET

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

www.trafikverket.se