TRAFIKVERKET

SAMRÅDSUNDERLAG

Ostlänken – berörda allmänna vägar delen Bäckeby-Tallboda

Linköpings kommun, Östergötlands län

Järnvägsplan, 2017-09-07, reviderad 2017-12-07

TMALL 0095 Mall samrådsunderlag v.4.0

Trafikverket
Postadress: 781 89 Borlänge
E-post: trafikverket@trafikverket.se
Telefon: 0771-921 921
Kontaktperson Trafikverket: Rita Ekgren

Dokumenttitel: Samrådsunderlag. Ostlänken – berörda allmänna vägar delen Bäckeby-Tallboda
Författare: WSP – Susann Sandegård, Elin Marmfeldt, Shaima Saghir
Dokumentdatum: 2017-12-07
Ärendenummer: TRV 2014/72088
Kartor/foton: WSP

Innehåll

1. SAMMANFATTNING 5

2. BESKRIVNING AV PROJEKTET 7

2.1. BAKGRUND OCH SYFTE 7
2.2. PLANLÄGGNINGSPROCESSEN 8
2.3. TIDIGARE STUDIER KRING OSTLÄNKEN 9
2.4. ÄNDAMÅL OCH PROJEKTMÅL 9
2.4.1. Ostlänkens ändamål 9
2.4.2. Ostlänkens övergripande miljömål 9
2.4.3. Ostlänkens projektmål 10
2.5. ANGRÄNSANDE PLANERING 10
2.5.1. Rastplats Herrbeta 10
2.5.2. Väg 757, ny bro vid Linghem 10
2.5.3. Ny gång- och cykelväg Linghem – Tallboda 12

3. AVGRÄNSNING 13

4. FÖRUTSÄTTNINGAR 13

4.1. VÄG OCH TRAFIK 13
4.1.1. Väg 1064 Markeby 14
4.1.2. E4 / Rastplats Herrbeta 15
4.1.3. Väg 1065 Hallstra 16
4.1.4. Väg 1064 Skavestad 17
4.1.5. Väg 796 Linghemsvägen 18
4.1.6. Väg 758 Stora Vänge 19
4.2. MILJÖ OCH HÄLSA 20
4.2.1. Väg 1064 vid Markeby 20
4.2.2. E4 / Rastplats Herrbeta 21
4.2.3. Väg 1065 Hallstra 21
4.2.4. Väg 1064 Skavestad 22
4.2.5. Väg 796 Linghemsvägen 23
4.2.6. Väg 758 Stora Vänge 23
4.3. MARKANVÄNDNING, SAMHÄLLSFUNKTIONER OCH KOMMUNALA PLANER 24

5. EFFEKTER OCH DERAS TÄNKBARA BETYDELSE 25

5.1. EFFEKTER FÖR VÄG OCH TRAFIK 25
5.2. EFFEKTER FÖR MILJÖ OCH HÄLSA 25
5.2.1. Gemensamt för alla utredningsalternativ 25
5.2.2. Väg 1064 Markeby 25
5.2.3. E4 / Rastplats Herrbeta 26
5.2.4. Väg 1065 Hallstra 26
5.2.5. Väg 1064 Skavestad 27
5.2.6. Väg 796 Linghemsvägen 27
5.2.7. Väg 758 Stora Vänge 28
5.3. EFFEKTER FÖR MARKANVÄNDNING, SAMHÄLLSFUNKTIONER OCH KOMMUNALA PLANER 28

6. FORTSATT ARBETE 29

6.1. PLANLÄGGNING 29
6.2. VIKTIGA FRÅGESTÄLLNINGAR 29

7. KÄLLOR 30

BILAGOR

Bilaga 1. Boendemiljö

Bilaga 2. Landskap

Bilaga 3. Naturmiljö

Bilaga 4. Kulturmiljö

Bilaga 5. Hydrologi

Bilaga 6. Areella näringar

Bilaga 7. Förorenade områden

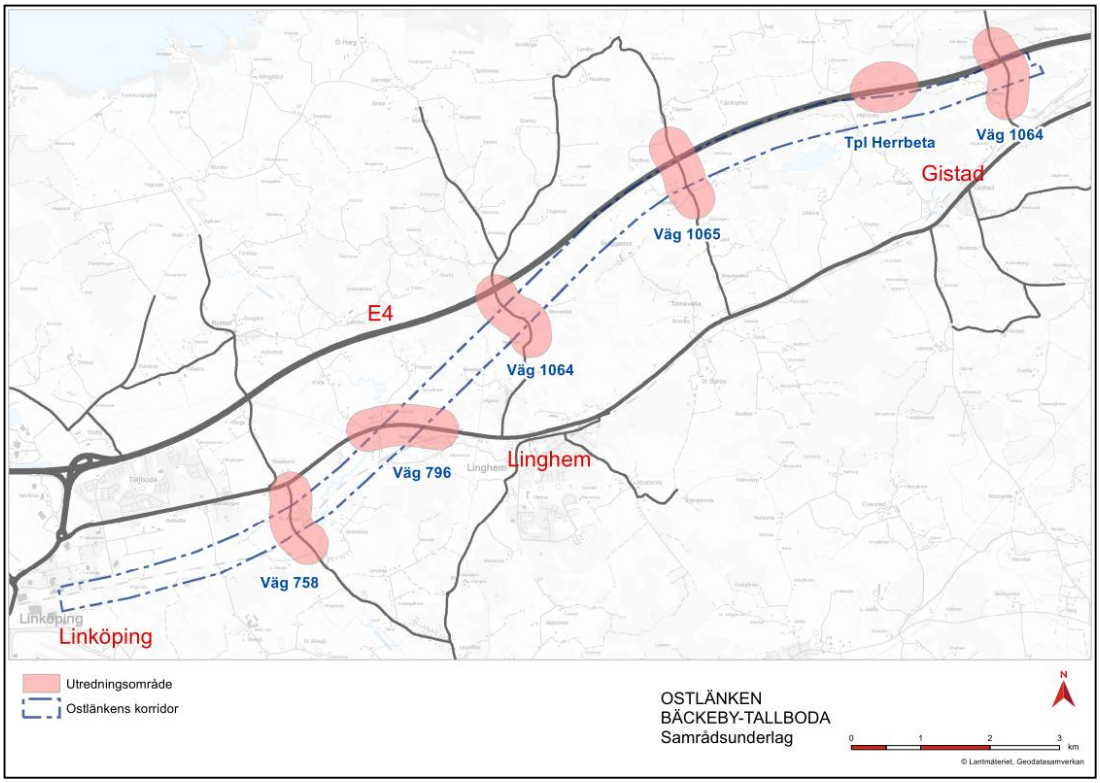
1. Sammanfattning

Trafikverket planerar för byggande av Ostlänken - en ny dubbelspårig höghastighetsjärnväg mellan Järna och Linköping. För tillfället pågår arbetet med att ta fram järnvägsplaner för de olika delsträckorna. Järnvägsplanerna kan, i och med den nya lagstiftningen som trädde i kraft 1 januari 2013, även hantera erforderlig ombyggnation av de allmänna vägar som berörs av Ostlänken, givet att tidigare underlag kompletteras med uppgifter kopplade till berörda allmänna vägar.

Föreliggande samrådsunderlag avser delsträckan Bäckeby-Tallboda för Ostlänken, inom Linköpings kommun. Eftersom här aktuella frågor för Ostlänken har hanterats tidigare i processen avser det här samrådsunderlaget enbart de allmänna vägar som påverkas av en kommande järnvägsbyggnation. Syftet med underlaget är att i ett tidigt skede samråda med kommun, länsstyrelse, regionala kollektivtrafikmyndigheten och enskilda som kan beröras samt att ge länsstyrelsen ett underlag för att komplettera tidigare beslut om huruvida projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Redovisningen av berörda allmänna vägar utgår ifrån antagandet att samtliga allmänna vägar inom korridoren kan komma att påverkas. De statliga vägar och rastplatser som berörs redovisas i text och figur 1 nedan:

Väg 1064 vid Markeby	*Väg 1064 vid Skavestad*
E4 / Rastplats Herrbeta	*Väg 7956 vid Bjursholmen*
Väg 1065 vid Hallstra	*Väg 758 vid Stora Väng*



Figur 1: Övergripande karta över aktuella utredningsområden för berörda allmänna vägar för Ostlänkens järnvägsplan, delsträckan Bäckeby-Tallboda.

Efter färdigställande av Ostlänken ska de befintliga allmänna vägar som behandlas i detta samrådsunderlag återställas till samma standard som tidigare eller bättre. Inga av dessa berörda allmänna vägar kommer att stängas permanent, men några kan komma att ledas om eller på annat sätt påverkas. Utgångspunkten är att behålla planläget för de allmänna vägarna i den graden som är möjlig. Profilen kommer däremot att påverkas för att kunna anlägga planskilda korsningar med Ostlänken. En del infarter och enskilda vägar behöver byggas om som resultat av profiländringar av vägarna.

För motorfordonstrafiken på det allmänna vägnätet blir det en förhållandevis oförändrad trafiksituation med undantag för rastplats Herrbeta, där påverkan eventuellt kan bli större. För övriga mindre vägar inom korridoren kan dock påverkan bli större och eventuellt kan stängning och omledning bli aktuellt för enstaka vägar, det får det fortsatta utredningsarbetet inom järnvägsplanen utvisa.

Ett flertal bostäder finns placerade nära de allmänna vägarna. Eventuell ombyggnation av allmänna vägar kan orsaka störningar i form av buller, vibrationer och damning för boende. Bostadstätheten är störst utmed väg 758 (Stora Vänge) och där förväntas flest påverkas av störningar från projektet. Vid ombyggnation av de allmänna vägarna kan de som använder vägarna komma att påverkas. Tillgängligheten mellan norra och södra sidan av E4:an kan komma att försämras tillfälligt. Även tillgängligheten till närliggande orter som Linköping, Tallboda, Linghem och Gistad kan komma att försämras tillfälligt.

I det fortsatta planeringsarbetet kommer lösningar för vägarna studeras vidare och specificeras. Hänsyn behöver tas till natur- och kulturvärden, boendemiljöer och till olika trafikantgruppers framkomlighet och trafiksäkerhet. Processen för vägarnas utformning kommer att samordnas och gå hand i hand med järnvägsplaneprocessen för Ostlänken delen Bäckeby-Tallboda. Ytterligare samråd kommer att hållas där utformning och detaljer kring såväl järnvägen som vägarna kommit längre.

2. Beskrivning av projektet

2.1. Bakgrund och syfte

Ostlänken planeras för persontåg i upp till 320 kilometer i timmen. När de snabba höghastighetstågen kommer att trafikera Ostlänken blir det mer plats för regional-, pendel- och godståg på Södra och Västra stambanan. Ostlänken innebär nära en fördubbling av antalet järnvägsspår mellan Mälardalen och Östergötland. Det ger förbättrade möjligheter till omledning, så att järnvägssystemet blir mindre sårbart för störningar. Med Ostlänken kan resor och transporter flyttas till järnväg från transportslag med större utsläpp i miljön.

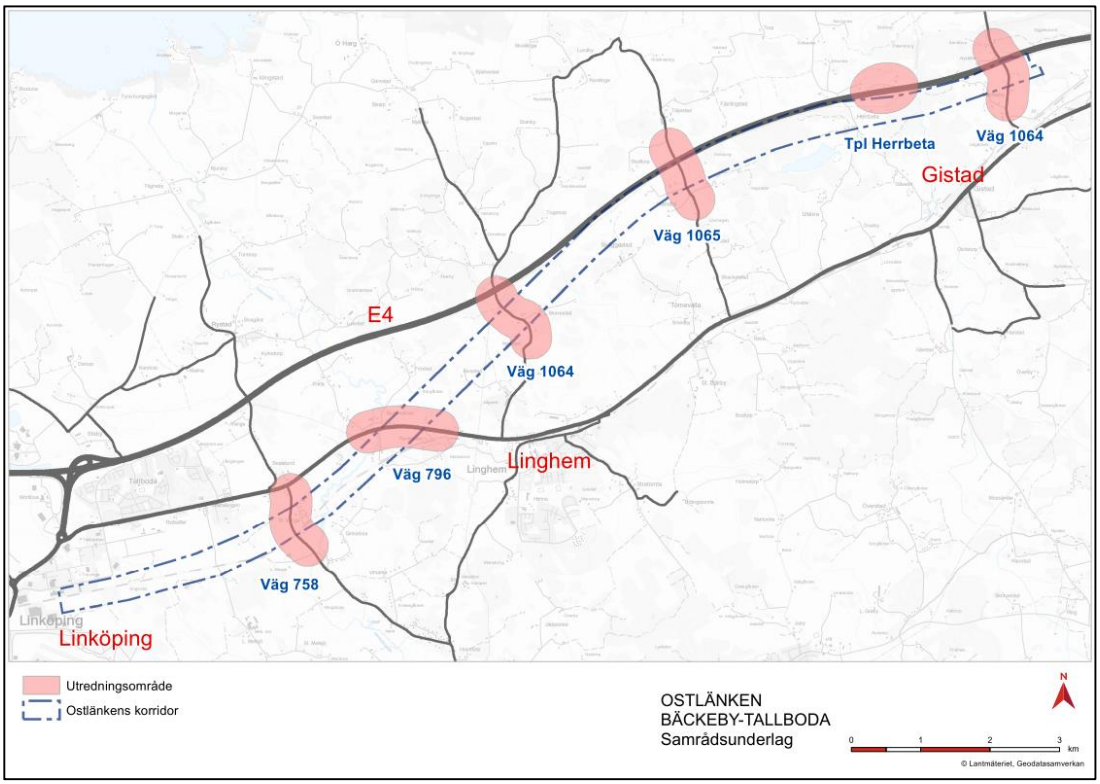
Just nu pågår arbetet med att ta fram järnvägsplaner för projekt Ostlänken. Projektet är uppdelat i fem delprojekt för olika delsträckor där föreliggande handling avser delprojekt Linköping, sträckan Bäckeby - Tallboda. Järnvägsplanerna kommer, förutom järnvägs-anläggningen, även hantera de allmänna vägar som berörs av Ostlänken. Innan år 2013, då ny lagstiftning för planering av vägar och järnvägar trädde i kraft, reglerades allmänna vägar som påverkades av en järnvägsutbyggnad separat i egen vägplan (dåvarande arbetsplan). I och med den nya lagstiftningen kan ombyggnationen av en allmän väg som behövs på grund av ett järnvägsprojekt regleras i järnvägsplanen.

I tidigare genomförd planläggningsprocess är Ostlänkens påverkan på vägnätet inte behandlad. Hittills genomförda samråd med länsstyrelsen, kommun och enskilda som kan beröras har inte heller hanterat påverkan på allmänna vägar.

Föreliggande Samrådsunderlag avser således de allmänna vägar som påverkas av vald korridor för Ostlänken, delsträckan Bäckeby – Tallboda, enligt text och figur 2 nedan:

Väg 1064 vid Markeby	*Väg 1064 vid Skavestad*
E4 / Rastplats Herrbeta	*Väg 7956 vid Bjursholmen*
Väg 1065 vid Hallstra	*Väg 758 vid Stora Väng*

Syftet med samrådsunderlaget är att i ett tidigt skede samråda med kommun, länsstyrelse, regionala kollektivtrafikmyndigheten och enskilda som kan beröras samt att ge länsstyrelsen ett underlag för att komplettera tidigare beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. I kapitel 2.2 nedan förklaras den formella planläggningsprocessen.



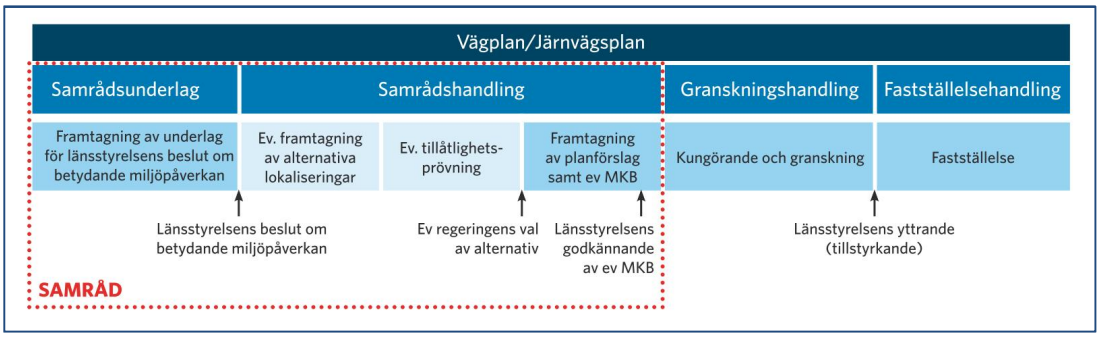
Figur 2: Övergripande karta över aktuella utredningsområden för berörda allmänna vägar för Ostlänkens järnvägsplan, delsträckan Bäckeby-Tallboda.

2.2. Planläggningsprocessen

Ett väg- eller järnvägsprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan eller järnvägsplan, se figur 3 nedan.

I början av planläggningen tar vi fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Samrådsunderlaget ligger till grund för Länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket tar kontakt och för dialoger med andra myndigheter, organisationer och berörd allmänhet för att Trafikverket ska få deras synpunkter och kunskap. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.



Figur 3: Planläggningsprocess för framtagande av väg- och järnvägsplan.

2.3. Tidigare studier kring Ostlänken

Planläggningsarbetet för projekt Ostlänken påbörjades enligt lagen om byggande av järnväg i dess lydelse före 1 januari 2013. En förstudie genomfördes under 2002–2003 av Nyköping-Östgötalänken AB. I enlighet med fyrstegsprincipen för transportlösningar för ett hållbart samhälle kom förstudien fram till att kapacitetsproblemet inte kan lösas med något annat än ett nytt dubbelspår mellan Järna och Linköping.

Länsstyrelsen i Södermanlands län var sammanhållande för berörda länsstyrelser och beslutade, mot bakgrund av förstudien, år 2002 att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Två järnvägsutredningar, Järna-Norrköping (Loddby) och Norrköping (Loddby)-Linköping, togs fram parallellt under åren 2004-2009. Järnvägsutredningarna avslutades med att Trafikverket valde korridor för det fortsatta planeringsarbetet. Det är denna förordade korridor som ligger till grund för dels ansökan till regeringen om tillåtlighet, dels det pågående arbetet med att ta fram järnvägsplaner för Ostlänken.

2.4. Ändamål och projektmål

Ändamålen och projektmålen för Ostlänken bygger på de transportpolitiska målen och nationella miljökvalitetsmål. Målen styr utformningen av järnvägsanläggningen och inte hur projekt Ostlänken ska bedrivas.

2.4.1. Ostlänkens ändamål

Ostlänkens ändamål är i sin helhet kopplade till den nya järnvägsanläggningen och vad den förväntas bidra med när det gäller regionförstoring, restider och kapacitet. Ändamålen redovisas nedan, men har liten eller ingen koppling till de vägar som föreliggande samrådsunderlag avser.

Ostlänken ska vara en del av en framtida höghastighetsjärnväg Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö.

Ostlänken ska bidra till regionförstoring Östergötland – Södermanland – Mälardalen

Ostlänken ska bidra till kortare restider med tåg på sträckan Stockholm – Linköping och Stockholm - Malmö/Köpenhamn.

Restiden mellan Stockholm och Göteborg utan uppehåll då Götalandsbanan är byggd ska vara 2 timmar.

Ostlänken ska bidra till förbättrad kapacitet i järnvägssystemet

2.4.2. Ostlänkens övergripande miljömål

Ostlänken ska vara en hållbar och landskapsanpassad järnvägsanläggning som möjliggör god hälsa och minskad klimatpåverkan.

2.4.3. Ostlänkens projektmål

Ostlänken har ett flertal projektmål som är indelade i områdena:

Funktion	*Natur- och vattenmiljö*
Restid	*Hälsa*
Resecentrum	*Klimat och resurshushållning*
Gestaltning	*Säkerhet*
Kulturmiljö, landskap och friluftsliv	

Majoriteten av projektmålen är liksom ändamålen starkt kopplade till järnvägsanläggningen och redovisas därför inte här. De projektmål som har bäring på de vägar som föreliggande samrådsunderlag avser ligger framför allt inom områdena gestaltning, kulturmiljö, landskap och friluftsliv, natur- och vattenmiljö, hälsa, klimat och resurshushållning samt säkerhet.

2.5. Angränsande planering

2.5.1. Rastplats Herrbeta

Under 2012 tog Trafikverket fram en förstudie för Herrbeta rastplats utmed riksväg E4. Rastplatsen har verksamhet både på norra och södra sidan av E4:an. Den väg med vägport under E4:an, som förbinder de två verksamheterna är för låg för långtradare att passera igenom. Då antalet parkeringsplatser på södra sidan är för få jämfört med behovet innebär det att långtradare parkerar utmed på- och avfartsramperna. Utredningen visade att för att kunna öka porthöjden krävs att vägen sänks vilket innebär att förbindelsevägen måste byggas om då ramperna blir allt för branta. Det i sin tur påverkar på- och avfartsramperna så att de måste flyttas och ändras på bägge sidor av E4:an. I området finns många fornlämningar som skulle påverkas samt att utredningen hänvisar till att utredningsområdet ligger i anslutning till korridoren för Ostlänken.

Trafikverket beslutade 2012-10-01 att inte gå vidare med några av de föreslagna åtgärderna, varken på kort eller lång sikt, utan istället undersöka möjligheterna till informationsinsatser till de besökande på rastplatsen.

2.5.2. Väg 757, ny bro vid Linghem

Trafikverket planerar för att ersätta befintlig vägbro över Södra stambanan vid Linghem med en ny bro.

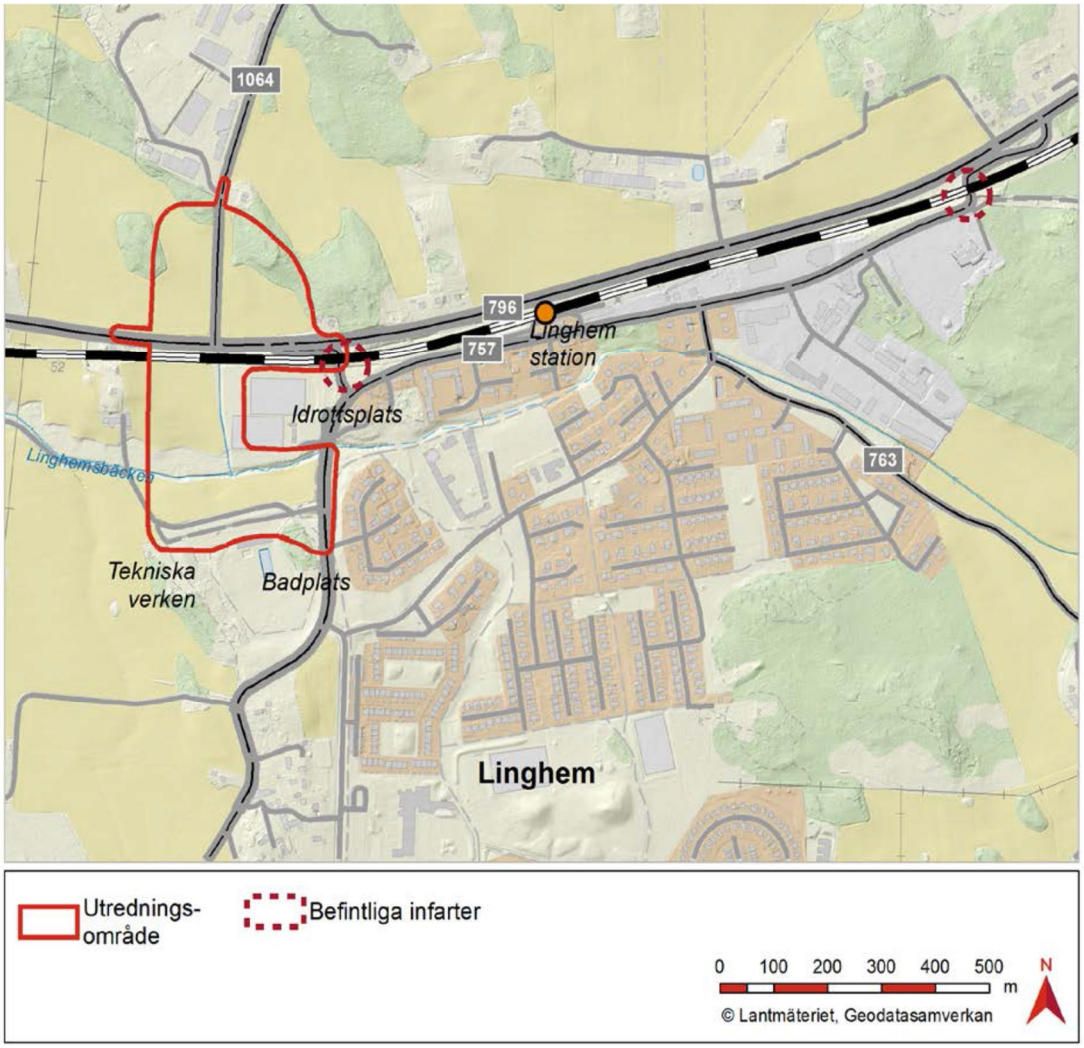
Den befintliga bron över järnvägen utmed väg 757 i Linghem utgör en viktig del i områdets lokala/regionala transportsystem med anslutningen till väg 796 mot Linköping/Norrköping. För tung trafik och kollektivtrafik utgör bron den enda möjligheten att korsa Södra stambanan vid Linghem. Bron utgör en viktig förbindelse även för personbilstrafik samt gång- och cykeltrafik.

Befintlig bro byggdes 1872 och har sedan dess byggts om och förbättrats vid flera tillfällen, senast 1993 då brofarbanan byttes ut. Dessutom är väg 757 i anslutning till bron smal och övergången över järnvägen är utformad med två snäva kurvor vilket gör det svårt för den tunga trafiken att passera, med nedkörda väg- och broräcken som följd. Bron behöver därför bytas ut.

Syftet med projektet är att bygga en ny bro, väster om Linghem för att ersätta den befintliga bron och samtidigt bygga en lösning som innebär ökad framkomlighet och höjd trafiksäkerhet, såväl på vägen som på järnvägen.

Under våren 2017 har samråd inför beslut om betydande miljöpåverkan hållits. Projektet kommer sedan att drivas vidare med framtagande av vägplan och byggstart för ny bro planeras till hösten 2019. I figur 4 nedan redovisas projektets utredningsområde.

Utredningsområdet ny bro vid Linghem berör väg 796 och väg 1064, som båda berörs av Ostlänken, se figur 5 nedan för den nya brons utredningsområde i förhållande till Ostlänkens korridor och utredningsområden för allmänna vägar.

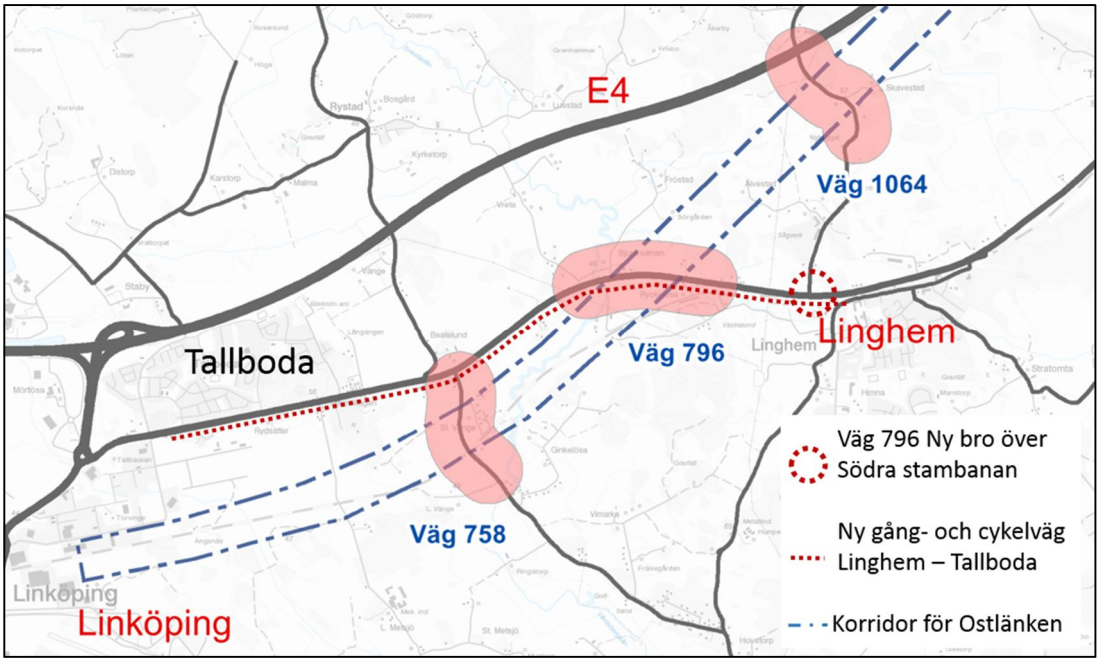


Figur 4: Aktuellt utredningsområde för byte av vägbro vid Linghem enligt Trafikverkets Samrådsunderlag; Lv 757, Ny bro Linghem, Linköpings kommun, Östergötlands län, Vägplan 150572, daterad 2017-05-30.

2.5.3. Ny gång- och cykelväg Linghem – Tallboda

Linköpings kommun har planer på att under 2017 få till stånd en gång- och cykelväg utmed väg 796, mellan Linghem och Tallboda, enligt uppgift från kommunens informationsfolder ”*För en bättre cykelstad 2016*”.

I figur 5 redovisas en schematisk skiss över gång- och cykelbanans usträckning i förhållande till närliggande utredningsområden för allmänna vägar och vald korridor för Ostlänken.



Figur 5: Övergripande karta över angränsande projekt gällande ny bro över Södra stambanan vid Linghem och ny gång- och cykelbana mellan Linghem och Tallboda i förhållande till aktuell korridor samt utredningsområden för allmänna vägar, Ostlänkens järnvägsplan, delsträckan Bäckeby-Tallboda.

3. Avgränsning

Föreliggande samrådsunderlag avser de allmänna vägar som påverkas av Ostlänkens tänkta dragning utmed sträckan Bäckeby - Tallboda.

Då väglagen endast gäller för allmänna vägar fastställs inte läget för enskilda vägar (se faktaruta intill) i en väg- eller järnvägsplan. Detta samrådsunderlag fokuserar således på att beskriva förutsättningar och effekter med utgångspunkt från påverkan på de allmänna vägarna. Påverkan på enskilda vägar kommer dock att utredas och presenteras i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen för Bäckeby – Tallboda.

Begrepp vägar och gator

Allmän väg - väg med staten eller kommunen som väghållare (kommunen är väghållare för sekundära ("icke-primära") vägar inom det kommunala väghållningsområdet och där det inte är detaljplanelagt). Benämns även statlig väg respektive kommunal väg. Båda regleras i väglagen och kan fastställas i väg- eller järnvägsplan.

Kommunal gata - gata (väg) som är detaljplanelagd. Regleras i plan- och bygglagen och genom detaljplan.

Enskild väg – väg med enskild väghållare, exempelvis privat markägare, vägförening, vägsamfällighet. Regleras bland annat i anläggningslagen. Fastställs inte i en väg- eller järnvägsplan utan genom lantmäteriförrättning.

4. Förutsättningar

4.1. Väg och trafik

E4 passerar nordväst om korridoren utgör ett riksintresse för kommunikation. Vid Herrbeta finns en rastplats med drivmedelsanläggning. Rastplatsen ligger delvis inom korridoren.

Fyra allmänna vägar korsar genom korridoren, väg 1064, 1065, 796 och 758. Väg 1064 korsar genom korridoren vid två platser vilket innebär att Ostlänken kommer ha fem korsningar med allmänna vägar på sträckan Bäckeby - Tallboda.

Den högsta tillåtna hastigheten och den funktionella klassen för vägarna på en skala från 0-9 (enligt NVDB; nationell vägdatabas) framgår av nedanstående tabell 1. Den funktionella klassificeringen är baserad på hur viktig en väg är för det totala vägnätets förbindelse-möjligheter. Trafikverket klassificerar alla vägar, där klass 0 motsvarar de viktigaste vägarna och klass 9 de minst viktiga vägarna. Alla berörda vägar har bärighetsklass 1, vilket innebär att vägarna är dimensionerade för fordon med en max vikt på 64 ton.

Tabell 1. Förutsättning vägstandard berörda vägar.

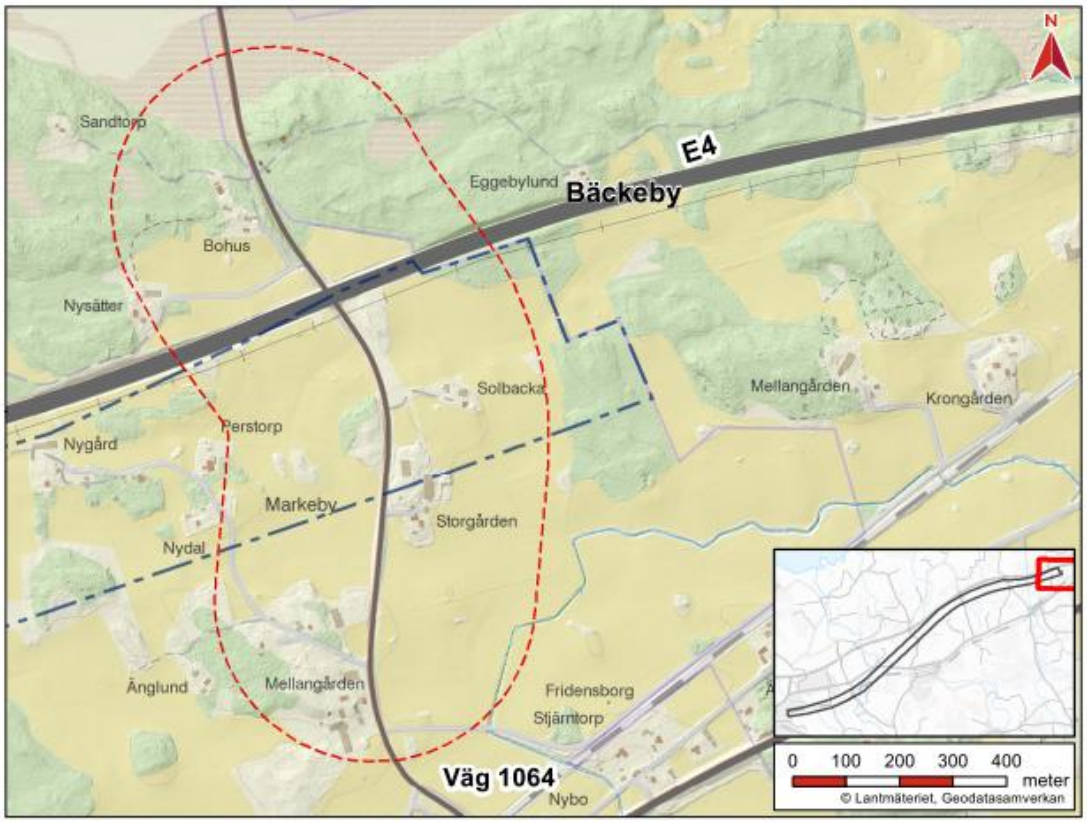
Väg	*Klassning*	*Hastighet km/tim*
E4	0	110
Avfarts- och påfartsramper till rastplats Herrbeta	1	110-50
796	4	90
758	5	70
1064	5	70
1065	5	70

4.1.1. Väg 1064 Markeby

I den nordligaste delen av korridoren passerar väg 1064. Vägen går i en nordsydlig riktning förbi Markeby mellan väg 796 och en passage under E4. Årsmedeldygnstrafiken för vägen 160 fordon/dygn och 10 % tungtrafik (år 2016). Vägen är en sekundär länsväg med ett körfält i vardera riktningen utan mittseparering.

Väg 1064 berörs två gånger inom korridoren, en här vid Markeby och en längre söderut, vid Skavestad, se kap 4.1.4.

Aktuellt utredningsområde för väg 1064, Markeby, presenteras i karta nedan, se figur 6.



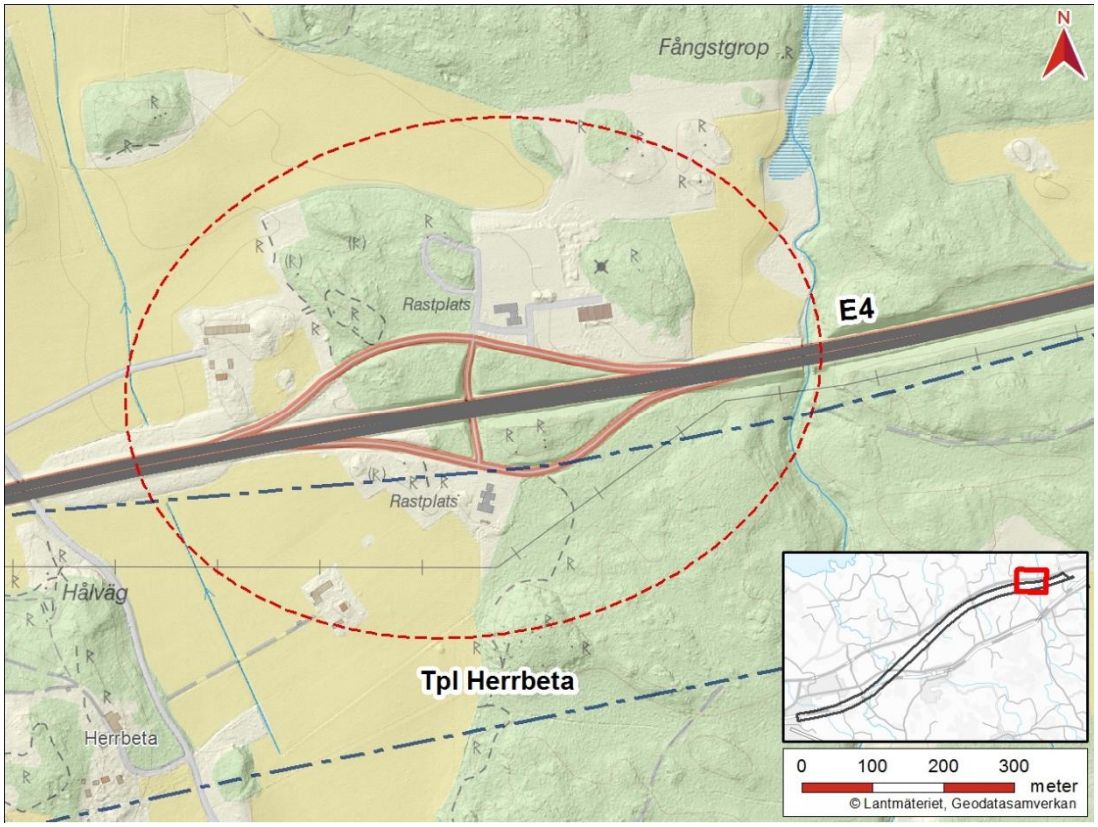
Figur 6: Karta som visar med utredningsområdet för väg 1064, Markeby.

4.1.2. E4 / Rastplats Herrbeta

Väg E4 är en Europaväg och tillhör stamvägnätet i Sverige. Vägen har två körfält i vardera riktning och trafiken är separerad med mitträcke. Hastighetsbegränsningen på E4 utmed aktuell sträcka är 110 km/tim. Vägen ingår i strategiskt vägnät för tyngre transporter. Trafiken på aktuell sträcka av E4 är cirka 27 300 fordon/årsmedeldygn och 18 % tungtrafik (år 2014).

I höjd med Herrbeta ligger en rastplats med drivmedelsanläggningar på både sidorna av E4. En förbindelseväg kopplar ihop rastplatsens både sidor genom en planskild korsning. Den fria höjden för passagen är begränsad till 3,5 meter.

Aktuellt utredningsområde för väg E4 och rastplats Herrbeta, presenteras i karta nedan, se figur 7.

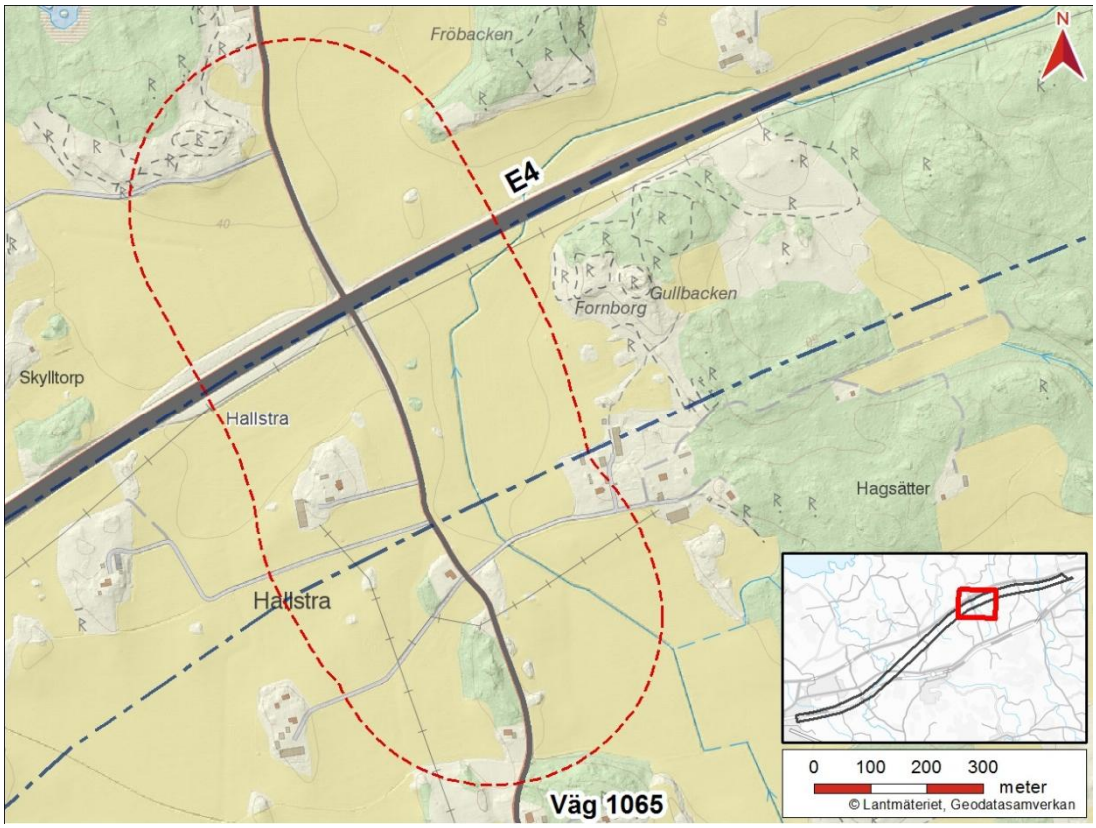


Figur 7: Karta som visar med utredningsområdet för rastplats Herrbeta.

4.1.3. Väg 1065 Hallstra

Väg 1065 går mellan Törnevalla, genom Skackelstad by, Tärnestad och Halstra innan den passerar under E4 och ansluter till väg 1064 nor om E4. Vägen är en sekundär länsväg utan mitträcke. Årsmedeldygnstrafiken för vägen är cirka 360 fordon och 10 % tungtrafik (år 2016). Enskilda vägar såsom infarter till enskilda fasigheter samt åkrar ansluter till vägen.

Aktuellt utredningsområde för väg 1065, Hallstra, presenteras i karta nedan, se figur 8.



Figur 8: Karta som visar med utredningsområdet för väg 1065 Hallstra.

4.1.4. Väg 1064 Skavestad

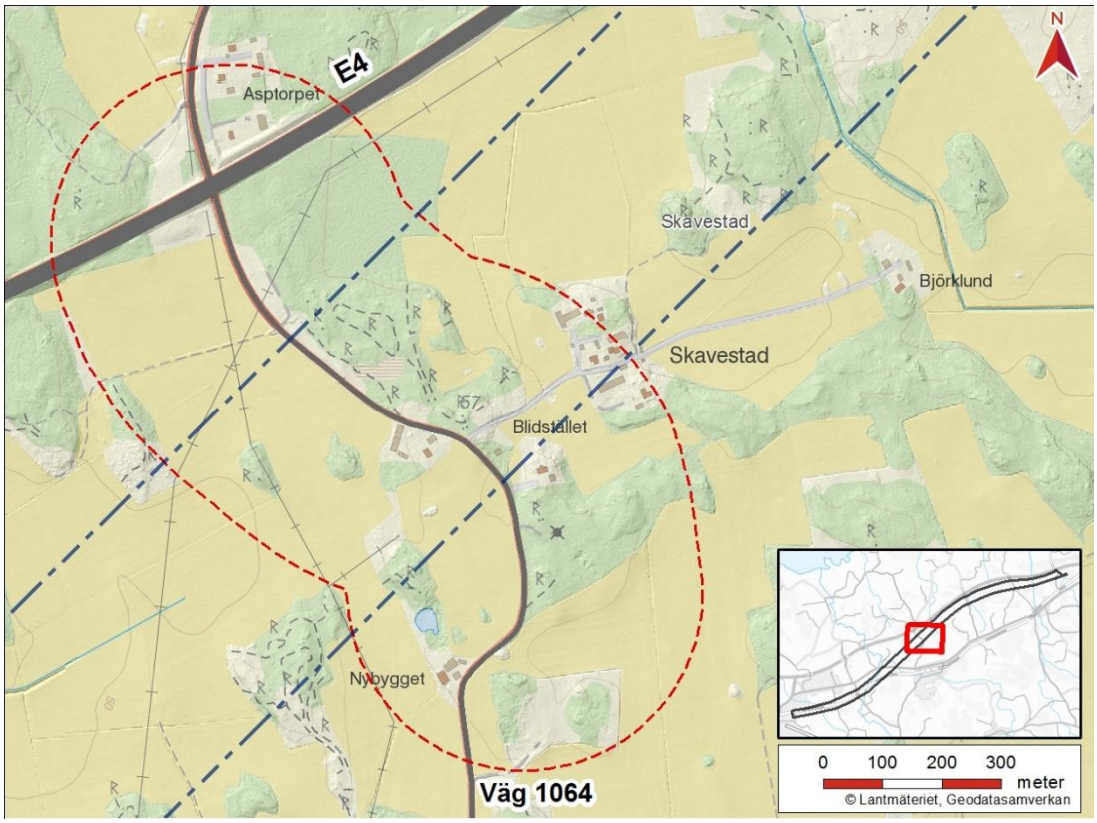
Väg 1064 passerar korridoren i en nordsydlig riktning i höjd med Skavestad. Vägen ansluter mot väg 796 i söder, strax väst om Linghem, passerar förbi Skavestad och passerar under E4:an för att sedan fortsätta norr om E4:an.

Vägen är en sekundär länsväg med ett körfält i vardera riktningen utan mittseparering. Väg 1064 ansluter till väg 796 väster om Linghem. På denna sträcka har vägen 780 fordon/dygn och 9 % tungtrafik (år 2016). Längs med vägen finns kollektivtrafik och skolskjuts.

Östgötatrafiken med busslinje 509 Linghem-Linköping trafikerar vägen, bussarna stannar vid vägkanten. Vägen nyttjas mycket för träning av landsvägscyklister och i augusti varje år går ett cykellopp på den aktuella vägsträckan. I övrigt är gång- och cykeltrafiken längs med sträckan begränsad.

Väg 1064 berörs två gånger inom korridoren, en gång vid Skavestad och en gång i korridorens nordligaste del, vid Markaby, se kap 4.1.1.

Aktuellt utredningsområde för väg 1064, Skavestad, presenteras i karta nedan, se figur 9.



Figur 9: Karta som visar med utredningsområdet för väg 1064, Skavestad.

4.1.5. Väg 796 Linghemsvägen

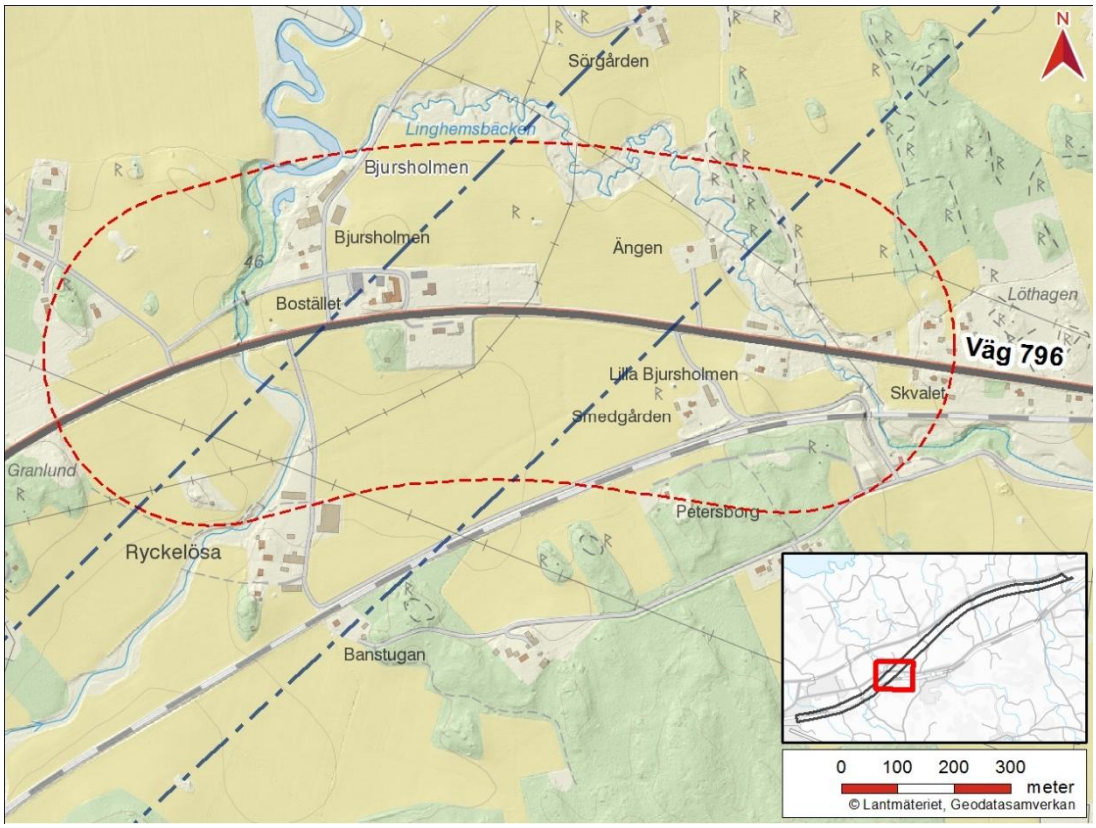
Väg 796 Linghemsvägen går parallellt söder om korridoren från Bäckeby och passerar Markeby, Törnevalla och Linghem fram till passagen av korridoren vid Bjursholmen i en östvästlig riktning. Väg 796 fortsätter sedan norr om korridoren in mot Linköping.

Vägen är skyddsklassad och utpekad som omledningsväg för E4 och ingår i strategiskt vägnät för tyngre transporter. Vägen har ett körfält i vardera riktningen, bred vägren på båda sidor, men är utan mittseparering.

Årsmedeldygnstrafik för vägen är cirka 5 140 fordon och 10 % tung trafik (år 2011) där vägen passerar korridoren. Väster om korridoren är årsmedeldygnstrafiken för vägen 7 140 fordon (år 2011). Trafiken varierar på den delen av vägen som är belägen öster om korridoren mellan 4 760 fordon och 2 290 fordon (år 2016).

Under hösten 2017 har Linköpings kommun planer på att bygga en ny gång- och cykelväg utmed vägen som möjliggör pendling mellan Linghem och Linköping. Vägen har hållplatser för kollektivtrafik och skolskjuts. Busslinje 513 Linköping-Norrköping trafikerar vägen. Enskilda vägar såsom infarter till enskilda fasigheter samt åkrar ansluter till vägen. En drivmedelsanläggning ligger på västra sidan av aktuell vägsträcka.

Aktuellt utredningsområde för väg 796, Linghemsvägen, presenteras i karta nedan, se figur 10.



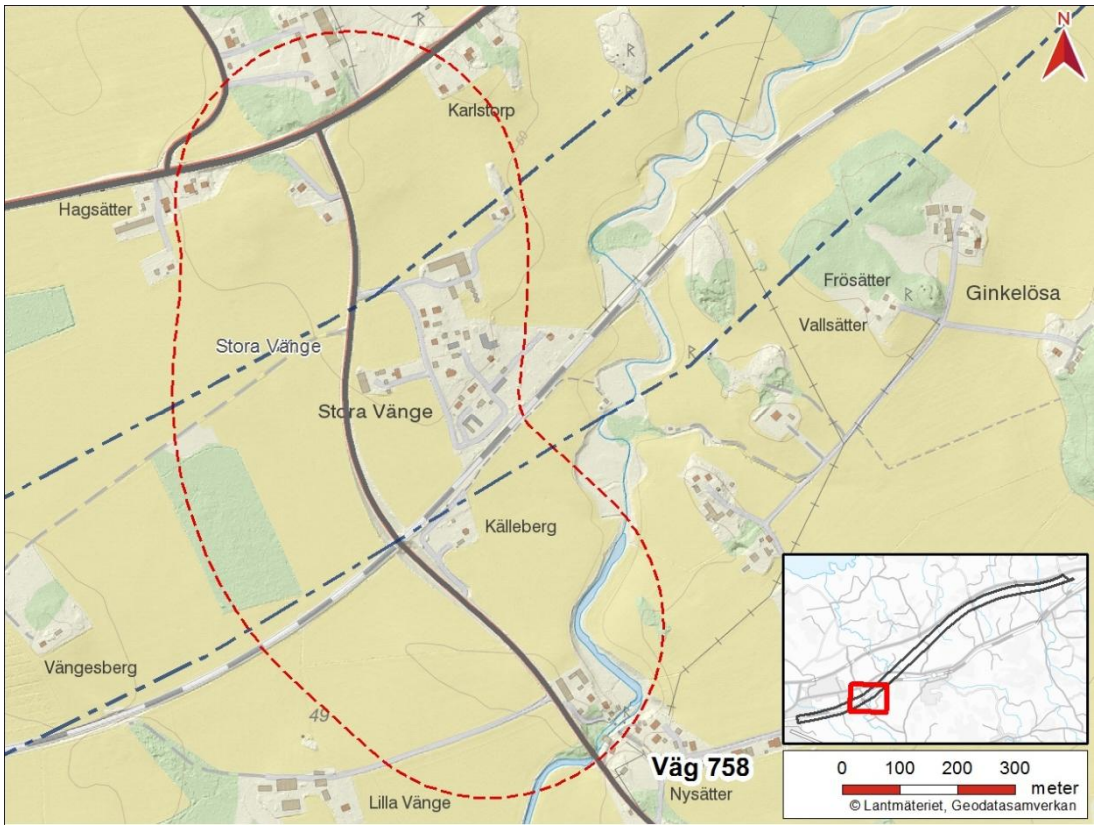
Figur 10: Karta som visar med utredningsområdet för väg 796, Linghemsvägen.

4.1.6. Väg 758 Stora Vänge

Väg 758 ansluter mot väg 796 och passerar korridoren i en nordsydlig riktning intill Stora Vänge. Längre söderut ansluter väg 758 mot väg 797 vid Hovetorp.

Väg 758 är en sekundär länsväg med ett körfält i vardera riktningen utan mittseparering. Vägen ingår i strategiskt vägnät för tyngre transporter. Årsmedeldygnstrafiken för vägen är cirka 1 530 fordon och 10 % tung trafik (år 2016). Enskilda vägar såsom infarter till enskilda fasigheter samt åkrar ansluter till vägen. Södra stambanan korsar vägen med en planskild korsning där väg 758 går i skärning genom en port under järnvägen.

Aktuellt utredningsområde för väg 758, Stora Vänge, presenteras i karta nedan, se figur 11.



Figur 11: Karta som visar med utredningsområdet för väg 758, Stora Vänge.

4.2. Miljö och hälsa

Nedan beskrivs miljöförutsättningarna för de sex utredningsområdena. För beskrivning av förutsättningar och bedömning av effekter har följande rapporter används;

- *Fördjupad landskapsanalys-Ostlänken delen Bäckeby-Tallboda, 2017*
- *PM Naturvärdesinventering Bäckeby-Tallboda 2017*
- *PM Kulturarvsanalys Bäckeby-Tallboda, 2017*

4.2.1. Väg 1064 vid Markeby

Boendemiljö
Bebyggelsen är till stor del lokaliserad kring den äldre bystrukturen i Markeby. Cirka 10 bostadshus finns inom utredningsområdet vid Markeby.

Landskap
Utredningsområdet vid Markeby utgörs till största delen av ett mosaiklandskap som är småskaligt, med varierande topografi och uppbruten struktur. Södra delen utgörs av öppet böljande slättlandskap med stora öppna rum och storskalighet. Kring Markeby finns ett större sammanhängande landskapsrum med öppen odlingsmark.

Vid Markeby bildar E4:an en barriär i landskapet, vilket påverkar den visuella och ljudmässiga uppfattningen av landskapsbilden.

Naturmiljö
Inom utredningsområdet vid Markeby finns ett antal värdefulla åkerholmar, tallar och granar. I norra delen av utredningsområdet finns en nyckelbiotop.

Kulturmiljö
Vid Markeby har landskapet en låg förändringsgrad och den historiska utvecklingen är fortfarande läsbar. Området inkluderar den äldre bykärnan Markeby samt utflyttade gårdar, bland annat Storgården och Solbacka, som tillsammans utgör ett historiskt jordbrukslandskap. Området innehåller ett fåtal fornlämningar.

Hydrologi
I utredningsområdet vid Markeby ingår ett större våtmarksområde samt ett område som riskerar att översvämmas vid beräknat högsta flöde. Det finns ett tiotal brunnar och områden av markavvattningsföretag. I områdets sydöstra del finns även ett mindre vattendrag.

Areella näringar
I utredningsområdet vid Markeby utgörs marken till största delen av åkermark. Inom utredningsområdet finns två gårdar.

Förorenad mark
Generellt finns det risk att mark längs med E4:an är förorenad.

4.2.2. E4 / Rastplats Herrbeta

Boendemiljö
Inom utredningsområdet finns cirka tre bostadshus som ligger nära rastplatsen.

Landskap
Utredningsområdet utgörs till största delen av mosaiklandskap som är småskaligt, med varierande topografi och uppbruten struktur. Kring Herrbeta finns ett större sammanhängande landskapsrum med öppen odlingsmark.

Naturmiljö
Inom södra utredningsområdet finns ett område som har ett påtagligt naturvärde. I östra delen av området löper Kumlaån (med tillhörande strandskydd) samt ett område som Skogsstyrelsen har klassat som naturvärde. Det finns även en punkt med generellt biotopskydd (åkerholmar och odlingsrösen/stenmurar).

Kulturmiljö
Landskapet har en låg förändringsgrad och den historiska utvecklingen är fortfarande läsbar. Området inkluderar den äldre bykärnan Herrbeta som utgör en viktig del i hur landskapet upplevs som helhet. Västra delen av området är rikt på fornlämningar och är därför utpekat som ett regionalt intresse för kulturmiljö. Även norr om E4 finns ett flertal fornlämningar.

Hydrologi
Kumlaån löper igenom områdets östra del. Kumlaån utgör en ytvattenförekomst[1] vars ekologiska och kemiska status inte får försämras. Idag är den ekologiska statusen klassad som ”dålig” och den kemiska klassad som ”uppnår ej god kemisk ytvattenstatus”. Det finns även markavvattningsföretag.

Areella näringar
Inom utredningsområdet finns en gård.

Förorenad mark
Generellt finns det risk att marken är förorenad vid E4:an. Rastplatsen har två drivmedels-anläggningar som ligger på vardera sidan av E4:an, vilket gör att marken kan vara förorenad.

4.2.3. Väg 1065 Hallstra

Boendemiljö
Inom utredningsområdet finns cirka fyra bostadshus som ligger i anslutning till vägen.

Landskap
Utredningsområdet vid Hallstra utgörs till största delen av småbrutet slättlandskap. Inom utredningsområdet utgör E4:an en tydlig barriär och söder om E4:an finns en naturlig riktning i landskapet som följer den befintliga luftburna ledningen. Utredningsområdet ingår även i ett större landskapsrum och angränsar till landmärket Gullbackens fornborg.

[1] Vattenförekomst SE647863-150484.

Naturmiljö
Inom utredningsområdet finns ett område av tallskog samt ett område av påtagligt naturvärde i områdets östra del.

Kulturmiljö
Landskapet har en låg förändringsgrad och den historiska utvecklingen är fortfarande läsbar. Området inkluderar den äldre bykärnan Hallstra som utgör en viktig del i hur landskapet upplevs som helhet. Hallstra är utpekat som ett regionalt intresse för kulturmiljö. Området innehåller ett antal fornlämningar samt ett fornvårdsobjekt, Gullbackens fornborg med gravfält. Även vägen i sig är värdefull ur kulturmiljösynpunkt eftersom den har anor tillbaks till minst 1700-talet.

Hydrologi
Utredningsområdet innehåller några få brunnar och markavvattningsföretag. I nära anslutning till den befintliga vägen finns ett mindre vattendrag.

Areella näringar
Marken utgörs till största delen av åkermark och det finns två gårdar inom utredningsområdet.

Förorenad mark
Generellt finns det risk att mark längs med E4:an är förorenad.

4.2.4. Väg 1064 Skavestad

Boendemiljö
Bebyggelsen är till stor del lokaliserad kring den äldre bystrukturen i Skavestad. Cirka 14 bostadshus finns inom utredningsområdet vid Skavestad.

Landskap
Utredningsområdet vid Skavestad utgörs till största delen av småbrutet slättlandskap, med små höjdskillnader som varierar mellan öppet och slutet.

Vid Skavestad bildar E4:an en barriär i landskapet, vilket påverkar den visuella och ljudmässiga uppfattningen av landskapsbilden.

Naturmiljö
Inom utredningsområdet vid Skavestad finns några åkerholmar och i utredningsområdets sydvästra del finns ett område med påtagligt naturvärde[2].

Kulturmiljö
Vid Skavestad har landskapet en låg förändringsgrad och den historiska utvecklingen är fortfarande läsbar. Området inkluderar den äldre bykärnan Skavestad, som utgör en viktig del i hur landskapet upplevs som helhet. Området innehåller ett antal fornlämningar. Även vägen i sig är värdefull ur kulturmiljösynpunkt eftersom den har anor tillbaks till minst 1700-talet.

Hydrologi
Inom utredningsområdet vid Skavestad finns några brunnar och markavvattningsföretag. I nära anslutning till den befintliga vägen finns en våtmark.

[22] Naturvärdesklass 3 i en fyragradig skala, natur med påtaglig positiv betydelse för biologisk mångfald.

Areella näringar
I utredningsområdet utgörs ungefär hälften av marken av åkermark och det finns en gård som berörs.

Förorenad mark
Generellt finns det risk att mark längs med E4:an är förorenad.

4.2.5. Väg 796 Linghemsvägen

Boendemiljö
Inom utredningsområdet finns cirka 14 bostadshus, varav flera ligger i anslutning till vägen.

Landskap
Sviestadån stäcker sig i en nord-sydlig riktning genom utredningsområdet och landskapet utgörs av öppet flackt slättlandskap. Stambanan sträcker sig igenom utredningsområdet och utgör en fysisk och delvis visuell barriär.

Naturmiljö
Inom utredningsområdet finns ett antal åkerholmar och ett fåtal värdefulla ekar. Området innefattar Sviestadån, som har stor naturlighet med meandrande förlopp. Sviestadån anses synnerligen värdefull beroende på dess relativt låga fysiska påverkan, ströminslag samt att den utgör en viktig lekplats för den rödlistade fisken asp. Även Linghemsbäcken passerar inom området. Vid åarna finns strandskydd för att skydda djur och växtliv. Intrång i strandskyddsområden kräver tillstånd.

Kulturmiljö
Landskapet har en låg förändringsgrad och den historiska utvecklingen är fortfarande läsbar. Området inkluderar den äldre bykärnan Bjursholmen som utgör en viktig del i hur landskapet upplevs som helhet. Norr om väg 796 finns ett större område av regionalt kulturmiljöintresse. Den södra delen av detta område ligger inom utredningsområdet för väg 796. Väg 796, tidigare Riksväg 1, har haft samma sträckning sedan åtminstone 1600-talet. Strax norr om nuvarande väg 796 vid Bjursholmen löper den äldre landsvägssträckningen på en stenvalvsbro över Sviestadån. Området innehåller ett antal fornlämningar.

Hydrologi
Inom utredningsområdet finns några få brunnar och markavvattningsföretag. Sviestadsån utgör en ytvattenförekomst[3] vars ekologiska och kemiska status inte får försämras. Idag är den ekologiska statusen klassad som ”måttlig” och den kemiska klassad som ”uppnår ej god kemisk ytvattenstatus”. Området kring ån är även identifierat som översvämningskänsligt.

Areella näringar
Ungefär hälften av marken utgörs av åkermark och det finns en gård inom utredningsområdet.

Förorenad mark
Inom utredningsområdet finns det en drivmedelsanläggning på södra sidan av väg 796. Där finns det risk att marken är förorenad. Det finns även en nedlagd drivmedelsstation på norra sidan av vägen som ska vara åtgärdad[4].

4.2.6. Väg 758 Stora Vänge

[3] Vattenförekomst SE647816-149577.
[4] Drivmedelsbolagens undersökningar och saneringar av förorenade bensinstationer.

Boendemiljö
Inom utredningsområdet finns cirka 22 bostadshus, varav flera ligger i anslutning till vägen.

Landskap
Utredningsområdet utgörs av öppet flackt slättlandskap. Inom utredningsområdet finns två landskapsrum, den ekologiska strukturen Sviestadån och Södra Stambanan.

Naturmiljö
Sviestadsån passerar i den sydöstra delen av utredningsområdet.

Kulturmiljö
Väster om Stora Vänge, mot Linköping är området mer storskaligt och den historiska utvecklingen är inte lika tydlig jämfört med områdets östra del och övriga utredningsområden. Området inkluderar den historiskt äldre bykärnan Stora Vänge som utgör en viktig del i hur landskapet upplevs som helhet. Området innehåller ett fåtal fornlämningar.

Hydrologi
Området innehåller ett tiotal brunnar. Det finns flera markavvattningsföretag och ett större grundvattenmagasin[5]. Det finns även ett mindre grundvattenmagasin vid Vängesberg[6]. Området kring Sviestadån[7] är översvämningskänsligt.

Areella näringar
Marken utgörs till största delen av åkermark och där finns även tre gårdar. En av dessa är gården Stora Vänge som har ett stort brukningscentrum inom området.

Förorenad mark
Ingen förorenad mark har identifierats.

4.3. Markanvändning, samhällsfunktioner och kommunala planer

Markanvändningen inom utpekade utredningsområdena består främst av jordbruksmark, mindre skogsområden och spridd bebyggelse, förutom aktuella allmänna vägar. Förutom de allmänna vägarna och väganläggningar som finns inom utredningsområdet återfinns inga särskilda samhällsfunktioner. Utredningsområdena innehåller ingen detaljplanelagd mark.

[5] Nr 201100034 i SGU:s grundvattenmagasinsdatabas.
[6] Nr 201100031 i SGU:s grundvattenmagasinsdatabas.
[7] Vattenförekomst SE647816-149577.

5. Effekter och deras tänkbara betydelse

5.1. Effekter för väg och trafik

Efter färdigställande av Ostlänken ska de befintliga allmänna vägar som behandlas i detta samrådsunderlag återställas till samma standard som tidigare eller bättre. Inga av dessa berörda allmänna vägar kommer att stängas permanent, men några kan komma att ledas om eller på annat sätt påverkas. För motorfordonstrafiken på det allmänna vägnätet blir det en förhållandevis oförändrad trafiksituation med undantag för rastplats Herrbeta, där påverkan eventuellt kan bli större. För övriga mindre vägar inom korridoren kan dock påverkan bli större och eventuellt kan stängning och omledning bli aktuellt för enstaka vägar, det får det fortsatta utredningsarbetet inom järnvägsplanen utvisa.

Vid byggnation av Ostlänken kommer inga korsningar i plan mellan väg och järnväg att tillåtas. Utgångspunkten för utformningen av berörda allmänna vägar är att behålla planläget i den graden som är möjlig. Profilen kommer däremot att påverkas för att kunna anlägga planskilda korsningar med Ostlänken. En del infarter och enskilda vägar behöver byggas om som resultat av profiländringar av vägarna.

Utgångspunkten är att endast en viss begränsning av trafiken ska förekomma under byggtiden. På de vägar där kollektivtrafik förekommer ska trafiken, i den mån det är möjligt, inte märkbart påverkas av eventuella kapacitetsbegränsningar. Oskyddade trafikanters tillgänglighet och trafiksäkerhet ska säkerställas under byggtiden, i synnerhet på de vägar där gång- och cykeltrafikanter är vanligt förekommande.

5.2. Effekter för miljö och hälsa

5.2.1. Gemensamt för alla utredningsalternativ

Boendemiljö
Ett flertal bostäder finns placerade nära de statliga vägarna. Eventuell ombyggnation av de statliga vägarna kan orsaka störningar i form av buller, vibrationer och damm för boende. Bostadstätheten är störst vid väg 758 (Stora Vänge) och där förväntas flest påverkas av störningar från projektet.

Vid ombyggnation av de allmänna vägarna kan de som använder vägarna komma att påverkas. Tillgängligheten mellan norra och södra sidan av E4:an kan komma att försämras tillfälligt. Även tillgängligheten till närliggande orter som Linköping, Tallboda, Linghem och Gistad kan komma att försämras tillfälligt.

5.2.2. Väg 1064 Markeby

Landskap
Mosaiklandskapet vid Markeby bedöms vara relativt känsligt för förändring, då det omfattar ett större landskapsrum. Vid intrång finns det en risk att landskapet påverkas negativt.

Naturmiljö
Vid Markeby finns ett område med en nyckelbiotop. Detta område bedöms inte påverkas negativt av vägombyggnaden eftersom det ligger i utkanten av utredningsområdet. Vid intrång finns det en risk att ett fåtal åkerholmar och träd kan påverkas negativt.

Kulturmiljö
Ombyggnad av vägen kan komma att påverka Solgården och dess omgivning. Solgården är en av de gamla gårdarna i det historiska jordbrukslandskapet.

Hydrologi
Ombyggnad av vägen vid Markeby bedöms inte påverka det våtmarksområde som ligger straxt norr om utredningsområdet. Vid intrång finns det en risk att markavvattningsföretag påverkas negativt.

Areella näringar
I Markeby finns en gård i nära anslutning till vägen som kan komma att påverkas negativt av vägombyggnaden.

5.2.3. E4 / Rastplats Herrbeta

Landskap
Mosaiklandskapet vid Herrbeta bedöms vara relativt känsligt för förändring. Vid intrång finns det en risk att landskapet påverkas negativt.

Naturmiljö
I södra delen av utredningsområdet finns ett område med påtagligt naturvärde enligt naturvärdesinventeringen och Kumlaån. Dock ligger dessa två områdena i utkanten av utredningsområdet och bedöms inte påverkas negativt av vägombyggnaden.

Kulturmiljö
Utredningsområdet innehåller flera områden av värdefulla kulturmiljöer, bland annat ett område söder om rastplatsen som är klassat som ett regionalt intresse för kulturmiljö. Detta område kan komma att påverkas. Även fornlämningar strax intill rastplatsen kan komma att påverkas.

Hydrologi
Ombyggnad av vägen bedöms inte påverka Kumlaån, då den ligger i utkanten av utredningsområdet. Vid intrång finns det en risk att markavvattningsföretag påverkas negativt.

Areella näringar
Det finns en gård i nära anslutning till vägen som kan komma att påverkas negativt av vägombyggnaden.

Förorenad mark
Vid rastplatsen finns två bensinstationer, en på var sida om E4. Bensinstationen på norra sidan om E4 ligger helt utanför Ostlänkens korridor, medan bensinstationen på södra sidan till stora delar ligger inom Ostlänkens korridor. Båda stationerna ligger inom korridoren för utredningsområdet för allmänna vägar. Vid påverkan på befintliga bensinstationer kan marken behöva saneras.

5.2.4. Väg 1065 Hallstra

Landskap
I östra delen av utredningsområdet finns Gullbackens fornborg. Fornborgen ligger i utkanten av utredningsområdet och bedöms inte påverkas negativ av vägombyggnaden.

Naturmiljö
I östra delen av utredningsområdet finns ett större område med höga värden enligt

genomförd naturvärdesinventering. Dock ligger området i utkanten av utredningsområdet och bedöms inte påverkas negativt av vägombyggnaden.

Kulturmiljö
Området innehåller Gullbackens fornborg som tillsammans med omgivande fornlämningar är ett fornvårdsobjekt. Fornborgen ligger i utkanten av utredningsområdet och bedöms inte påverkas negativ av vägombyggnaden.

Hydrologi
Vid intrång finns det en risk att det närliggande vattendraget samt markavvattningsföretag påverkas negativt.

Areella näringar
Tre gårdar kan komma att påverkas negativt av vägombyggnaden.

5.2.5. Väg 1064 Skavestad

Landskap
Det småbrutna slättlandskapet vid Skavestad bedöms vara mycket känsligt för förändring. Vid intrång finns det en risk att landskapet påverkas negativt.

Naturmiljö
I utredningsområdets sydvästra del finns ett område av påtagligt naturvärde som enligt genomförd naturinventering. Dock ligger inte området nära vägen och bedöms inte påverkas negativt av vägombyggnaden.

Kulturmiljö
I området vid Skavestads sydvästra del finns områden med värdefulla kulturmiljöer. Ombyggnad av vägen kan komma att göra intrång i fornlämningar. Den äldre bykärnan Skavestad bedöms inte komma att påverkas av ombyggnad av vägen.

Hydrologi
Vid intrång finns det en risk att det närliggande våtmarksområdet samt markavvattnings-företag påverkas negativt.

Areella näringar
I Skavestad finns en gård i nära anslutning till vägen som kan komma att påverkas negativt av vägombyggnaden.

5.2.6. Väg 796 Linghemsvägen

Landskap
Vägen ligger intill Sviestadån och Linghemsbäcken och vid intrång finns det en risk att landskapet påverkas negativt.

Naturmiljö
Sviestadån bedöms inte påverkas då den ligger i utkanten av utredningsområdet. I utredningsområdets östra del finns ett område med påtagligt naturvärde enligt genomförd naturvärdesinventering och vid intrång kan området påverkas negativt.

Kulturmiljö
Området innehåller flera värdefulla kulturmiljöer, Ombyggnad av vägen kan komma att påverka det regionala kulturmiljöintresset, fornlämningar och den gamla stenvalvsbron över Sviestadån. Om vägen dras om kan det bli svårare att uppfatta vägens långa kontinuitet på samma plats.

Hydrologi
Sviestadån bedöms inte påverkas då den ligger i utkanten av utredningsområdet. Vid intrång finns det en risk att markavvattningsföretag påverkas negativt.

Areella näringar
Det finns en gård i nära anslutning till vägen som kan komma att påverkas av vägombyggnaden.

Förorenad mark
Vid vägen finns en drivmedelsstation som är i drift och marken kan behöva saneras.

5.2.7. Väg 758 Stora Vänge

Landskap
Sviestadån bedöms inte påverkas, då den ligger en bit ifrån vägen inom utredningsområdet.

Naturmiljö
Sviestadån bedöms inte påverkas, då den ligger en bit ifrån vägen inom utredningsområdet.

Kulturmiljö
Området innefattar byn Stora Vänge som är en värdefull kulturmiljö. Vid intrång kan kulturmiljön påverkas negativt.

Hydrologi
Sviestadån bedöms inte påverkas, då den ligger en bit ifrån vägen inom utredningsområdet. Vid intrång finns det en risk att markavvattningsföretag och två grundvattenmagasin påverkas negativt.

Areella näringar
Ombyggnad av vägen påverkar främst gården Stora Vänge med tillhörande brukningscentrum.

5.3. Effekter för markanvändning, samhällsfunktioner och kommunala planer

I Linköpings och Norrköpings gemensamma översiktsplan anger Linköpings kommun att man ställer sig bakom den av Trafikverket utpekade korridoren för Ostlänken som är Linköpings kommuns viktigaste prioritering när det gäller ny infrastruktur. Ett av översiktsplanens huvuddrag är att bebyggelseutvecklingen ska gå hand i hand med transportsystemets utbyggnad.

De allmänna vägarnas utredningsområden berör inga detaljplaner. Inga samhällsfunktioner i övrigt, såsom skolor eller andra serviceinrättningar, bedöms påverkas av vägombyggnaderna.

I den mån berörda vägar behöver dras om, sänkas eller förläggas på bro över järnvägen, kommer ny mark behöva tas i anspråk. Denna ianspråktagna mark används idag till största del för jordbruk, men även viss skogsmark kan komma att påverkas.

6. Fortsatt arbete

6.1. Planläggning

Samrådsunderlaget kommer att ligga till grund för samråd och för länsstyrelsens kompletterande beslut om betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen har tidigare tagit beslut om betydande miljöpåverkan avseende Ostlänkens utbyggnad varvid det kompletterande beslutet avser påverkan på allmänna vägar.

Samråd sker med kommun, länsstyrelse, regionala kollektivtrafikmyndigheten och enskilda som kan beröras. De ges möjlighet att lämna synpunkter på projektet. Inkomna synpunkter kommer att sammanställas och bemötas i en samrådsredogörelse, varefter underlaget skickas till länsstyrelsen.

Processen för de allmänna vägarnas utformning kommer inordnas i järnvägsplaneprocessen för Ostlänken, delen Bäckeby-Tallboda. Ytterligare samråd kommer att hållas inom ramen för järnvägsplanen när utformning och detaljer kring såväl järnvägen som vägarna kommit längre.

Till järnvägsplanen tas en miljökonsekvensbeskrivning fram, som ska godkännas av länsstyrelsen innan planen kan ställas ut för granskning. Miljökonsekvensbeskrivningen kommer att utreda effekter och konsekvenser för såväl drift- som byggskedet samt föreslå skyddsåtgärder för att minska negativ påverkan. Under arbetet med miljökonsekvens-beskrivningen kommer behoven av tillstånd, anmälan och dispenser att identifieras. Det avser bland annat åtgärder i vatten som kräver tillstånd eller anmälan.

6.2. Viktiga frågeställningar

I det fortsatta planeringsarbetet kommer lösningar för vägarna studeras vidare och specificeras. Spårlinjens placering i höjd- och sidled preciseras alltmer varvid även påverkan på vägar och behov av åtgärder på dem framkommer.

Trafikverkets målsättning är att trafiken ska kunna fortgå under byggtiden och att framkomlighet ska finnas, dock med mindre inskränkningar. Det kan bli aktuellt att sänka hastigheten på befintliga vägar i anslutning till byggnation av Ostlänken. I det fortsatta utredningsarbetet behöver hänsyn tas olika trafikantgruppers framkomlighet och trafiksäkerhet.

7. Källor

Drivmedelsbolagens undersökningar och saneringar av förorenade bensinstationer. Slutrapport av Spimfab:s arbete under 1997 till 2014.

Fördjupad landskapsanalys-Ostlänken delen Bäckeby - Tallboda, 2017, Trafikverket

PM Naturvärdesinventering Bäckeby-Tallboda 2017, Trafikverket

PM Kulturarvsanalys Bäckeby-Tallboda, 2017, Trafikverket

Linköpings kommuns informationsfolder: ”*För en bättre cykelstad 2016*”, https://www.linköping.se

http://vtf.trafikverket.se

NVDB på webb

https://www.ostgotatrafiken.se/

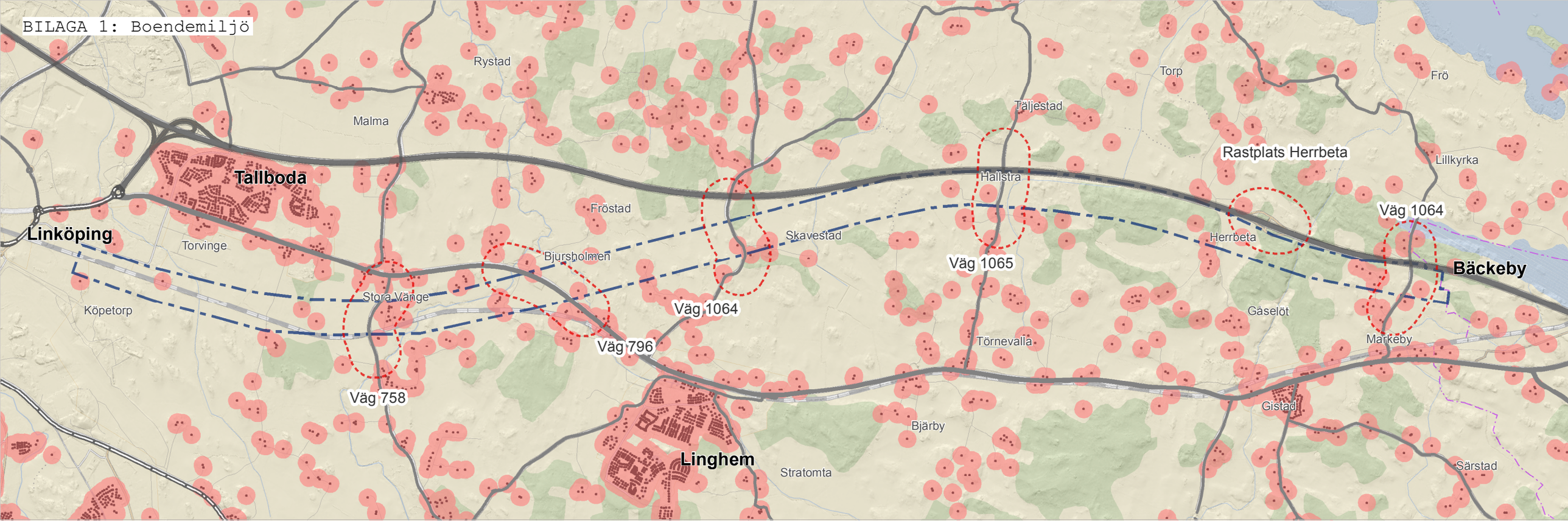
https://www.trafikverket.se/

TRAFIKVERKET

Trafikverket,781 89 Borlänge
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se

BILAGA 1: Boendemiljö



Utredningsområde
Korridor Ostlänken
Bostadshus med buffertzon 100 m

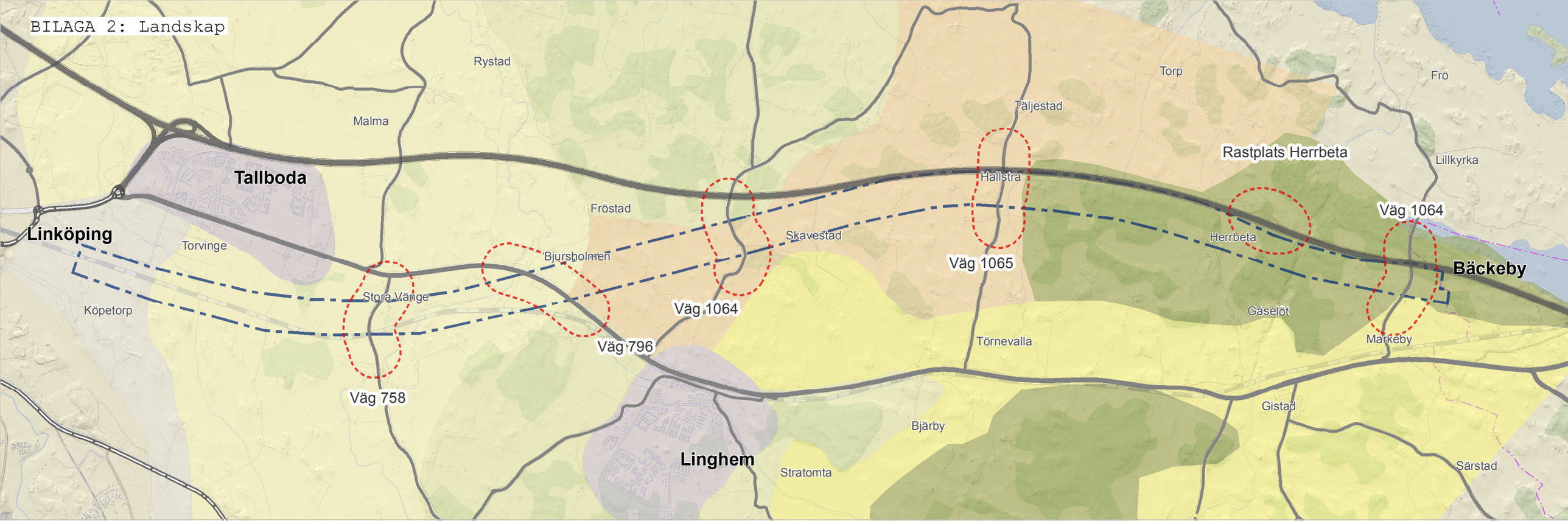
Europaväg
Riksväg
Primär länsväg
Sekundär länsväg

Etapp: OLP1 **Datum:** 2017-09-07
Delsträcka: Bäckeby - Tallboda **Skala:** 1 : 50 000

0 1 2 3 4 5 km

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

BILAGA 2: Landskap



Utredningsområde
Korridor Ostlänken

Europaväg
Riksväg
Primär länsväg
Sekundär länsväg

Tätort
Industripåverkat slättlandskap
Öppet flackt slättlandskap
Öppet böljande slättlandskap

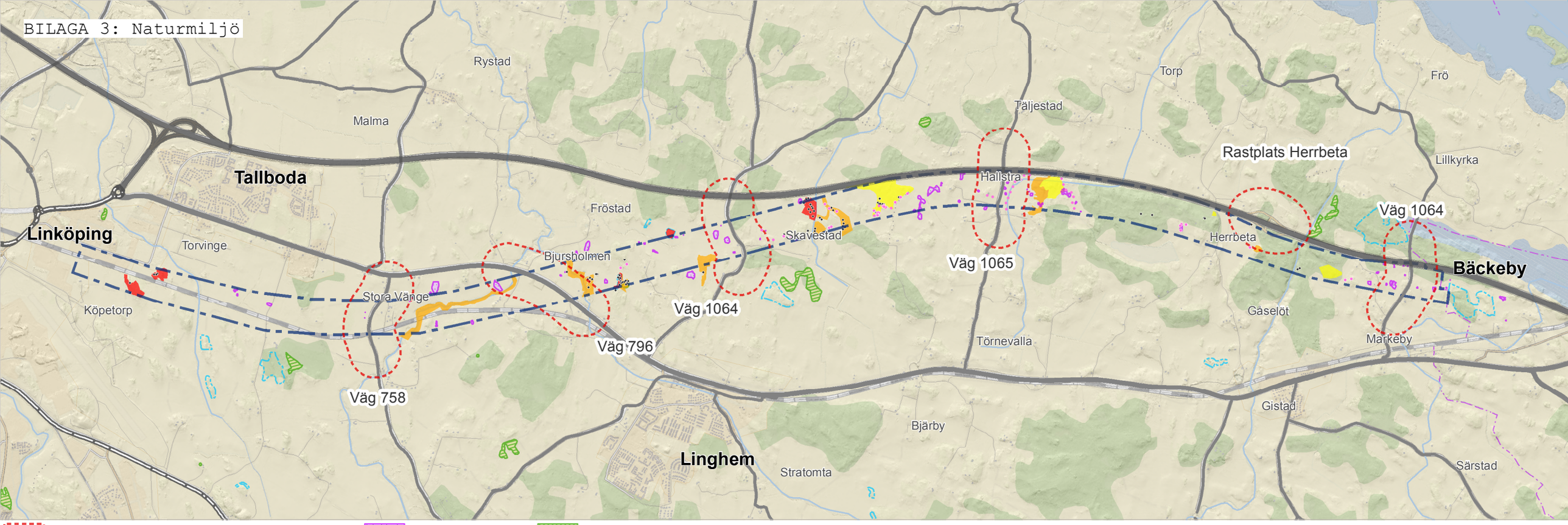
Småbrutet slättlandskap
Skogsdominerat flackt slättlandskap
Mosaiklandskap

Etapp: OLP1 **Datum:** 2017-09-07
Delsträcka: Bäckeby - Tallboda **Skala:** 1 : 50 000

0 1 2 3 4 5 km

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

BILAGA 3: Naturmiljö



Utredningsområde
Korridor Ostlänken

Europaväg
Riksväg
Primär länsväg
Sekundär länsväg

Åkerholmar

Generellt biotopskydd
Punktobjekt
Linjeobjekt

Naturvärden - Skogsstyrelsen
Nyckelbiotoper - Skogsstyrelsen
Naturvärdespunkt

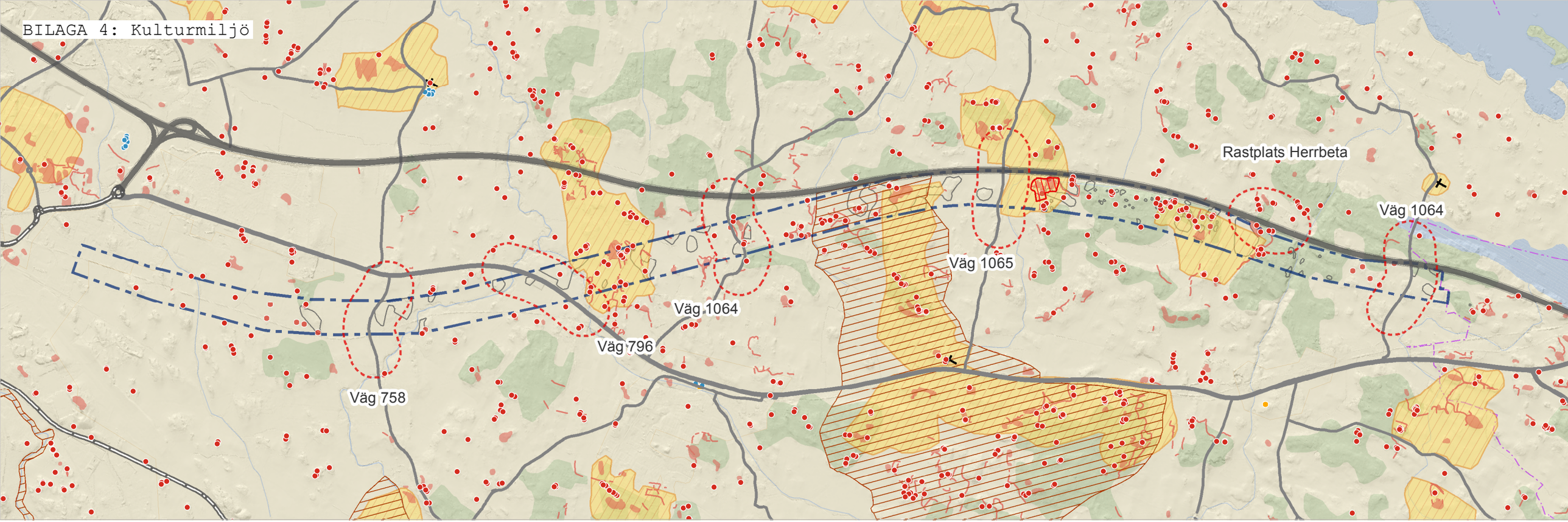
Naturvärdesklass
Högsta naturvärde
Högt naturvärde
Påtagligt naturvärde
Visst naturvärde

Etapp: OLP1 **Datum:** 2017-09-07
Delsträcka: Bäckeby - Tallboda **Skala:** 1 : 50 000

0 1 2 3 4 5 km

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

BILAGA 4: Kulturmiljö



Utredningsområde
Korridor Ostlänken
Europaväg
Riksväg
Primär länsväg
Sekundär länsväg
Kyrka
Kulturhistoriska värden skyddade av PBL
Fornvårdsobjekt - Fornborg med gravfält
Riksintresse Kulturmiljövård
Undersökningsområde

Registrerade forn- och kulturlämningar

Fornlämning
Fornlämning
Fornlämning

Regionala intressen kulturmiljö - Lst

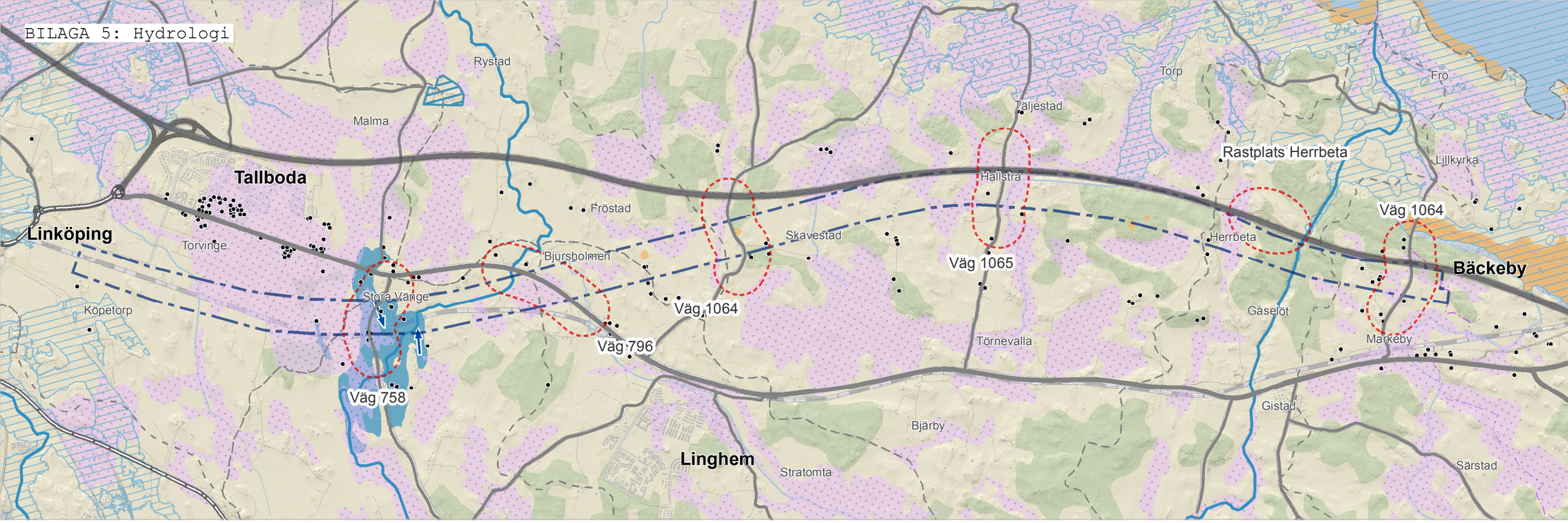
Regionala intressen kulturmiljö
Regionala intressen kulturmiljö

Etapp: OLP1 **Datum:** 2017-09-07
Delsträcka: Bäckeby - Tallboda **Skala:** 1 : 50 000

0 1 2 3 4 5 km

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

BILAGA 5: Hydrologi



Utredningsområde
Korridor Ostlänken
Europaväg
Riksväg
Primär länsväg
Sekundär länsväg
Brunnar
Delavrinningsområden
Våtmarker
Vattenskyddsområde
Markavvattningsföretag - Lst
Grundvattnets strömningsriktning
Grundvattenmagasin- SGU
Beräknat högsta flöde - MSB
Ytvattenförekomster - VISS
Vattendrag - SMHI
Vattenytor - SMHI

Etapp: OLP1 **Datum:** 2017-09-07
Delsträcka: Bäckeby - Tallboda **Skala:** 1 : 50 000

0 1 2 3 4 5 km

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

BILAGA 6: Areella näringar

Rystad
Malma
Tallboda
Linköping
Torvinge
Köpetorp
Stora Vänge
Fröstad
Bjursholmen
Väg 758
Väg 796
Väg 1064
Skavestad
Hallstra
Täljestad
Väg 1065
Torp
Rastplats Herrbeta
Herrbeta
Väg 1064
Frö
Lillkyrka
Bäckeby
Gäselöt
Markeby
Törnevalla
Gistad
Bjärby
Linghem
Stratomta
Särstad

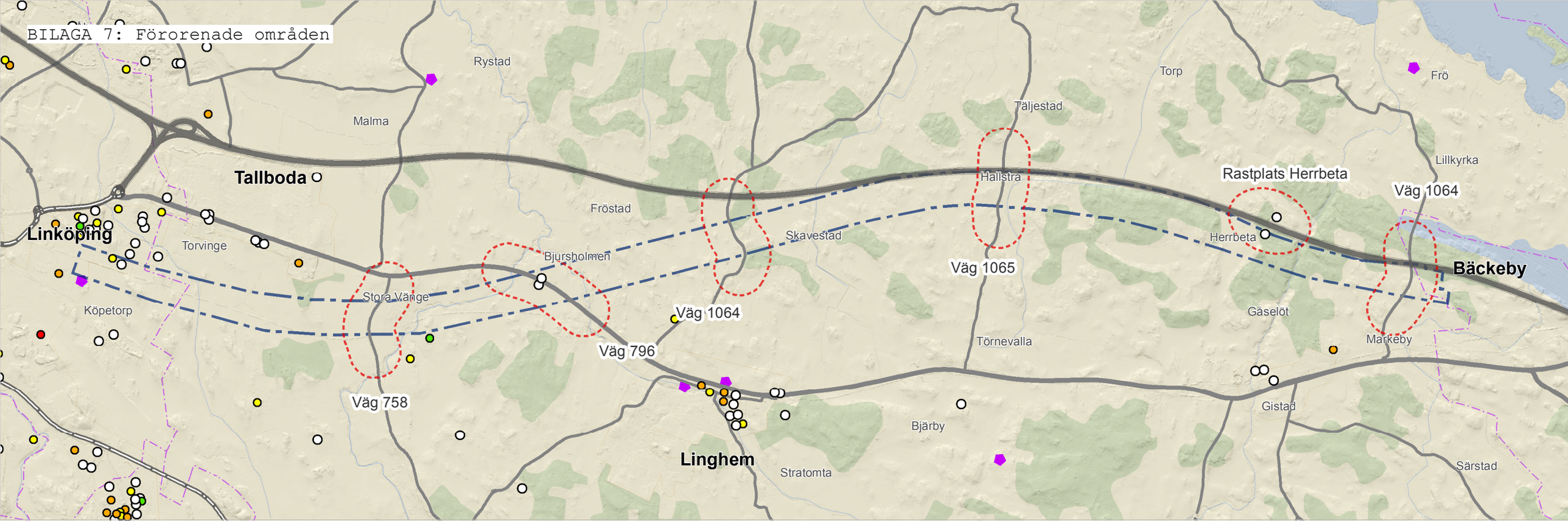
Utredningsområde
Korridor Ostlänken
Europaväg
Riksväg
Primär länsväg
Sekundär länsväg
Brukningsgård
Djurhållningsgård
Brukningscentrum
Åkermark
Betesmark
Våtmark
Block >5ha <2km
Block <5ha <2km
Block >5ha <2km
Ej klassat block

Etapp: OLP1 **Datum:** 2017-09-07
Delsträcka: Bäckeby - Tallboda **Skala:** 1 : 50 000

0 1 2 3 4 5 km

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

BILAGA 7: Förorenade områden



Utredningsområde
Korridor Ostlänken

Europaväg
Riksväg
Primär länsväg
Sekundär länsväg

Potentiellt förorenade områden
- Mycket stor risk
- Stor risk
- Måttlig risk
- Liten risk
- Ej riskklassad

Gårdar avstängda pga mjältbrand

Etapp: OLP1 **Datum:** 2017-09-07
Delsträcka: Bäckeby - Tallboda **Skala:** 1 : 50 000

0 1 2 3 4 5 km

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan