

# SAMRÅDSREDOGÖRELSE

## Ostlänken, delen Stavsjö-Loddby

Norrköpings kommun, Östergötlands län

Järnvägsplan, 2019-11-04



**Trafikverket**

Postadress: 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Delprojektledare Trafikverket: Fay Scafe

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse Ostlänken, delen Stavsjö-Loddby

Författare: Linnea Näsman, Göran Lindberg, Sweco

Dokumentdatum: 2019-11-04

# Innehåll

<b>1. SAMMANFATTNING</b> .....	<b>4</b>
<b>2. INLEDNING</b> .....	<b>5</b>
2.1. Syfte med samråd .....	5
2.2. Samrådets omfattning.....	5
2.3. Tillåtighetsprövning .....	5
2.4. Avsiktsförklaring .....	6
2.5. Planläggningsbeskrivning .....	6
2.6. Samråd i tidigare skeden.....	6
<b>3. SAMRÅD I JÄRNVÄGSPLANESKEDET</b> .....	<b>10</b>
3.1. Samrådsrets .....	10
3.2. Samrådsaktiviteter i järnvägsplaneskedet.....	10
3.3. Underlag .....	18
<b>BILAGA 1</b>	



# 1. Sammanfattning

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

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

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

I 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.

## 2. Inledning

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

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

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

### 2.1. Syfte med samråd

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

### 2.2. Samrådets omfattning

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

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

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

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

### 2.3. Beslut om tillåtlighet enligt 17 kapitlet miljöbalken

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

## **2.4. Avsiktsförklaring**

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

## **2.5. Planlägningsbeskrivning**

I planlägningsbeskrivningen klarläggs syftet med samråd, vilka samrådsformer som planeras, när samråd är tänkt att genomföras och vilken samrådsretsen är tänkt att vara. Planlägningsbeskrivningen 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 planlägningsprocessen tydliggöra vad arbetet innebär och vilka ytterligare samråds- och beslutstillfällen som är att förvänta.

Planlägningsbeskrivningen för delsträcka Stavsjö-Loddbys har uppdaterats vid följande tillfällen: 2015-10-02, 2016-06-14, 2017-02-13, 2017-11-23 och 2019-04-08.

Planlägningsbeskrivningen finns 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 bereddades 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-Loddbys.

### *Länsstyrelsen i Östergötlands län*

Länsstyrelsens ställningstagande till förstudien var att:

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

### *Norrköpings kommun*

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

### *Statliga myndigheter*

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

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

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

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

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

### *Regionala trafikintressenter*

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

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

### *Allmänhet och intressegrupper*

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

### *2.6.2. 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. I bilaga 1 förtecknas denna samrådsrets, exklusive berörd allmänhet, som Trafikverket haft samråd med någon gång under järnvägsplaneskedet.

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

- Samråd inklusive öppet hus - förslag till spårlinje. Inbjudan skickades ut till fastighetsägare inom ett område motsvarande tillåtlighetskorridoren och cirka 500 meter utanför denna.
- Samråd - nytt förslag till spårlinje. Inbjudan skickades ut till fastighetsägare inom ett område motsvarande tillåtlighetskorridoren och cirka 500 meter utanför denna med vissa justeringar.
- Samråd inklusive öppet hus – anläggningens detaljutformning.  
[Text uppdateras efter Samråd 2.](#)

### 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 (kursiverad text). Inledningsvis beskrivs de kontinuerliga möten som hölls med myndigheter och organisationer.

#### 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, planering av samrådsaktiviteter och vägfrågor, vattenfrågor och avtalsfrågor.

##### *Länsstyrelsen i Östergötlands län*

Trafikverket har haft regelbundna avstämningar med länsstyrelsen. Avstämningarna har bland annat handlat om artskydd, biotopskydd, strandskydd, miljö kvalitetsnormer, hantering av släckvatten, översvämningsrisker och 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.

### *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.

### *Företag och organisationer*

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

Möte angående flytt av regionnätsledningar har hållits med E.on i mars 2019. På mötet diskuterades den stolpe vid Kardonbanan som behöver flyttas.

#### *3.2.2. Möten med enskilda som kan bli särskilt berörda*

Möten har hållits med enskilda fastighetsägare som kan antas bli särskilt berörda av utbyggnaden. Bland annat boende runt Rödmosse där en viktig fråga har varit vad som händer under byggtiden och Böksjö vägsamfällighet som exempelvis har haft frågor kring lokalisering av tunneln.

#### *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 fortsätter 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 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 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 har tagit emot knappt 60 skriftliga synpunkter, varav cirka 20 kommer från myndigheter och organisationer och resterande från fastighetsägare och allmänhet.

Flera synpunkter berör den egna fastigheten och hur spårdragningen påverkar fastighetens ekonomiska värde, enskilda vattenbrunnar, utsikten och bullernivåer inklusive önskemål om bullerskyddsåtgärder. Synpunkter berör 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 berör 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 berör Trafikverkets förslag till spårlinje.

Ett femtontal skrivelser tar upp spårdragningen genom Kolmården och dess påverkan på natur- och kulturmiljöer, det rörliga friluftslivet och boendemiljöer. Flera av synpunkterna innehåller förslag på att förlägga Ostlänken i tunnel i stället för ovan mark. En av skrivelserna innehåller en namninsamling med cirka 175 namn som vill värna den fria rörligheten mellan Skiren och Gullvagnen och därmed anser att det behövs 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 rubrik Februari 2017 – nytt förslag till spårlinje.

I två av de inkomna yttrandena lämnas 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-Loddbby. 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 rekreativvärden 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 delar 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) efterfrågar länsstyrelsen tydligare motiv till avfärdandet. Vidare lämnar länsstyrelsen särskilda synpunkter per intresseområde naturvård, kulturmiljö/landskapsbild, miljö, risk och säkerhet, jord- och skogsbruk samt den miljöekonomiska studien. För de flesta intresseområden gör länsstyrelsen bedömningen att det nya alternativet innebär en förbättring, bland annat är det mycket positivt att påverkan på Kolmårdens tak, Korpklint, Getåbäcken och Skiren-Rödmossen med flera undviks. Länsstyrelsen pekar 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, anser länsstyrelsen att det är angeläget att Trafikverket arbetar vidare med att minska klimatpåverkan.

Trafikverkets svar: Trafikverket har beaktat länsstyrelsens samtliga synpunkter och utreder de särskilda frågorna vidare. Synpunkterna är bemöta 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 tunnelmynning 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 väganslutningar 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 har tagit emot cirka 35 skriftliga synpunkter, varav cirka 20 kommer från myndigheter och organisationer och resterande från fastighetsägare och allmänhet.

Några synpunkter framför det positiva med att förlägga Ostlänken i tunnel på en längre sträcka. Liksom tidigare finns synpunkter som berör den egna fastigheten exempelvis avseende bullernivåer och önskemål om bullerskyddsåtgärder samt även oro för påverkan på egen vattenbrunn. En synpunkt handlar 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 berör 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.

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

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 tunnelmykning 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 planlägningsprocess 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 beskrivs de allmänna vägar som påverkas av Ostlänkens dragning och möjliga åtgärder för dem. Syftet med samrådsunderlaget var att i ett tidigt skede samråda med kommun, länsstyrelse, regionala kollektivtrafikmyndigheten och enskilda som kunde beröras samt att ge länsstyrelsen ett underlag för att komplettera tidigare beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

#### *Länsstyrelsen i Östergötlands län, Norrköpings kommun och Östgötatrafiken*

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

Som svar på remissen inkom yttrande från kommunen den 27 mars 2017, från Östgötatrafiken den 28 mars 2017 och från länsstyrelsen den 7 april 2017. Yttrandena avsåg både sträckan Stavsjö-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 önskar Östgötatrafiken att vägnätet, så långt det är möjligt, utformas så att kollektivtrafikens framkomlighet eller sträckningar inte påverkas negativt. Östgötatrafiken ansåg det mycket viktigt att tidigt i kommande process bli inbjudna i dialoger och medges möjlighet att ta del av planerade förändringar och tidplaner för respektive vägsträcka som berörs.

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

*Allmänheten, enskilda särskilt berörda samt övriga berörda myndigheter och organisationer*  
Allmänhet och enskilda har bjudits in till samrådet genom annonsering den 14 mars 2017 i Norrköpings Tidningar, Folkbladet Norrköping och Post- och Inrikes Tidningar. Samrådsunderlaget inklusive bilagor har under samrådet funnits tillgängligt på projektets webbplats [www.trafikverket.se/Ostlankennorrkoping](http://www.trafikverket.se/Ostlankennorrkoping). Synpunkter har önskats senast den 7 april 2017.

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

### 3.2.6. *Samråd 2 - förslag till detaljutformning av anläggningen*

Text uppdateras efter Samråd 2.

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

Friluftsförbundet har i en skrivelse i juni 2017 inkommit med synpunkter på järnvägens sträckning utifrån buller- och barriäraspekter. Synpunkter från boende i Loddby har lämnats kring årsskiftet 2017/18 vilka rör oro för buller och annan negativ påverkan i området. Synpunkter har under mars och april 2019 inkommit från boende i Böksjö som rör förslag på alternativ längd på tunneln. Under augusti och september har synpunkter om tillfartsvägar till Böksjö lämnats av boende i Böksjö samt Böksjö vägsamfällighet.

## 3.3. *Underlag*

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

# BILAGA 1 – samrådskrets

## Myndigheter och organisationer

4:e Storstadsregionens kommunalförbund  
Arbetsmiljöverket  
Barnombudsmannen  
Bergstaten  
Boverket  
Branschföreningen Tågoperatörerna  
Elsäkerhetsverket  
Energimyndigheten  
Fastighetsägarna GRF & Mittnord  
Fastighetsägarna Mellansverige  
Finspångs kommun  
Folkhälsomyndigheten  
Fortifikationsverket  
Företagarna Norrköping  
Försvarsmakten  
Havs- och vattenmyndigheten  
Hyresgästföreningen  
Jordbruksverket  
Katrineholms kommun  
Kemikalieinspektionen  
Kimstad företagarförening  
Kommunala Lantmäterikontoret Norrköpings kommun  
Landstinget i Östergötlands län  
Lantbrukarnas Riksförbund  
Lantmäteriet  
Linköpings kommun  
LRF kommungrupp  
LRF Konsult  
LRF Östergötland  
Luftfartsverket  
Länsstyrelsen i Södermanland  
Länsstyrelsen Östergötland  
MSB (Myndigheten för samhällsskydd och beredskap)  
Naturvårdsverket  
Norrköpings Företagsgrupp  
Norrköpings kommun  
NTF (Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande)  
Nyköping – Östgötalänken AB  
Nyköpings kommun  
Oxelösunds kommun  
Polismyndigheten i Linköping  
Post- och telestyrelsen  
Region Östergötland  
Regionförbundet Sörmland  
Regionförbundet Östsam  
Riksantikvarieämbetet  
Räddningstjänsten Östra Götaland  
Sjöfartsverket  
Skogsstyrelsen Guldringen  
Skärblacka företagarförening  
SMHI  
Småbrukarna  
Socialstyrelsen  
Statens fastighetsverk  
Statens geotekniska insitut  
Strålsäkerhetsmyndigheten  
Svensk Handel i Norrköping  
Svenskt näringsliv  
Sveriges geologiska undersökning

Sveriges åkeriföretag  
Söderköpings kommun  
Sörmlands kollektivtrafikmyndighet  
Tillväxtverket  
Trafikverket  
Transportstyrelsen  
Östsvenska handelskammaren

## Föreningar

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

## Ledningsägare

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

## Trafikbolag

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

ARBETSMATERIAL



**TRAFIKVERKET**

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

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